

Georges DEFAUWES

Conservateur du Musée communal *Albert Thys* de Dalhem

ALBERT THYS, de Dalhem au Congo

“Les facettes méconnues d’un personnage d’exception”

Officier d’ordonnance du roi Léopold II

Grand organisateur du développement de l’Etat Indépendant du Congo

Créateur du premier chemin de fer au Congo

Homme d’affaires

Un des premiers financiers belges du début du XXème siècle

Mais aussi un humaniste au grand cœur.

-

Document pour mieux faire connaître

« ce grand remueur de pierres, d’hommes et de capitaux »

Collection Comté de Dalhem

“Choses, gens et sites de chez nous”

BL

PREFACE

Le général Albert Thys est, sans conteste, la personnalité la plus illustre du terroir dalhemois. Sa réputation, associée à l'œuvre coloniale de Léopold II, a dépassé très largement nos frontières; de nombreux ouvrages lui ont été consacrés ainsi qu'à son travail de pionnier du rail du Congo.

Pourtant, la lecture attentive de sa correspondance privée et familiale fait apparaître des facettes peu connues de ce personnage d'exception.

C'est à cette lecture et à cet éclairage nouveau que s'est attaché Georges DEFAUWES, Conservateur du Musée Albert Thys, abrité dans le Complexe scolaire communal de Dalhem ; il l'a fait avec le sens inné de la pédagogie qui le caractérise mais aussi avec son affection pour l'homme qu'il veut mieux faire connaître.

Certes, le débat sur le système colonial du 19^e siècle n'est pas clos et on peut avoir, sur la question, des appréciations nuancées et divergentes..., mais là n'est pas le propos de l'auteur.

Ce qu'a voulu Georges DEFAUWES, c'est nous faire découvrir un homme de chez nous, attaché aux siens et à son terroir, à mi-chemin entre la dure intensité de sa vie et la lucidité humaine de ses jugements et de ses sentiments...C'est pourquoi notre Collection « Comté de Dalhem » lui a bien volontiers ouvert ses portes.

*Paul BOLLAND,
Président de l'ASBL Domaine Touristique de Blegny-Mine,
Gouverneur honoraire de la Province de Liège.*

BL

PREAMBULE

On peut affirmer que **la colonisation** a existé à toutes les époques. Elle s'est manifestée dans les temps les plus anciens (Phéniciens, Grecs, Romains, ...) et dans tous les continents.

Dès que s'ouvre l'ère des grandes découvertes, au 17^{ème} siècle, l'Europe acquiert la maîtrise des mers. Elle s'approprie peu à peu les marchés des épices, des textiles, des métaux précieux et elle établit des comptoirs dans tous les continents.

A la mainmise économique s'ajoute bientôt la domination politique. L'Espagne, le Portugal, les Pays-Bas, la Grande-Bretagne et la France et plus tard l'Allemagne, la Belgique et l'Italie posséderont leurs colonies.

Ces puissances maintiendront longtemps *le mythe de la supériorité blanche* en répandant de par le monde l'idée que seule l'Europe représente la « civilisation ».

Des abus seront commis au nom de ces théories.

La seconde guerre mondiale marque le début de la fin de l'ère coloniale. Les peuples colonisés revendiquent leur liberté, leurs droits à la propriété de leur sol et à la disposition de leurs richesses. L'histoire de la décolonisation marque la fin de l'hégémonie européenne.

On peut affirmer également que **l'esclavagisme et la traite des êtres humains** ont aussi existé à toutes les époques et dans tous les continents.

A partir du 16^{ème} siècle, et surtout après, ils prennent une forme particulièrement grave en Amérique (Amériques du Nord, du Centre et du Sud) où les propriétaires des grandes plantations ont besoin de main d'œuvre, en nombre toujours croissant.

Diverses compagnies maritimes européennes participent, dès lors, au « *commerce triangulaire* ».

Le commerce triangulaire (entre l'Europe occidentale, les côtes de l'Afrique occidentale et les Amériques) se développe et devient à partir du 17^{ème} siècle **une source immense de profits** pour des Européens.

Ce commerce se déroule en trois étapes :

- des navires partent de Bordeaux, de Nantes ou d'autres ports atlantiques chargés de verroterie, d'alcool mais aussi de fusils vers les côtes atlantiques de l'Afrique ;
- dans les comptoirs côtiers africains, des chefs coutumiers reçoivent ces marchandises en échange de prisonniers devenus esclaves ;
- ceux-ci traversent l'Atlantique dans les pires conditions, enchaînés dans l'entrepont des navires. Ils sont échangés en Amérique contre du rhum, du sucre, du tabac ou encore des métaux précieux et, enfin, revendus au détail par des marchands.

Ce circuit des navires est donc parfaitement « opérationnel ». Les navires sont en permanence chargés de marchandises... mais avec des marchandises « humaines » dans le sens Afrique-Amérique et ce, sans espoir de retour.

Quelques centaines de milliers d'esclaves traversent ainsi l'Atlantique au 16^{ème} siècle. Ils sont 2 à 3 millions au 17^{ème} siècle, 7 à 8 millions au 18^{ème} siècle et encore 3 à 4 millions au 19^{ème} siècle.

Ce type d'esclavage disparaît progressivement dans le courant du 19^{ème} siècle.

Après la création de l'Etat Indépendant du Congo (1885), il subsiste encore des bandes d'Arabes qui se livrent à la chasse aux esclaves, à l'intérieur du continent. Elles expédient ceux-ci vers Zanzibar,

sur la côte Est de l'Afrique et ensuite vers des pays bordant la mer Rouge.

Lors d'une conférence, Albert Thys dira :

« Jamais notre action coloniale ne fut plus belle qu'au moment de la campagne arabe. Vous souvenez-vous du mouvement d'indignation qui secoua le monde civilisé quand Livingstone et Stanley dépeignirent les horreurs de la traite, dans le centre africain ? Comme une nuée de sauterelles qui dévastent en une nuit, une région entière, des bandes d'Arabes pillards tombaient sur les villages, massacraient sans pitié tous les malheureux qui ne représentaient pas une valeur marchande et se retiraient ensuite, poussant à coup de bâton vers la côte un lamentable troupeau de bétail humain, dont un dixième à peine arrivait au but (1). »

En septembre 2001, lors de la troisième Conférence des Nations Unies contre le racisme, la discrimination raciale, la xénophobie et l'intolérance, l'esclavage fut enfin reconnu comme « un crime contre l'humanité ».

Ce document tente aussi de vous montrer qu'en 1887 déjà, Albert Thys a réagi contre les fléaux dénoncés par cette Conférence des Nations Unies.

Son auteur vous souhaite beaucoup de plaisir à découvrir un personnage fascinant qui a beaucoup œuvré pour une colonie au service des Africains.

(1) Conférence sur L'expansion coloniale belge donnée à Liège, le 3 novembre 1905. Fonds Thys, Dalhem. Vol. VII p 35 et 36.

CHAPITRE 1. - BIOGRAPHIE SUCCINCTE D'ALBERT THYS (2)

Créateur du chemin de fer au Congo, homme d'affaires et un des premiers financiers belges du début du 20^{ème} siècle, Albert THYS a joué un rôle considérable dans l'histoire coloniale belge. Il est le grand organisateur du développement économique de l'Etat indépendant du Congo, œuvre de LEOPOLD II et de l'explorateur STANLEY.

L'humanité de ce personnage d'exception, un des Belges les plus efficaces et les plus connus de la fin du 19^{ème} siècle et du début du 20^{ème} siècle, se retrouve dans les témoignages de ses collaborateurs, dans ses discours et conférences (9 volumes) mais aussi et surtout dans les lettres personnelles qu'il a écrites à son épouse lors de son premier voyage au Congo (1887-1888) et à ses enfants (*Journal de cure de Marienbad*, 1906).

Ces lettres inédites de 1887-1888 ont été publiées sous le titre *Malamou* (376 pages), en 1988, lors de l'exposition « *Malamou ... il y a 100 ans l'Afrique centrale, Albert Thys – L'épopée du rail* » à la galerie CGER de Liège, à l'initiative de l'a.s.b.l. Dalhem 900^{ème} avec diverses collaborations dont celle de la Province de Liège.

En 1988, les documents iconographiques de cette exposition ont rejoint les pièces de l'ancien musée communal Albert Thys (créé en 1961 par la famille Thys et l'Administration communale de Dalhem) dans de nouvelles vitrines au Complexe scolaire des Prés du Roy (3).

1849 Naissance d'Albert Thys à Dalhem, le 28 novembre 1849. Son père est le médecin du village et sa mère institutrice.



Ville de Dalhem – au centre, à gauche, maison natale d'Albert Thys.

Elève appliqué et intelligent, Albert suit les cours de l'école primaire de Bombaye, (son instituteur, un homme remarquable, aura sur lui une influence déterminante) puis de l'école moyenne de Visé. Il est successivement lauréat des écoles primaires en 1860 et lauréat aux concours généraux des écoles moyennes en 1864 et 1865.

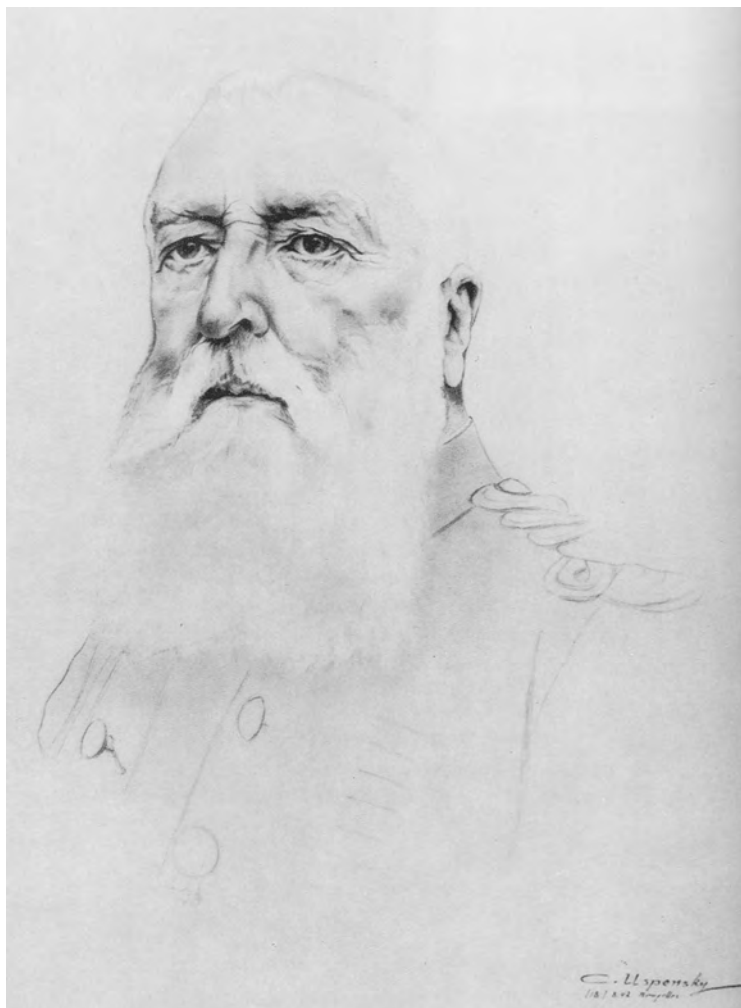
(2) Ce document emprunte plusieurs passages au très beau livre retraçant la vie et l'œuvre d'Albert Thys : *La Bataille du rail - cinquantième anniversaire de la création du chemin de fer du Bas-Congo, 1898-1948* de René J. Cornet aux Editions L. Cuypers, Bruxelles; éd.1948 à 1958. - Afin de ne pas en alourdir la lecture, la référence concernant ce livre sera annotée R.J.C.

(3) Musée Albert Thys. Complexe scolaire et sportif, rue Lieutenant Pirard, 5 à 4607 DALHEM.

- 1865 A. Thys s'engage à l'armée. En 1868, il est sous-lieutenant et chef de promotion. Admis à l'école de guerre, il en sort avec le brevet d'adjoint d'Etat-Major en 1876.
- 1876 Le roi Léopold II qui prépare à ce moment la *Conférence Géographique de Bruxelles* cherche un jeune officier de valeur pour son secrétariat des Affaires coloniales. Le colonel vicomte Jolly, commandant de l'Ecole de guerre, lui recommande Albert Thys, grand connaisseur de la géographie de l'Afrique. Convoqué au Palais, celui-ci rencontre les vues du souverain (4).

LEOPOLD II (Bruxelles 1835-Laeken-Bruxelles 1909)

Second roi des Belges (1865-1909), ambitieux et autoritaire, il parvient à donner à son pays le rang de puissance européenne et coloniale. La Belgique devient une nation prospère (essor industriel et commercial) et militairement forte. Son action dans la politique coloniale de l'Europe en Afrique est déterminante. Il fonde l'Association internationale africaine, charge Stanley d'explorer le Congo et crée un Etat indépendant dont le Congrès de Berlin le reconnaît comme souverain (1885). Il lègue par testament, 1889, accepté par la Chambre belge en 1908 son royaume du Congo à la Belgique, donnant ainsi à son pays une place notable dans les rangs des nations impérialistes. En 1904, les exactions commises par les colons au Congo sont vivement dénoncées par de nombreuses puissances européennes. La politique menée par Léopold II connaît d'importantes dérives et le roi doit en répondre devant une commission d'enquête.



Léopold II (1835-1909), Roi des Belges de 1865 à 1909. Il sera le promoteur l'expansion internationale de la Belgique. Collection Belgolaise.

(4) D'après R. J. C. p. 29.

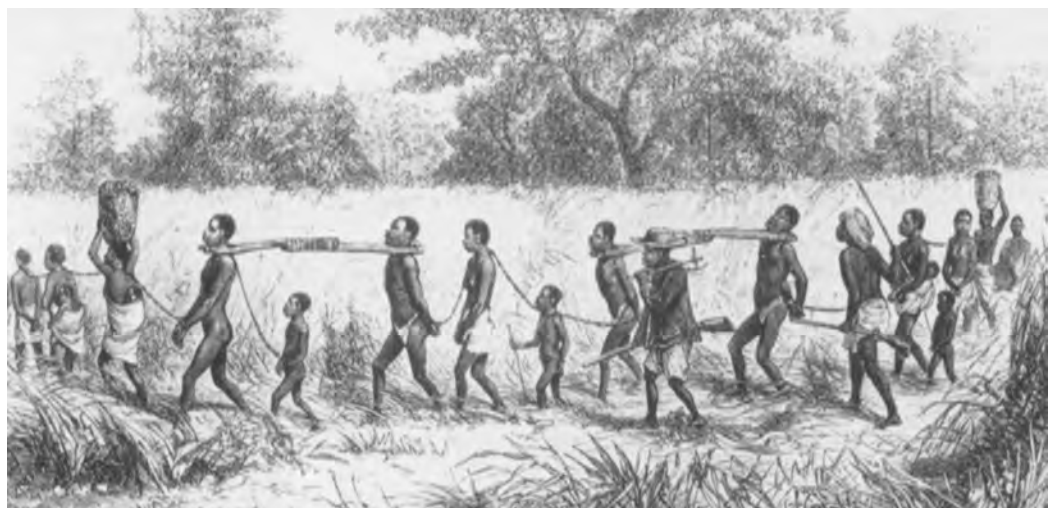
Le 26 juin 1876, le lieutenant Thys est détaché auprès de la Maison Militaire du Roi. La mission qui lui est confiée est celle de Secrétaire pour les affaires coloniales dans le Cabinet du Roi. A dater de ce moment, il se trouve vraiment au premier rang pour suivre les vues du Souverain et l'évolution de son entreprise.

Il est bientôt mis à la disposition du général baron Greindl pour préparer avec ce dernier et Léopold II la *Conférence Géographique de Bruxelles* qui doit débiter le 12 septembre 1876.

« Le jeune Thys a vingt-sept ans. C'est un garçon mince et très droit, au profil de médaille, aux yeux francs et attentifs, au menton volontaire. Il attire les sympathies par un charme indéfinissable : quelque chose émane de lui qui retient et subjugué... Il a un regard parfois plein de rêve, voilé, lointain, et parfois perçant, presque dur, un regard qui maîtrise et qu'il est difficile de soutenir. Ce jeune homme, sans fortune et sans protections, a une chance inespérée : il va être initié aux affaires et à la grande politique coloniale par le plus ardent des maîtres : Léopold II lui-même.(5) »



Albert Thys assiste à la *Conférence Géographique de Bruxelles* qui va donner naissance à l'*Association Internationale pour l'exploration et la civilisation de l'Afrique*, connue généralement sous le nom d'*Association africaine*, et ultérieurement au *Comité d'Etudes du Haut-Congo*. Ces associations ont pour buts de lutter contre la traite des Noirs, les marchands d'esclaves sévissant encore dans cette partie de l'Afrique, et d'y apporter la civilisation.



Le trafic d'esclaves, prétexte et occasion d'intervenir militairement en Afrique centrale.

© AFRICA-MUSEUM TERVUREN

A. Thys participe activement à l'organisation des premières expéditions sur la côte orientale de l'Afrique dont il assure la partie pratique (achats de matériel et de marchandises d'échange, problèmes de transports et d'assurances).

(5) D'après R.J.C.

voyage en (1874-1877), il traverse l'Afrique équatoriale d'est en ouest, découvrant le cours du Congo. Il se met en 1878, au service du roi des Belges Léopold II. Il retourne au Congo pour un nouveau voyage de cinq années. Il établit des comptoirs le long du fleuve et pose les jalons nécessaires à l'établissement de l'Etat indépendant du Congo. Il construit aussi une route joignant Matadi à Léopoldville à travers les monts de Cristal. Cela lui vaut le surnom de *Boula Matari*, l'homme qui fracasse les rochers.



STANLEY

(John Rowlands, puis sir Henry Morton).

H.M. Stanley, l'explorateur, commentait ainsi l'avenir du Congo : « *Le Congo est un trésor, faites-le fructifier. La fortune du Congo dépendra du capital argent et travail que vous consacrerez à ce pays. Elle dépendra de votre sagesse. En somme elle dépendra de vous.* ».

- 1878 Sa propagande en faveur d'une intervention officielle et commerciale anglaise dans les régions qu'il venait d'explorer ayant échoué, Stanley se met au service de Léopold II.

Déjà, dans la pensée du Roi, s'esquisse un vaste programme qui ne tardera pas à se préciser et qui sera réalisé un jour, au prix d'efforts remarquables :

- outiller, par bateaux à vapeur, le réseau navigable du Haut-Congo ;
- réunir, par voie ferrée, le bief maritime au haut fleuve ;
- joindre, par des voies ferrées, tous les biefs navigables du fleuve Congo-Lualaba pour désenclaver les régions périphériques.

C'est une tâche gigantesque. Le Roi, Stanley, Thys et quelques hommes enthousiastes et résolus vont s'y attaquer avec une énergie farouche (6).

Albert Thys s'occupe de toutes les questions matérielles relatives à l'expédition que mène Stanley en Afrique pour le compte du *Comité d'Etudes du Haut-Congo*, qui se transforme en 1882 en *Association Internationale du Congo*.

Il discute souvent avec Stanley de la question du chemin de fer du Bas-Congo. Il est personnellement d'avis d'établir un tracé direct, sur la rive gauche, de Matadi au Stanley-Pool et non pas, comme le préconise Stanley, deux tronçons ferrés reliés par le bief plus ou moins navigable entre les deux groupes de cataractes.

- 1883 Le 11 octobre 1883, le capitaine Albert Thys est nommé officier d'ordonnance du Roi. Et, dès lors, il va collaborer plus étroitement encore avec le Souverain ; ce dernier a donné des ordres pour qu'il puisse l'approcher à n'importe quel moment.

(6) D'après R.J.C. p 26.

- 1884 La Conférence de Berlin qui réunit les représentants de 14 puissances reconnaît à Léopold II la possession de l'Etat Indépendant du Congo, à titre personnel.
- 1885 Elle impose à l'Etat Indépendant du Congo de se vouer à la protection des indigènes et à l'amélioration de leur race (sic), de faire disparaître la traite des esclaves, d'assurer la liberté de navigation et de commerce, ainsi que la liberté religieuse.
- 1885 **L'Etat Indépendant du Congo (E.I.C.)** est constitué. Thys est chargé de mettre au point l'emprunt de cent millions qui sera négocié l'année suivante entre le gouvernement de l'E.I.C. et un groupe de capitalistes belges et étrangers.

Léopold II pense nommer Albert Thys « Secrétaire général de l'Etat Indépendant du Congo », c'est-à-dire en faire un élément permanent dans l'administration de l'E.I.C., mais Thys l'en dissuade.

*« Albert Thys est pour le souverain un collaborateur extraordinaire : intelligent, travailleur, intègre, ambitieux, sincère et perspicace, on le trouve partout où on a besoin de lui. A l'époque où un groupe anglais, le « Syndicat de Manchester » propose de construire le chemin de fer du Bas-Congo (Congo Railway Co) avec une clause selon laquelle l'E.I.C. lui accorde un droit de police sur la voie ferrée et sur une bande de terrain de chaque côté de celle-ci, Thys se déclare hostile à cette concession et en fait part au Roi lui-même en toute franchise. Il lui propose de créer la « **Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie** » (C.C.C.I.) et d'aller sur place au Bas-Congo pour se forger une opinion personnelle et y installer des brigades d'ingénieurs chargés d'étudier le projet de chemin de fer. (7) »*

« Accorder la concession du chemin de fer à une compagnie étrangère c'était abandonner à un organisme privé et étranger une partie des droits de souveraineté de l'Etat. C'était plus qu'une concession. C'était, comme le dira Thys, une abdication. Beernaert, le baron Lambermont et Banning, sont dès lors hostiles à la Convention.

Le jeune capitaine, lui, va réagir avec impétuosité. Sa réaction sera celle qu'on attendait de lui : il parlera, en toute sincérité, au Roi lui-même. Cette entrevue est capitale : elle aura des conséquences énormes.

Ce moment crucial, Thys l'a retracé de sa main, dans une note personnelle :

Ce soir-là, je me rendis chez le Roi, qui m'avait autorisé à me présenter chez lui à toute heure et avait donné des ordres en conséquence.

Je priais. Je suppliais.

Le Roi répondait toujours : « Mais il nous faut ce chemin de fer. Où trouverons-nous l'argent si nous rompons avec les Anglais ? »

(7) Pierre Salmon, Introduction Malamou - Lettres d'Albert Thys à son épouse, 1887-1888.

Ce fut alors que je lui proposai de créer la « Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie ». Je ne pourrais pas trouver, dis-je, les 25 millions qu'offrent les Anglais. Mais je crois pouvoir trouver un million pour étudier l'affaire. Après on verra. Si je réussis, j'irai moi-même installer les expéditions d'étude et en même temps me forger une opinion personnelle. Somme toute, nous sommes ballottés dans tous les sens. Les opinions les plus contradictoires sont émises. Il faut absolument que nous sachions à quoi nous en tenir. Le Roi ne peut aller au Congo. Mr Strauch non plus. Moi, je le puis.

Le Roi résista encore pendant longtemps. Combien de temps cela allait-il durer? C'étaient des pertes de temps, même si je réussissais ... ce qui était douteux. Et si je ne réussissais pas, le Roi ne se pardonnerait jamais d'avoir perdu l'occasion ...

Enfin, le Roi céda devant mes sollicitations, du moins en partie, en ce sens qu'il consentit à suspendre les négociations.

Tout l'avenir du jeune officier est en jeu. Il va jouer une rude et belle partie. S'il parvient à réunir ce premier million, indispensable aux études, peut-être réussira-t-il un jour ... mais s'il échoue dans cette tentative, sa carrière est brisée: car le Roi est inexorable. Et il faut faire vite ... » (8).

Le Roi suspend les négociations avec le groupe anglais. A grand-peine, Albert Thys parvient à trouver la somme prévue. Les pourparlers sont dès lors définitivement rompus avec le « Syndicat de Manchester ».

Il a fallu 278 souscripteurs pour réunir le million de capital, divisé en 2000 actions de 500 francs chacune.

A partir du mois d'octobre 1886, l'entreprise de la construction du chemin de fer du Bas-Congo, de Matadi à Léopoldville, entre dans la phase belge.

N.B. : Dans la Presse, Thys est parvenu à dénicher quelques concours précieux notamment celui de A.J. Wauters, directeur du « *Mouvement géographique* », le premier hebdomadaire de géographie dans le monde (*Le National Geographic* date de 1888).

Il a rendu à la cause coloniale des services inappréciables et sa collection - de 1884 à 1922 - constitue, une source de documentation indispensable à ceux qui s'intéressent à l'Histoire de l'Afrique.

Thys devra s'insurger, contre l'apathie de ses compatriotes, contre l'indifférence qu'ils manifestent pour son chemin de fer, indifférence qui s'étend d'ailleurs à l'œuvre coloniale toute entière.

« Dans bien des milieux belges, on est encore à croire plus ou moins exactes les inscriptions qu'on trouve sur les cartes de l'Afrique Centrale : **Le centre de l'Afrique est un désert aride, brûlé, à peine habité par quelques tribus nomades** (Thys-Anvers 1906) ».

Avec un bel enthousiasme, il a entrepris d'intéresser cette indifférence, de faire pénétrer la vérité dans le public, de dissiper les préventions, les préjugés de toute nature. Il s'est

(8) R.J.C. p 66 et 67.

improvisé orateur et a entamé dans le pays une vigoureuse campagne de propagande. N'était-il pas urgent d'ailleurs d'informer l'opinion publique qui, pendant les années de l'A.I.C., avait forcément été tenue dans l'ignorance des délicates tractations qui inévitablement durent précéder l'épanouissement de l'œuvre léopoldienne ? (9)

POURQUOI FALLAIT - IL UN CHEMIN DE FER ?

En 1878, quand **Stanley** revient, après avoir traversé l'Afrique d'Est en Ouest, il résume les conclusions de son héroïque traversée par cette boutade : « *Sans chemin de fer, le Congo ne vaut pas une pièce de 2 shillings !* »

Les renseignements que rapporte Stanley vont avoir des répercussions énormes.

Ainsi donc un fleuve majestueux, renforcé par de multiples et puissants affluents, étend, à travers l'immensité congolaise, un admirable réseau de voies navigables. Ce monde nouveau recèle d'énormes ressources. Mais ce fleuve n'est navigable que jusqu'au Stanley-Pool, « la clef politique et commerciale de l'Afrique équatoriale » deviendra Léopoldville et ensuite Kinshasa.

Du Stanley-Pool à Matadi se dresse l'obstacle des cataractes, sur une longueur d'environ 350 kilomètres et la partie navigable du fleuve Congo cesse d'exister : il n'est qu'une impressionnante succession de rapides et de cataractes. Cet obstacle a constitué pendant des siècles une barrière infranchissable devant laquelle se sont arrêtées la « civilisation moderne » et la colonisation. D'où la nécessité impérieuse de créer un chemin de fer.



Pêche dans les rapides. © AFRICA-MUSEUM TERVUREN.

- 1886 Le 27 décembre 1886, **création de la Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie**, la première société coloniale belge qui jouera un rôle déterminant dans l'exploration et l'exploitation du Congo.

(9) Extrait de *Bibliographie Coloniale belge*, Tome IV, Thys, 1955.

La C.C.C.I. participera à la constitution de 31 sociétés de 1888 à 1913 et de 59 sociétés de 1918 à 1948, soit en tout 90 sociétés de 1888 à 1948 ! (10)

- 1887 Le 26 mars, la Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie, la **C.C.C.I.** , signe avec l'Etat Indépendant du Congo une convention lui concédant:
- l'étude complète d'un chemin de fer reliant, dans les conditions les plus favorables, le Bas-Congo au Stanley-Pool ;
 - l'option pour sa construction et son exploitation pendant nonante-neuf ans.

L'Etat Indépendant du Congo garantit à la nouvelle société, à condition qu'elle fasse usage de son droit d'option :

- la concession de tous les terrains nécessaires pour l'établissement de la voie et de ses dépendances;
- la concession de 150 000 hectares de terres en pleine propriété à choisir.

Thys fait adopter, sur le champ, un programme précis d'action rapide.

Deux expéditions seront organisées et s'embarqueront dans le plus bref délai pour l'Afrique : la première, sous le commandement du capitaine Ernest Cambier, sera composée d'ingénieurs et de topographes et étudiera le meilleur tracé pour la voie ferrée future, entre Matadi et Léopoldville ; l'autre, sous le commandement d'Alexandre Delcommune, sera chargée de l'exploration commerciale du réseau navigable du Haut-Congo.

L'administrateur-délégué, Albert Thys, partira avec les deux expéditions : il en assurera la haute direction pendant son séjour au Congo; il organisera là-bas les multiples services que l'activité de la société exigera ; il prendra sur place, avec le gouvernement local, les dispositions nécessaires; il ne rentrera en Europe que lorsque le travail des deux expéditions sera en bonne voie d'exécution.

En outre, le capitaine Thys est chargé, par le Roi cette fois, d'une mission confidentielle; car, il ne faut pas l'oublier, il reste à cette époque, officier d'ordonnance du Roi et est attaché à l'Administration de l'Etat Indépendant du Congo : il fera rapport sur l'organisation gouvernementale au Congo et suggérera toutes mesures qu'il jugera utiles. Son voyage revêt donc un double caractère: privé et commercial d'une part ; officiel mais confidentiel d'autre part.

Plus que jamais Thys est en pleine action, chargé de responsabilités énormes, écrasé de travail et resplendissant d'ardeur, d'enthousiasme et de confiance.

Albert Thys s'emploie de plus à généraliser la connaissance du Congo en fondant, entre autre, le « **Cercle Africain** » le 7 décembre 1887 et en organisant de nombreuses conférences.

1887 - 1888

Premier voyage d'Albert Thys en Afrique : de mai 1887 à avril 1888.

L'objectif de ce voyage est double: d'une part, diriger la mission d'études pour la création d'un chemin de fer belge et, d'autre part, faire rapport au Souverain de l'organisation du jeune Etat Indépendant du Congo.

(10) *La Revue Coloniale Belge*, n° 66 du 1er juillet 1948, p 435.

C'est dans les lettres écrites à son épouse du 9 mai au 12 décembre 1887 – dont la publication forme le corps du livre **Malamou – Journal d'Albert Thys**, éd. Dalhem 900^{ème}, 1988, 376 p. que Thys écrit ses impressions *au jour le jour* et consigne *immédiatement* les faits observés, ce qui donne une grande valeur d'exactitude à sa description, souvent colorée, car il possède en outre un talent de narrateur peu commun.



La brigade d'études en 1887 : 1. Albert Thys ; - 2. Ernest Cambier ; - 3. Romberg ; - 4. Dupont ; - 5. Gilmont ; - 6. Vauthier ; - 7. Liebrecht ; 8. Lambotte ; - 9. Demeuse ; - 10. Alfred Baert.

Doc. Otraco.

Voir des extraits de lettres dans le chapitre 2.

1888 Le capitaine Albert Thys, rentré à Bruxelles en avril 1888, fait rapport au Roi sur la situation de l'E.I.C. et formule un programme de réformes qui est accepté. En juillet 1888, il remplace le général Strauch en assurant l'intérim du département de l'Intérieur de l'E.I.C. Toutefois, il continue son travail à la C.C.C.I., qui va absorber à tel point son activité que Léopold II sera contraint par la suite de le décharger de ses fonctions officielles.

En vue d'équiper économiquement les régions d'Afrique centrale qui seront desservies par le futur chemin de fer, la C.C.C.I. constitue ses trois premières filiales :

- la **Compagnie des Magasins généraux du Congo** (22 octobre 1888). Cette société va créer des hôtels et des magasins de vente au détail d'articles d'importation, notamment à Boma et à Matadi.
- la **Société anonyme belge pour le commerce du Haut-Congo** (S.A.B.) (décembre 1888). C'est la véritable société commerciale qui va essaimer ses comptoirs à travers le Haut-Congo, se livrer immédiatement au commerce de l'ivoire et du caoutchouc et reprendre des sociétés existant au Congo.
- la **Compagnie des Produits du Congo** (29 novembre 1889) qui se consacrera à l'élevage du bétail et au commerce des produits agricoles dans le Bas-Congo, dans l'île de Matéba.

1889



Albert Thys, nommé capitaine commandant le 21 juillet 1889, se démène auprès des banquiers et des hommes d'affaires belges et étrangers pour rassembler le capital nécessaire pour construire le chemin de fer du Bas-Congo. En juillet 1889, le parlement autorise le gouvernement belge à participer au projet pour une somme de dix millions. Le 31 juillet, la **Compagnie du Chemin de fer du Congo** se constitue à Bruxelles avec un capital de vingt-cinq millions.

1890-1898

Construction du chemin de fer du Bas-Congo (11).

De 1891 à 1898, Thys se rend six fois au Congo pour les travaux du chemin de fer qu'il inaugure solennellement en compagnie de nombreux invités le 11 juin 1898.

- 1890 En 1890, un conflit grave commence à opposer les conceptions de Léopold II, qui veut faire exploiter les produits domaniaux (surtout l'ivoire et le caoutchouc) par l'Etat lui-même ou par des sociétés à monopole qui lui seront inféodées, et celles de Thys qui veut défendre les compagnies privées existantes.
- 1891 Thys crée la **Compagnie du Katanga** et organise les puissantes expéditions conduites par Delcommune, Stairs, Bia, Francqui et qui ont pour résultat d'assurer définitivement à la Belgique, les richesses de la province minière, convoitées par Cecil Rhodes et les Anglais.

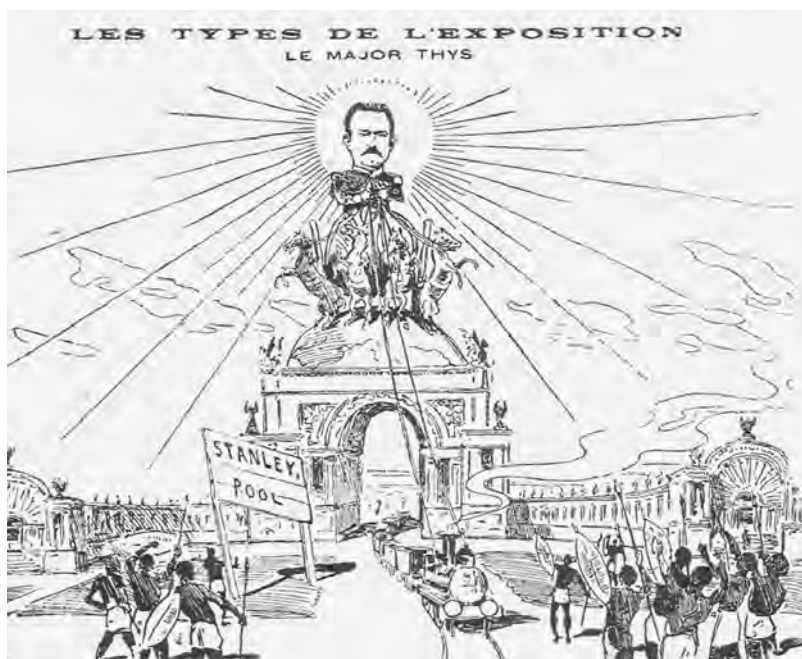


Le berger Thys, grâce à son chien delavallée, tient en main la majorité de son troupeau.

Dessin satirique paru dans La finance illustrée, organe satirique, financier et politique, 25 juillet 1890.

- 1897 Quelques semaines avant l'ouverture de l'Exposition Internationale de Bruxelles, ses organisateurs désespèrent de voir achevé, pour le jour de l'inauguration, l'ensemble architectural que doit remplacer ensuite l'arcade du Cinquantenaire. Le Roi, pourtant, y tient beaucoup. On fait appel à Thys. Il galvanise tout le monde, entrepreneurs, ingénieurs, ouvriers et on est prêt avant la date fixée. Thys offre un banquet à tout le personnel ouvrier et remet à chacun une belle pipe en écume, en souvenir.

(11) Voir à ce sujet le chapitre 3.



Dessin du « Petit Bleu » - 1897.

Cet homme était un organisateur et il savait commander. Mais il possédait quelque chose de plus essentiel : il savait se faire aimer et susciter le dévouement. C'est qu'il était profondément humain et qu'il aimait le peuple, d'un instinct puissant : « *J'aime le peuple, écrivait-il, dont je suis d'ailleurs et par ma naissance, et par mon éducation première, par mon travail persistant,*

par mon tempérament lui-même ; à tel point que tout mon individu, bien que je l'aie frotté à toutes les élégances, porte encore en lui tellement la marque de la démocratie, que tout naturellement, les petits et les humbles viennent à moi, toujours et partout, comme à un des leurs devenu fort (12) ».

En 1897 déjà, on compte que Thys a donné trois cent cinquante-cinq conférences pour intéresser ses compatriotes aux œuvres qu'il a entreprises ! A cette époque, les recettes du chemin de fer, plus élevées qu'on n'avait osé l'espérer, sont venues prouver à ses auditeurs que les immenses efforts consentis ne l'ont pas été en perte (13).

1898 « L'année 1898 marquera dans l'histoire du Congo, presque au même titre que celle de 1885.

Si celle-ci vit la fondation politique de l'Etat, si elle fut le couronnement de cinq années d'audacieuses explorations et de vaillants combats, celle-là marque, pourrait-on dire, la date de sa fondation économique; elle termine neuf années de labeur acharné, neuf années de lutte industrielle et financière pour rattacher le centre de l'Afrique centrale au monde par un rail. Le major Thys, ce grand remueur de pierres, d'hommes et capitaux, comprit quand personne ne voulait comprendre. Il osa, quand personne n'osait. De militaire, il se fit successivement orateur, ingénieur, financier, pour entamer son œuvre, pour la continuer et la finir.

Pendant neuf années, Albert Thys a été l'âme de cette armée de travailleurs qu'il avait lancés sur les rocs de la Mpozo ou sur les plateaux de Tumba; pendant neuf ans, il a dirigé ce combat, contre la fièvre et les éléments en Afrique, contre la crainte et la malveillance en Europe.

(12) R.J.C. p.340.

(13) Bibliographie coloniale. Thys.

Bulletins de désastres ou bulletins de victoires rien ne l'a fait dévier. Sous la tempête déchaînée, aux heures sombres où la mort frappait là-bas, comme sous les éloges qui lui sont venus avec l'achèvement de son œuvre, il est resté le soldat impassible conduisant la bataille (14). »



L'arrivée, le 16 mars 1898, de la première locomotive à N'dolo. Elle est conduite par l'ingénieur luxembourgeois Nicolas Cito. © AFRICA-MUSEUM TERVUREN.

- 1899 Albert Thys fonde, avec la participation de la C.C.C.I., la **Banque d'Outremer** qui va favoriser l'expansion belge dans le monde entier (15).

A plusieurs reprises, il se rendra aux Etats-Unis et au Canada.

En novembre 1900, il se rend à New York avec E. Francqui et l'avocat Gaston Périer, son gendre, pour traiter d'importantes questions se rapportant aux intérêts belges en Chine.

L'année suivante (1901) il séjourne à New York et au Canada.

Enfin, en février 1904, il passe de nouveau quelques mois dans la capitale des Etats-Unis et au Canada.

- 1900 Thys est nommé colonel le 25 novembre 1901.
- 1902 La Belgique est le cinquième pays industriel du monde.
- 1904 Le 20 mars, A. Thys est déchargé, à sa demande, des fonctions d'officier d'ordonnance du Roi.

Dans la lettre à Nicolas Cito, datée du 26 juin 1904, Albert Thys explicite les motifs de sa démission et les faits qui ont cassé toute possibilité d'entente avec un roi devenu de plus en plus omnipotent et sans scrupules.

Voir chapitre 2.2.

- 1905 **Sona Gongo**, station de la ligne Matadi-Stanley-Pool, est appelée **Thysville**, en l'honneur du promoteur de la grandiose entreprise.

(14) *Le chemin de fer. L'œuvre coloniale du Roi en Afrique*, par le major A. Gilson . Fonds Albert Thys, Dalhem, Tome VII p 369 et 370.

(15) Voir à ce sujet le chapitre 4.

Thysville

« Les marchandises du chemin de fer effectuaient le voyage en trois jours, parcourant successivement les tronçons : Matadi–Songolo, Songolo–Thysville et Thysville–Kinshasa ou vice-versa. Quelques trains de marchandises directs et les trains de voyageurs effectuaient le voyage Matadi–Léopoldville en deux jours. L'étape était alors Thysville où les voyageurs passaient la nuit, à 8 heures de parcours de Matadi et à 7 heures du Stanley-Pool. Plusieurs trains locaux étaient également quotidiennement mis en marche entre Ndolo, Kinshasa et Léopoldville.

Situé en altitude, à 750 m, Thysville jouissait d'un climat plus salubre et c'est ainsi que la compagnie y établit, outre des ateliers qui, à partir des années 1910, disposeront d'un matériel aussi important que ceux de Matadi, un hôtel de transit, un sanatorium pour le personnel, une cité pour le personnel noir et une autre pour les agents européens. Une église catholique, un temple baptiste, un hôpital pour les indigènes ont été également construits dans cette ville dédiée au promoteur du chemin de fer et qui ressemblera, bien avant que l'on en construise en Europe, à une vaste cité-jardin. Les allées bordées de bambous de Thysville étaient célèbres et la compagnie du chemin de fer équipa également la ville de la distribution d'eau et d'électricité et d'un réseau d'égouts ».(16)

Après l'Indépendance du Congo, Thysville deviendra **Mbanza-Ngungu**, lors de la zaïrisation décrétée par le maréchal Mobutu.

1908 La Belgique reprend l'Etat Indépendant du Congo.

1909 Décès de Léopold II, avènement d'Albert 1^{er}.

1911



Rue de Bréderode, Thys à son poste de commandement.

Le 18 décembre 1911, le colonel Thys prononce un vibrant discours à l'Assemblée générale de la C.C.C.I. à l'occasion du XXV^{ème} anniversaire de celle-ci. Il rappelle qu'il n'a jamais « cessé de défendre au Congo, la politique de la porte ouverte. *« Nous vous avons souvent exposé nos vues en ce qui concerne la conduite vis-à-vis des Noirs. Elles peuvent se résumer en phrases très*

(16) Extrait du remarquable ouvrage « Le rail au Congo Belge, Tome 1, 1890-1920 » édité en 1993 par divers rédacteurs sous la conduite de Charles Blanchart, Avenue Ernest Masoin, 15, 1090 BRUXELLES. Ce livre peut encore être commandé à Charles Blanchart, 1090 Bruxelles.

courtes : « La politique indigène aux colonies doit s'inspirer de justice et de bonté, sous peine d'être une politique de destruction. Nous avons veillé à ce qu'elles fussent observées, en Afrique, par les agents de nos sociétés ».

- 1912 En 1912, Albert Thys, âgé de 63 ans, effectue son dixième et dernier voyage en Afrique centrale.
- 1913 Le 12 novembre 1913, il est nommé général de réserve et démissionné.
- 1914 En août 1914, Bruxelles est occupée par les Allemands. Le général Thys voit sa santé s'altérer et son moral se miner.
- 1915 Albert Thys meurt à Bruxelles, le 10 février 1915. En 1918, il sera enterré dans le cimetière de Dalhem, où le rejoindront, plus tard, beaucoup de membres de sa famille.

« Ainsi disparaissait un homme doté d'une puissance de travail remarquable, au jugement sûr, au tempérament enthousiaste et créateur, à la volonté d'acier, à l'intelligence claire et pénétrante, sachant calculer les risques d'une entreprise, ambitieux, patriote, intègre, humaniste au grand cœur » ! (17)

Extrait de « UN COLONIAL par semaine », article publié vers 1928, dans une revue ou un journal dont le nom et l'auteur me sont inconnus.

« Faire tenir en cent lignes la carrière coloniale du colonel Thys est un problème insoluble, dussions-nous l'esquisser en style télégraphique et le mieux est de se résigner à l'avance à être incomplet ...

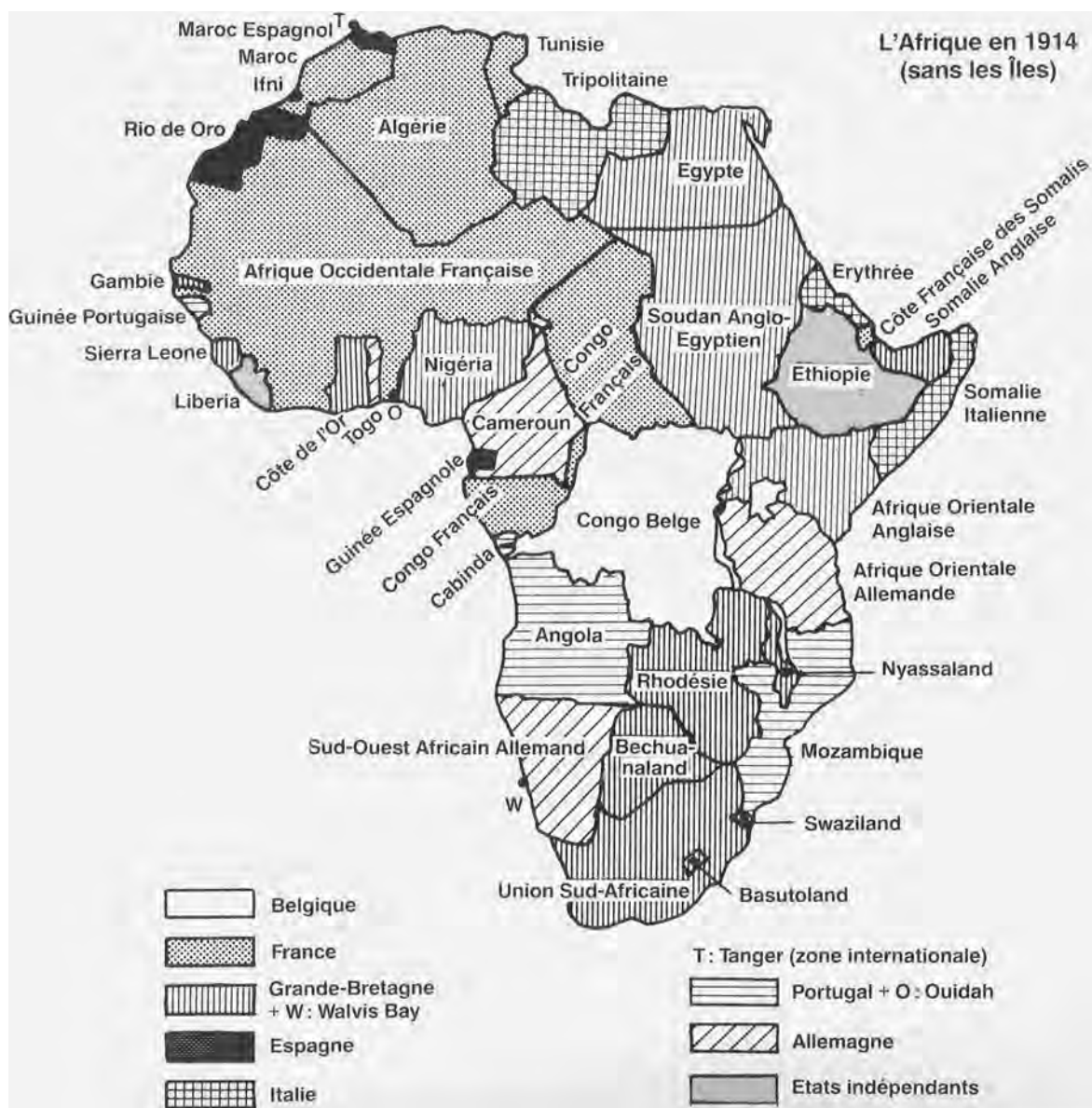
La haute et puissante personnalité du Colonel domine le groupe de nos compatriotes qui ont consacré leur activité à l'œuvre africaine et le « vice-roi », comme on s'est plu à l'appeler quelquefois sous Léopold II, est de cette forte race d'accomplisseurs (sic) dont l'étranger a dit que « pygmées, ils avaient réalisé une œuvre de Titans ».

...

La carrière du colonel Thys tient du prodige. Songez donc que cet homme peut quitter Anvers à bord d'un des merveilleux steamers, battant notre pavillon, de la Compagnie maritime qu'il a faite belge; débarquer à Boma; prendre place, jusqu'à Léopolville, dans un des compartiments de « son » chemin de fer ; traverser le Pool, grâce aux services de la Citas ; remonter le fleuve et inspecter tout le long des rives des factoreries ou des comptoirs dépendant de son « groupe », pousser jusqu'au Katanga qui eut été anglais sans lui et sur lesquels s'étend l'influence de la Compagnie qu'il créa; songez que cette œuvre immense fut réalisée en moins de trente ans – sans doute avec le concours d'un Roi, mais aussi, plus tard, malgré lui – et vous mesurerez en un coup d'œil l'immensité de la tâche accomplie !

Elle fait partie intégrante de la conquête économique du Congo.

(17) Pierre SALMON, professeur ordinaire à l'U.L.B, Introduction de Malamou.



Extrait de « Le rail au Congo belge, tome 1, 1890-1920. Ed. G. Blanchart & Cie, Bruxelles. - CB

1926



La Belgique rend hommage à la mémoire du Général Thys : inauguration du mémorial Thys, œuvre du sculpteur Huygelen, érigé en l'entrée du parc du Cinquantenaire à Bruxelles.

- 1928 Inauguration du monument à la mémoire d'Albert Thys à Thysville par le roi Albert 1^{er} et la reine Elisabeth.

Epinglons quelques extraits du discours du roi :

« Le nom du Colonel Thys est inséparable de l'histoire du Congo.

Le Colonel Thys ne fut pas seulement un éminent colonial, il fut un grand promoteur de l'expansion nationale dans le monde. Il fut un magnifique exemple pour ceux qui continuent son œuvre.

Comme Chef de l'Etat, je me fais un devoir de rendre, au nom de mes compatriotes, un profond hommage à la mémoire du Colonel Thys. »



Monument Albert Thys à Thysville.

- 1948 Parution du livre de René J. Cornet : ***La bataille du rail***, la construction du chemin de fer de Matadi au Stanley Pool, aux Editions L. Cuypers à Bruxelles.

Inauguration du monument Albert Thys à Dalhem, en face de sa maison natale, rue du Général Thys, anciennement place du Marché.

Paul Charles, ancien ministre des Colonies, disait de celui à qui il apportait l'hommage de la Belgique toute entière : « **Grand réalisateur, grand cœur et grand Belge !** »

Fêtes, en divers endroits de Belgique et du Congo, du 50^{ème} anniversaire de la création du Chemin de fer des Cataractes.

- 1960 Indépendance du Congo.

- 1961 Inauguration du Musée Albert Thys à Dalhem. Le contenu de la vitrine est offert au musée de la commune de Dalhem par le Lt Cl Hre Robert Thys. La vitrine et sa première présentation au public ont été réalisées par la Section du Congo Belge et du Ruanda-Urundi lors de l'Exposition Universelle et Internationale de Bruxelles en 1958.

1988 Publication des lettres écrites à son épouse en 1887-1888, sous le titre *Malamou*, en 1988, lors de l'exposition *Malamou ... il y a 100 ans l'Afrique centrale, Albert Thys – L'épopée du rail* à la galerie CGER de Liège, à l'initiative de l'a.s.b.l. Dalhem 900^{ème} avec diverses collaborations dont celles de la Commune de Dalhem et de la Province de Liège.

Installation du musée communal Albert Thys dans le Complexe scolaire de Dalhem.

2004 Au débat faisant suite à la projection du film, «Le Roi blanc, le caoutchouc rouge, la mort noire » diffusé sur « La deux », le 8 avril 2004, l'historienne Barbara Emerson, professeur à Oxford et auteur d'un livre « Léopold II », affirme clairement que la première personne qui a réagi aux exactions commises au Congo et les a dénoncées est un Belge: Albert THYS !

2005 Site internet de la commune de Dalhem consacré à Albert Thys:
www.dalhem.albertthys.be.

Publication de l'ouvrage « **Albert THYS, de Dalhem au Congo. Les facettes méconnues d'un personnage d'exception** », par Georges Defauwes, conservateur du Musée communal Albert Thys de Dalhem, dans la collection « Comté de Dalhem », Domaine Touristique de Blegny-Mine.

Partenariat entre la commune de Dalhem et la ville de Mbanza-Ngungu pour le centenaire de Thysville et pour la création d'un **Centre culturel Albert Thys** à Mbanza-Ngungu.

BL

CHAPITRE 2. - EXTRAITS DE LETTRES D'ALBERT THYS

Plusieurs lettres nous montrent sa personnalité exceptionnelle: son intelligence, son esprit d'observation et son talent de description, son humanisme au grand cœur et son éthique.

Nous vous invitons à lire ces quelques extraits.

2.1. Des lettres écrites à son épouse lors de son premier voyage au Congo en 1887 et 1888 (18).

Lettre du 17 juin 1887

« Il est deux heures et demie quand nous arrivons à Matadi. C'est d'ici que doit partir notre chemin de fer. La perspective qui s'offre devant nous est terrible: un sol pierreux présentant en plusieurs endroits des montées presque à pic, des vallées courtes, brisées se succédant sans aucune harmonie les unes aux autres. On dirait comme une muraille de pierre qui est là pour défendre l'accès du continent. Décidément, la construction d'un chemin de fer dans un pareil pays ne sera pas chose facile. Je n'ai pas difficile à m'apercevoir que l'impression générale du personnel des études du chemin de fer n'est pas brillante ».

Lettre du 7 août 1887

« Dans tous les cas, l'étude du chemin de fer s'achèvera, devrais-je en prendre moi-même la direction ».

Lettre du 11 août 1887

« Quels braves gens et quels travailleurs que ces Nègres !
... ma formule est que tous les hommes sont les mêmes sur toutes les latitudes... »

Lettre du 18 août 1887: un jeune chef de 7 ans

« Par la mort de son oncle, le jeune garçon est devenu chef de Sadika Banzi et malgré son jeune âge, il exerce ses fonctions avec un sérieux imperturbable. Il faut le voir arriver aux palabres dans sa redingote d'homme mûr, qui traîne par conséquent à terre et qu'il est obligé de ramener deux fois autour de lui pour la faire tenir, et voir comment il écoute sérieusement tout ce qu'on lui dit. Les avantages faits au chef sont consignés dans un papier qu'on lui remet. Le petit chef garde lui-même ses « mokandes » dans un petit panier en osier. Il assiste d'ailleurs à la distribution des charges quand ses sujets sont occupés au partage et il n'hésite pas à faire des observations ou à encourager ses hommes. Après tout, est-ce si ridicule ? N'avons-nous pas la même chose en Europe ? Le petit roi d'Espagne n'est-il pas un roi ? Ne lui rend-on pas les honneurs, comme s'il était souverain et en exerçait toutes les prérogatives ? Ce fait prouve cette fois de plus que, somme toute, l'humanité est partout la même. Un Nègre est un Nègre sans doute, mais c'est aussi un homme et c'est tout dire. Je ne vois pas de différence entre les populations nègres et les populations inférieures d'Europe, entre les allures, leurs manifestations extérieures, en un mot entre leurs manières générales de sentir et de

(18) Lettres publiées en 1988 sous le titre *Malamou*, édition a.s.b.l. Dalhem 900^{ème}.

témoigner leurs sentiments. Aussi, la manière de conduire les noirs est absolument la même que la manière de conduire nos populations des campagnes, par exemple. Il faut à la fois de la fermeté et de la douceur, de la bonté et de la ténacité. Plus on verra les choses de près et plus on s'apercevra de cette vérité. C'est chez nous une conviction absolue. ».

Lettre du 24 août 1887

Exagération des blancs

« Je m'aperçois qu'il faut diviser par dix tout ce qu'on a écrit d'affreux sur la région du bas et du moyen Congo. Il est vrai que je suis bien portant. Eh parbleu ! Je suppose que mon opinion n'en a que plus de valeur. J'espère qu'on ne demandera pas à un homme malade de décrire ce qu'il a vu et quelle est son opinion d'un homme affaibli par la maladie ? Comment peut-on espérer que cet homme énervé par la fièvre, miné par l'anémie, affaibli par les privations, voie sous leurs couleurs vraies les choses qui l'entourent. L'homme pour bien juger, doit être sain. Telle est évidemment la vérité. ».

Lettre du 6 octobre 1887

« Je me suis arrêté un instant tantôt sur le plateau où se tient le marché de Nkengé Nsanda, d'où le regard a une énorme portée. Partout ce ne sont que bouquets de verdure. La nature vit. On entend les oiseaux chanter, on voit des papillons aux brillantes couleurs. Je ne peux mieux comparer ceci qu'au pays de Herve, quand on est sur les hauteurs de Julémont. Ce sont les mêmes pâturages, sans bestiaux malheureusement, mais qu'on y jette dix mille têtes de bétail et l'on verra ce que deviendra cette région riche et fertile ».

Lettre du 7 octobre 1887: les surnoms de Thys

« A Boma, les gamins de Valcke m'appelaient « Capitaine ». A Matadi, Djouma me dit que les Nègres m'appelaient : « **le ventre** » (je n'ai pas besoin de dire pourquoi). Sur la rive nord, les Houassas m'ont appelé « **la grosse barbe** », faisant allusion à ma barbe courte mais très fournie. Les indigènes de ma caravane m'ont enfin donné un nom que ma modestie se refuse presque à répéter. Ils m'appellent, si j'ai bien compris « Nosla Ngamba », que François vient de me traduire par « **Celui que nous aimons** ». Ai-je besoin de dire qu'un tendre incarnat a envahi ce qui me reste de figure, quand j'ai entendu François me faire ce compliment ? En fait, je crois que tous ces gens m'aiment bien ».



Thys à Boma (1887). Document Otraco.

Lettre du 26 octobre 1887

« Je disais hier encore qu'il m'était pénible de voir des Européens se prononcer sans réfléchir, sur la valeur des Nègres ou plutôt sur leurs aptitudes et sur leur développement probable. Ils voient le Nègre tel qu'il est et le jugent avec une grande sévérité et quand je dis qu'ils voient le Nègre tel qu'il est, je me trompe encore, car les trois quarts du temps, comme ils ne comprennent pas le Nègre, il leur est impossible de se rendre compte de son intelligence et de ses facultés. Je crois vous avoir raconté déjà l'histoire de Dupont disant à son domestique qui se trouvait à la porte : « Pousse the door » et, voyant que le pauvre Zoulou ne le comprenait pas, se répandant en injures. Triple idiot, imbécile, etc. Que voulez-vous faire avec des gens aussi profondément bêtes? Et Dupont semblait ignorer que bien que son Zoulou comprît l'anglais, il ne pouvait pas raisonnablement comprendre cet étrange mélange de français et d'anglais ».

Un Wallon luxembourgeois sait-il parler le « Bangala » ?

« Chez nos mécaniciens: acteurs: 1) Ruen, un hercule, un Wallon luxembourgeois ; 2) un jeune Bangala à la figure éveillée, fine, pétillant d'intelligence.

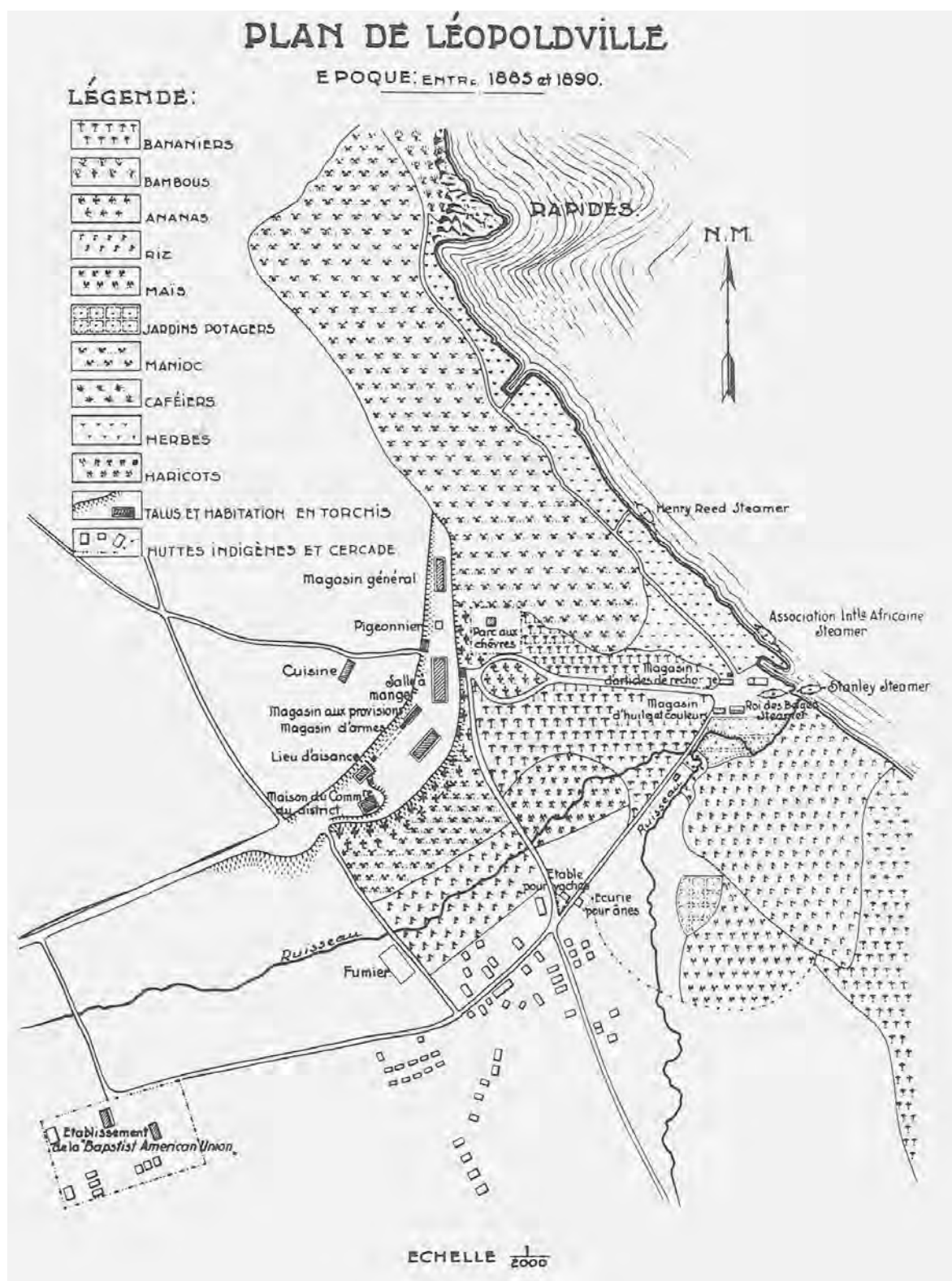
Ruen, armé d'un gros marteau s'apprête à frapper sur la tête du rivet que le Bangala essaie en vain de faire entrer dans les trous des deux tôles qu'ils sont occupés à river. Incapable de placer son rivet, le Bangala émerge de la coque du bateau et, secouant la tête, dit à Ruen «Mvé », ce qui, dans ce cas-ci, devait naturellement dire : « Il n'y a pas moyen, je ne sais pas le faire entrer ». Ce que Ruen comprend d'ailleurs. Et le marteau toujours levé, attendant de fixer son rivet, Ruen lui crie : « Bouch' disus avou l'boutra ! (= Frappe dessus avec l'enclume !). Les ouvriers appellent « un boutra », la petite enclume sur laquelle ils rivent à froid. Naturellement tête du Bangala qui, impuissant à comprendre, ne fait rien du tout. Là-dessus, Ruen, furieux, lui crie : « Grosse biesse ! Rosse ! Ti n' vous nin fé çou qu'dji dis. No l'allons bin vèy ! (= Grosse bête! Mauvais garnement ! Tu ne veux pas faire ce que je dis. Nous allons bien le voir !). Et là-dessus, Ruen, jurant des « Nom di Dieu » se lève furieux. J'avais suivi la scène de loin. Je m'approche. Naturellement Ruen s'apaise. Je lui dis en wallon : « Mais Ruen, si ce jeune Nègre ne fait pas ce que vous désirez, c'est de votre faute! Donnez-lui donc vos ordres en Bangala ! Je suis certain qu'il fera tout ce que vous voulez ». Cette fois, ce fut au tour de Ruen de me regarder avec ses gros yeux surpris et naïvement : « Mais je ne sais pas le Bangala ! ». « Allons-donc, répondis-je à mon tour, vous n'êtes pas plus bête qu'un Nègre, n'est-ce pas, et vous n'allez pas me faire croire que vous n'êtes pas capable de parler Bangala à ce jeune homme qui comprend déjà le wallon, du moins, je le suppose, puisque vous dites qu'il ne veut pas faire ce que vous lui dites ! »

Cette fois-ci, Ruen avait compris.

J'ai réuni tous mes ouvriers et je leur ai donné l'ordre de ne pas donner des coups aux Nègres sous peine d'en recevoir eux-mêmes et de s'abstenir de les insulter et de crier sur eux inutilement sous peine de se voir traiter par moi de la même manière ».

Lettre du 26 octobre 1887

« La connaissance de la langue ! Voilà le secret de bien des intelligences médiocres qui réussissent mieux que des gens plus doués. Et cela se comprend de suite quand on y pense un peu. D'autre part, certains Européens, sans pitié pour les Nègres, prédisent quand ils en parlent qu'on n'en fera jamais rien, parce que les Nègres, après quelques années de contact avec les Européens, ne



Plan dressé par Albert Thys en octobre 1887 – lettre des 22-23 octobre. © AFRICA-MUSEUM TERVUREN

sont pas encore parfaits ! Comment ! Il y a moins de dix ans que Stanley, découvrant le Congo, se frayait un passage à travers les tribus Bangalas qui, pour la première fois, voyaient un Blanc ! Et ce Blanc leur apparaissait les armes à la main. Et aujourd'hui, dans une de nos stations, à mille kilomètres de chez nous, ces mêmes Bangalas rivent à froid un bateau transporté à Léopoldville par les Nègres du Bas-Congo, dont on ne pouvait obtenir le travail il y a trois ans encore ! Et les Nègres ne seraient pas perfectibles ? C'est idiot ! »

Lettre du 2 novembre 1887

« Ma devise en Afrique est celle-là et je le répète : Toujours travailler, mais toujours à son aise ».

Lettre du 9 novembre 1887

« Quel saisissement a dû éprouver Stanley, quand descendant le Congo, il est arrivé devant cette immense nappe d'eau ! (Pool). Mais aussi, comme il l'a bien décrite cette arrivée ! Chaque jour, je lis l'ouvrage de Stanley ou plutôt ses deux ouvrages : « A travers le continent mystérieux » et « Cinq années au Congo ». Je suis émerveillé du talent admirable des descriptions de cet homme. Quel maître ! On lui a reproché d'avoir décrit le pays avec une idée préconçue. Erreur. Jamais la vérité ne sera atteinte à un pareil degré. On reste confondu de la netteté des descriptions de Stanley. Quand on pense que c'est presque en courant qu'il a traversé plusieurs des territoires qu'il décrit si admirablement ! »

Lettre du 21 novembre 1887

« J'ai en effet l'intention d'emmener en Europe environ vingt-cinq Bangalas avec un certain nombre de femmes, non seulement pour leur montrer l'Europe et les mettre à même de venir raconter à leurs compagnons la grandeur et la puissance de « Mpoutou » (l'Europe), mais surtout pour montrer aux Belges, au lieu de misérables types d'indigènes qu'ils ont vus à l'exposition d'Anvers, de vrais Nègres à la figure éveillée et intelligente, au corps bien fait, de race vigoureuse. Je prendrai avec ces hommes des pirogues indigènes et des pagaies et je ferai donner par mes Nègres des régates qui seront un grand succès... »

Lettre du 22 novembre 1887

« Je crois qu'il est impossible de rêver un être plus naturellement commerçant que le Nègre. Me voilà ici sur ce bateau avec une bonne soixantaine de Nègres. Ils ont remarqué que pendant que je me trouvais à Tchoubiri j'avais acheté à cinq indigènes en donnant en échange une certaine perle qui leur a plu. Depuis lors, je voyais deux ou trois d'entre eux tourner autour de moi pour me demander de ces perles. J'en donnai deux ou trois à un de la bande, un très joli garçon que je veux ramener en Europe et avec lequel je me sens bien. Il les montra à ses compagnons. Ils accoururent tous avec des mitakos, avec des étoffes indigènes pour acheter des perles. Puis, ils virent les couteaux de Licot, de Namur, ils en voulurent. La rage est au bateau. Tout ce que j'ai les tente, et la passion du trafic est devenue à ce point intense qu'ils cherchent, s'ingénient pour trouver quelque chose qui puisse me tenter. Je profite de l'occasion. Je fais payer un couteau 4 mitakos, c'est-à-dire 60 centimes. Il m'en coûte 20. Quand un article a de la vogue, il faut en profiter. Tout le commerce est là. D'ailleurs, le meilleur moyen de lancer des couteaux Licot, c'est de les faire payer cher. Les Nègres sont comme les autres hommes. Ils n'estiment haut que ce qui est en dehors d'eux ou de leurs moyens ».

Lettre du 23 novembre 1887

« L'homme de la terre est partout le même. Voilà ce que je crois, mais plus je vois le Nègre et plus je vois que la couleur de la peau n'apporte aucun changement au caractère, aux passions et à leurs conséquences: les manifestations extérieures changent plus ou moins et encore cela est fort contestable ».

Le 25 novembre, A. Thys arrive à Lukolela où il témoigne d'un grand intérêt pour l'art africain : « J'ai en vain essayé d'acheter des objets de curiosité : ils sont trop chers. Acheté toutefois un panier fort original et très bien fait et deux rames dont une avec manche recouvert de feuilles de cuivre ».

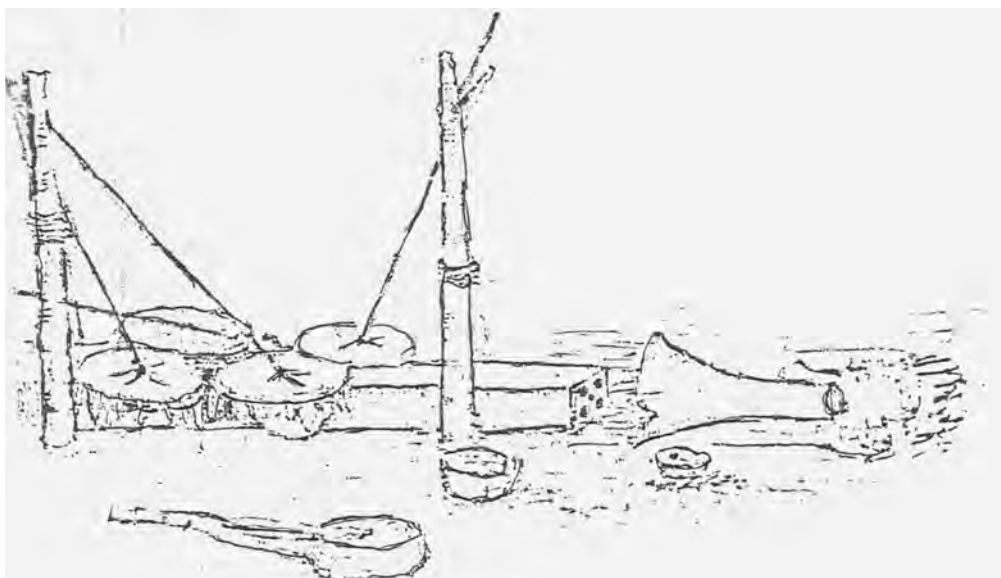
Lettre du 27 novembre 1887

« Du plus loin qu'ils nous aperçoivent, les habitants nous font des signes d'amitié ; ils nous invitent réellement à les venir voir. Dès que le bateau est arrêté et que nous avons mis pied à terre, tous les regards sont bienveillants, les mains se tendent : Malamou (19), Malamou, tel est le mot par lequel nous sommes accueillis. Je suppose que cela veut dire « amis ». »

Lettre du 29 novembre 1887

« Dès les premiers pas que nous faisons dans les villages, nous avons la bonne fortune de voir, pour la première fois, deux enclos très indigènes, une forge et une fabrique de fils de fibre de palmiers. La forge est établie sous un auvent. Elle se compose d'un soufflet de forge, d'une corne en torréfaction servant de chalumeau, de ciseaux à couper à chaud ou à froid, de vases en terre réfractaire. Le forgeron forge à chaud au charbon de bois spécialement préparé à cet effet. Je donne sur la feuille ci-jointe le dessin du soufflet de forge que j'ai pris à tout hasard, bien que j'espère cependant rapporter avec moi en Europe une forge complète. J'ai prié M. Boulanger d'en acheter une pour mon compte.

J'ai marchandé d'ailleurs moi-même, mais le forgeron voulait recevoir mille mitakos, et franchement je trouve que c'est un peu cher, car cela fait 150 francs au minimum. Boulanger pourra sans doute acheter à meilleur marché ».



Lettre du 30 novembre 1887

« Le Congo est le tronc d'un arbre immense dont les affluents et les sous-affluents sont les branches et les rameaux.

...

J'ai tellement fait la conquête de ces braves gens que ce matin le chef voulait absolument devenir mon frère de sang. J'ai naturellement refusé, car j'ai la conviction que le but principal du personnage est de se faire octroyer un beau cadeau.

...

Un Nègre est un homme, avec tous les sentiments, qualités ou défauts de l'humanité, et celui qui a le tact du commandement dirige des Nègres tout aussi facilement que les autres hommes et

(19) *En lingala, expression se traduisant par : bien, bravo, bon.*

commerce aussi parfaitement et aussi fructueusement avec lui qu'avec les autres hommes. Prétendre que les Nègres doivent être conduits de façon particulière et que leurs allures commerciales sont différentes de celles des autres hommes est, pour moi, colossalement absurde ».

Lettre du 6 décembre 1887 : A. Thys évoque l'indépendance du Congo !

« La création de l'Etat du Congo est, comme je le disais plus haut une conception coloniale absolument nouvelle et, à proprement parler, ce n'est pas une colonie, celle-ci déposant l'indigène de son sol et considérant l'indigène comme la race conquise. En fait, ici, les indigènes ce sont les citoyens du nouvel Etat et les blancs envoyés au Congo par le gouvernement seront des tuteurs provisoires à la population noire qui ne sera appelée à la gestion des affaires publiques que quand son éducation sera suffisamment faite. Fatalement jusqu'ici toute occupation coloniale a abouti, non seulement à l'asservissement de la race aborigène, mais encore, et presque fatalement, à la suppression de cette race et à son remplacement par la race conquérante. C'est notamment ce qui s'est passé dans les Amériques et même plus ou moins dans les Indes anglaises et néerlandaises. Ici, il ne peut pas un seul instant être question d'agir ainsi. Le Nègre est le citoyen de l'Etat Indépendant du Congo ; nous devons, non l'asservir, mais l'éduquer et l'élever, socialement parlant, jusqu'à ce qu'il puisse se gouverner lui-même, quitte à être même flanqué à la porte par les Nègres de l'avenir ».



*La famille d'Albert Thys peu avant son premier voyage en Afrique :
son épouse Julie Mottin ; debout, sa demi-sœur Elisa ;
ses enfants : Louise, Jeanne, Frans, Robert et William.- Musée Thys Dalhem.*

Lettre du 7 décembre 1887

« C'était hier la Saint-Nicolas. J'y ai bien pensé, mes chers petits enfants. Je me suis rappelé toute la joie que vous éprouviez ce jour-là et je me suis vu par la pensée au milieu de vous, jouissant de votre joie enfantine en voyant toutes les belles et bonnes choses que votre bonne mère vous aura données. Il faudra être bien sages pour mériter tout cela et aussi pour mériter ce que je rapporterai moi-même car je vous promets que je ne reviendrai pas les mains vides ».

Les lettres d'Albert Thys écrites, au jour le jour, lors de son premier voyage au Congo (1887-1888) étaient destinées à son épouse, à sa famille et n'ont été publiées qu'en 1988. Elles constituent donc, pour l'histoire de la colonisation belge au Congo, le témoignage direct d'un observateur privilégié.

Ces lettres et ses explications de démission comme officier d'ordonnance du roi Léopold II nous révèlent un homme sensible et profondément humain, animé par des principes éthiques élevés et donc digne du plus grand intérêt.

2.2. Extrait de sa lettre d'explications de sa démission comme officier d'ordonnance du Roi Léopold II.

Lettre du 26 juin 1904 adressée à Nicolas Cito.

...

« Pour le surplus, ce qui est arrivé était en quelque sorte inévitable. A mesure que le Roi avance en âge, il devient de plus en plus omnipotent. Son orgueil, Sa vanité même, n'ont plus de limites. Il rapporte tous les succès à lui, tous les insuccès aux autres. Il n'accepte plus les critiques et exige l'obéissance absolue à ses ordres. Son jugement doit être le jugement des autres, sa logique celle de ceux qui travaillent avec lui, sa conscience même doit imposer à la conscience des autres. Il est tellement habitué à briser les résistances, à calmer les susceptibilités et les hésitations de ceux qui lui obéissent qu'Il ose tout leur demander. C'est ainsi qu'il a cassé toute possibilité d'entente entre nous.

Après m'avoir demandé de déclarer aux Américains qui ne voulaient pas échanger leurs parts d'emprunts contre des bonds (obligations), que le remboursement n'aurait pas lieu en or ainsi que les conventions l'ont prévu, il a voulu me faire proposer de doubler le capital de l'American China Developement en se faisant attribuer au pair les 6000 nouveaux titres. Je lui ai répondu que cela n'était pas possible, que la loi ne le permettait pas, que les actionnaires avaient le droit de participer au nouveau capital dans la proportion de leurs titres, que même si la loi ne le prévoyait pas, c'était une question de moralité impérieuse. Rien n'y a fait. Il n'a pas voulu en démordre. Il n'y avait plus qu'à lui déclarer que, dans ces conditions, je demandais à me retirer. Depuis lors, je ne l'ai plus revu » (20) .

...

2.3. Le pouvoir du Roi (21)

« Les colonies sont, en général, gouvernées selon des principes très différents de nos principes constitutionnels. L'autorité gouvernementale y est plus puissante et plus indépendante. Elle est presque absolue. Il n'y a que deux contrepoids à cet absolutisme : le contrôle de la mère patrie et le contrôle, plus sérieux, de l'opinion publique lorsque la presse l'éclaire. Nous parlons ici, bien entendu, des colonies nouvelles, qui ne se gouvernent pas elles-mêmes, de celles qui ne sont pas arrivées à un degré de développement suffisant pour avoir leurs représentants aux Chambres législatives, comme l'Algérie, ou leur propre parlement, comme le Canada.

(20) Fonds Albert Thys, Musée communal de Dalhem.

(21) Titre ajouté par l'auteur de ce document.

Au Congo, la toute-puissance du pouvoir gouvernemental est plus complète encore. Ne dépendant pas de la Belgique, l'Etat Indépendant se trouva, dès le début, affranchi des lisières résultant du contrôle du Parlement, d'autre part, l'opinion publique belge ne le gêna jamais dans sa politique, puisque ses dirigeants n'en relevaient pas.

L'Etat du Congo est donc une monarchie absolue: tous les pouvoirs y dérivent du Souverain. Sa volonté fait loi. En dehors des obligations résultant des traités, elle ne peut rencontrer aucun obstacle. Nul n'a le droit de le contrecarrer. Le Souverain peut dire beaucoup mieux que Louis XIV : l'Etat, c'est moi.

On ne peut nier qu'une telle puissance, sans aucun contrôle, peut être dangereuse. Dépendant d'un souverain faible ou trop confiant en lui-même, versatile ou trop obstiné, peu éclairé ou mal informé, elle peut engendrer des maux inappréciables. Mais on doit aussi reconnaître que, bien conduite, elle est aussi puissante pour faire le bien et réaliser des progrès qu'elle peut être nuisible si sa direction est vicieuse. La politique générale de l'Etat a donc été ce que le Roi a voulu qu'elle fût, dans la plénitude absolue de son droit. (22) ».

2.4. Le loyalisme d'Albert Thys envers le roi Léopold II.

Son loyalisme restera intangible. Beaucoup plus tard, il dira, dans une conférence donnée à l'Exposition Universelle de Bruxelles de 1910 :

« Ils me connaissent bien peu ceux qui ont pu me reprocher de manquer de loyalisme vis-à-vis du feu Roi. Nul n'avait pour Lui plus d'admiration, plus de respect, et je me permets d'ajouter plus de réelle et profonde affection.

Je n'ai pas pensé un instant que j'y manquais à l'époque où le Roi m'admettait dans Ses conseils, en exposant mes vues et en les défendant quand elles étaient opposées aux siennes. Je ne crois pas y manquer davantage en continuant à examiner, dans l'entière indépendance de mon jugement, la politique suivie dans l'œuvre africaine.

Le roi Léopold a pu se tromper. Ceux qui en ont la conviction doivent le signaler, parce qu'il est de l'intérêt du pays d'être à même d'apprécier si des fautes ont été commises afin de pouvoir y remédier.

Léopold II était doué d'une imagination débordante. Il voyait grand. Il a montré toute Sa vie une activité admirable, donnant l'exemple à tous d'une application au travail soutenue, d'une énergie incomparable, d'une ténacité sans égale.

Son œuvre africaine est un monument qui consacrera Sa gloire. Evidemment, elle a eu des faiblesses, puisque c'était une œuvre humaine; mais, quel que soit le jugement porté sur son utilité pratique, sur la manière dont elle a été réalisée ou sur son avenir, il est impossible de méconnaître que celui qui l'a conçue et édifiée portait en soi la marque indéniable du génie. Et c'est ainsi, j'en

(22) L'expansion coloniale belge. Conférence donnée à Liège, le 3 novembre 1905 par le colonel Albert Thys. Bruxelles, Imprimerie Veuve Monnom, 1905, p. 46 et 47. Fonds communal Albert Thys, Dalhem.

ai la conviction, qu'en jugera l'histoire impartiale, reconnaissante aux grands hommes et indulgente à leurs défaillances, en dépit des insinuations perfides de quelques-uns et d'appréciation trop sévères exprimées, de bonne foi d'ailleurs, je n'en veux pas douter, par des adversaires trop passionnés.

Le spectacle qui nous a été donné sous ce rapport, dans les premiers temps qui ont suivi la mort du roi Léopold, que personne n'osait attaquer de son vivant, fut suggestif. Le monde officiel portait le deuil. Mais les potins se donnaient libre cours, à tel point qu'on a pu raconter qu'un jour, dans un salon, une femme d'esprit qui n'avait pas adopté la toilette noire, aurait répondu à quelques-unes de ses bonnes amies qui s'étonnaient de ce manquement aux règles de l'étiquette : « C'est vrai, n'étant pas de l'entourage de la Cour, je n'ai pas cru devoir porter le crêpe à l'occasion de la mort du Roi, mais au moins je n'en dis pas de mal : c'est ma manière à moi de porter son deuil. »

Pendant que tout ce monde en deuil dénigrail, critiquait, n'épargnait rien, fouillant avec une curiosité malsaine la vie privée du vieux monarque mort, plus d'un de ceux qui ont cru devoir relever respectueusement les erreurs politiques que son génie a pu commettre, pleuraient l'homme illustre que le monde venait de perdre, le Roi énergique qui a agrandi le domaine de la Patrie.

Je suis de ceux-là ; il ne se passe pas de jour où je n'adresse à la mémoire du Roi-Souverain un souvenir ému. » (23)



Albert Thys.

2. 5. Mon instituteur, Monsieur Milz, était un homme remarquable (24)

« Vous savez sans doute que quand j'étais tout petit garçon, l'école de Dalhem était dirigée par un vieil instituteur ignorant et brutal. Mes parents avaient donc décidé de me faire suivre les cours de l'école primaire de Bombaye.

Dès l'âge de six ans je partais bravement, chaque matin, vers sept heures et demie, avec quelques petits garçons et filles de mon âge.

J'avais, passée en bandoulière, ma mallette et, à la main, une petite boîte en fer blanc. On appelle mallette dans le patois de Dalhem, le petit portefeuille en cuir dans lequel les élèves des écoles renferment leurs cahiers et leurs livres. La boîte en fer blanc contenait deux tartines. De temps en temps on y ajoutait deux œufs durs, mais c'était très rare et je ne le signale que par un grand scrupule de vérité, car, en réalité, je crois bien que je n'ai eu les deux œufs, ajoutés aux deux tartines de mon

(23) R.J.C. (p 205 et 206).

(24) En 1906, Albert THYS et son épouse sont en cure dans la station thermale de Marienbad, en Bohême tchèque. Il y écrit son Journal de cure de Marienbad. C'est de ce journal que sont tirés les extraits qui suivent.

second déjeuner, que pendant un mois ou deux vers 1860, pendant la période de préparation au concours cantonal des écoles primaires. J'ai eu un prix à ce concours, le troisième, je crois. On me donna pour ce prix un beau volume relié et marqué aux armes de l'Etat « Les mémoires de Silvio Pellico ». Ce ne fut d'ailleurs pas au supplément des deux œufs que je dus ce prix. Je vous raconterai un jour, si je raconte encore quelque chose quand vous serez tous à l'âge où mon mauvais exemple ne pourra plus vous être nuisible, le très vilain usage que je fis de ces deux œufs.

La route actuelle de Dalhem à Bombaye n'existait pas à cette époque. Les deux villages n'étaient reliés que par une assez mauvaise voie de communications qui débutait, au sortir de Dalhem, par un chemin creux qui traversait le « Sart du Baron », cet endroit que j'ai voulu choisir pour y bâtir la résidence où mon grand bonheur est de nous voir réunis tous pendant l'été.

L'instituteur de Bombaye était un homme remarquable. Il avait d'ailleurs fait de très brillantes études. Mais comme il était boiteux, sa carrière avait été arrêtée et il s'était retrouvé comme instituteur dans la petite commune de Bombaye.

Il avait pour moi des soins particuliers et s'occupait avec une sollicitude touchante du développement de ma jeune intelligence. En dehors même des heures de classe, il me retenait dans de longues conversations où il s'efforçait de former mon jugement et de m'apprendre à penser. J'avais neuf ans quand il me demanda, au moment où les vacances annuelles allaient commencer, de consacrer quelques heures au moins de mon congé à lui écrire ce que je verrais de beau et de bien..

Entendez-moi, Albert, me disait-il. Je ne vous demande pas de tenir un journal. C'est là chose qui peut être utile à l'homme qui veut se documenter pour écrire plus tard l'histoire de sa vie ou pour celui qui veut s'astreindre à des habitudes d'ordre et de régularité. Mais il ne sert à rien généralement de consigner chaque jour ce que l'on fait en quelques mots secs et presque toujours puérils. Ce sont là des mœurs d'épicier. Ce que j'aimerais vous voir faire, c'est décrire les beaux paysages que vous verrez certainement, puisqu'il n'est pas nécessaire pour cela de quitter le pays, les villes que vous visiterez peut-être, les événements grands ou puérils, amusants ou tristes auxquels vous serez mêlé ou auxquels vous assisterez.

De tels exercices vous apprendront à observer et à penser; vous habitueront à étudier et à décrire. Si vous voulez faire ce que je vous demande, vous ne pourrez plus passer, indifférent, dans la vie. Vous ne pourrez plus l'être, puisque vous devrez regarder avec soin pour être ensuite capable de rendre, par la pensée, ce que vous aurez vu. Vous apprendrez à écrire, ce qui est une grande force, et si vous voulez y mettre un peu de persévérance, vous y trouverez grand plaisir. Envoyez moi, de temps en temps, ce que vous aurez écrit.

Quand vous rentrerez en classe, après les vacances, nous lirons tout cela ensemble et je vous dirai ce que j'en pense, heureux si je puis vous dire que vous avez bien vu et bien décrit, heureux encore si je puis, par mes observations, redresser les erreurs ou les négligences dues à votre inexpérience et vous aider ainsi à former votre esprit et votre style. »

J'adorais le brave Mr Milz. Je promis et je tins parole. Et je crois vraiment que cela m'a été très utile.

J'ai fait une seconde fois la même promesse et je l'ai aussi tenue. C'était à un des moments graves de ma vie.

En 1887, je venais de décider de partir pour l'Afrique. Il le fallait. La Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie venait d'être constituée, à mon initiative, avec le but de faire les études du

Chemin de fer du Congo et de faire une vaste enquête sur l'avenir économique de l'Etat Indépendant du Congo. J'avais assumé de ce chef une grande responsabilité. Je devais donc faire tout ce qu'un homme peut faire pour réussir et par conséquent me rendre au Congo pour prendre la haute direction de l'entreprise. Il était d'ailleurs indispensable qu'un de ceux qui participaient à la direction à Bruxelles de l'Etat du Congo aille au Congo pour se rendre compte des choses par lui-même. J'étais le seul qualifié pour cela.

Enfin et surtout - au risque d'être amené de n'avoir agi que par intérêt, je veux avoir la franchise d'en faire la sincère déclaration : j'avais la préoccupation d'améliorer ma situation de fortune. A cette époque, vous le savez sans doute, votre mère et moi ne possédions rien. Vous étiez cinq, notre adorée petite Madeleine n'étant pas encore née.

J'avais logiquement une appréhension constante de votre avenir. J'étais effrayé de penser que si un malheur toujours possible venait à me frapper, ma femme et mes enfants seraient réduits à une misère absolue. Un voyage au Congo pouvait, devait même, s'il réussissait, me mettre à même d'augmenter considérablement mes revenus et me permettre d'économiser suffisamment pour mettre assez rapidement les miens, sinon dans une brillante situation de fortune, du moins à l'abri du besoin.

Il n'y avait donc pas à hésiter. Votre mère cependant fut longue à convaincre. Elle aussi, à son point de vue, semblait avoir raison. Je n'ai pas besoin d'insister ici pour faire comprendre ses craintes et ses appréhensions. Le Congo avait à cette époque une épouvantable réputation que mon voyage et les voyages que je fis ensuite, n'ont pas peu contribué à atténuer.

Vous connaissez d'ailleurs votre mère. Elle a toujours été un peu « Une chaumière et son cœur », en paroles bien entendu. Quand je lui parlais de faire fortune, elle me faisait ressortir ses goûts modestes, en quoi d'ailleurs, elle disait vrai. Vivons simplement, disait-elle. C'est peut-être encore le meilleur moyen d'être heureux !

Il fallut cependant qu'elle se rendît à l'évidence. Il y avait à peine moyen de vivre simplement: nous étions trop nombreux et nos revenus trop faibles, de telle sorte qu'en vivant même avec une extrême économie, nous diminuions chaque année, bien malgré nous, la petite dot que ma femme m'avait apportée.

Une telle situation conduisait à l'abîme, même si tout restait normal; c'était la catastrophe immédiate si un accident m'arrivait.

Quand tout fut décidé, elle me fit prendre un engagement solennel. *« Tu m'écritas, dit-elle, tout ce que tu feras, tout ce que tu verras, tout ce que tu penseras, sans absolument rien me cacher. Au moins ainsi, je vivrai, en lisant tes correspondances, dans l'illusion de ta vie ».*

Je promis et je n'ai pas cessé d'avoir, pendant tout mon voyage, la préoccupation de ma promesse. J'ai alors écrit de longues pages à votre mère. Elle m'a souvent dit qu'elles l'avaient encouragée et soutenue. Ce fut pour moi une douce obligation et une grande consolation dans ma douleur d'être éloigné de tous ceux que j'aimais, que cette correspondance demandée et consentie dans un sentiment d'amour qui nous unissait et qui continue à nous unir, ma chère femme et moi.

Tous ces souvenirs me reviennent en foule à la suite d'un mot que votre mère m'a adressé ce matin. *« Tu devrais bien écrire aux enfants et leur raconter notre voyage. Cela leur ferait tant de plaisir. Je ne puis pas le faire, moi, tu sais bien que je ne sais plus écrire ! ».*

Devant ces paroles si simples et si touchantes, mon cœur s'est mis en émoi. J'ai revécu en quelques secondes, par la pensée, toute ma vie. Il suffit ainsi parfois d'un mot pour évoquer tout un passé. J'ai repensé, en pensant à vous, à mon vieux père, à mon brave frère Edouard, à Dalhem, à Bombaye, au vieux Milz, à mon voyage au Congo, à la douleur de ma femme, à la promesse que je lui avais faite, à tout ce que je lui avais écrit, ...

J'ai décidé de faire pour vous spontanément, sans que rien me soit demandé, ce que j'avais fait pour mon vieil instituteur et pour ma femme.

Et voilà comment je commence aujourd'hui la relation de notre voyage maintenant.

Et il est onze heures et votre mère, qui vient de se réveiller, me gronde parce que je devrais être au lit depuis neuf heures. Et je ne regrette rien et vais me coucher en vous embrassant, certain que je vais bien dormir. Et demain, quand je lirai ces lignes à votre mère, elle me comprendra et m'excusera.

Parce que nous vous aimons tous, mes chers enfants, entièrement, absolument ».



La famille d'Albert Thys. Musée Dalhem.

BL

CHAPITRE 3. - LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER DU BAS CONGO, DE MATADI AU STANLEY-POOL (25)

1887 - 1888 Etude du tracé

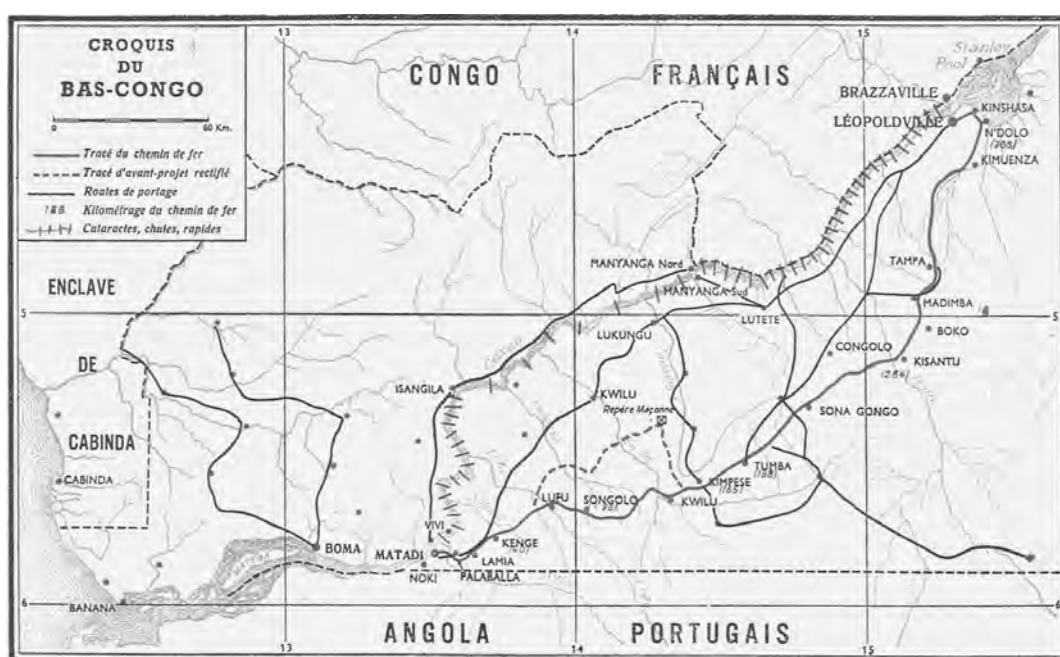
Le problème qui se posait à la brigade d'études était un des plus ardues qu'on puisse concevoir. Quatre cents kilomètres environ séparaient Matadi du Stanley-Pool, quatre cents kilomètres de régions presque totalement inexplorées et réputées infranchissables.

Le 4 novembre 1888, après trois campagnes pleines de déboires, la Brigade d'Etudes a atteint Kinshasa. Il a fallu un an et demi d'efforts inouïs pour que l'étude du terrain soit menée à bonne fin.

Mais il était nécessaire de trouver 25 millions pour la construction proprement dite. Et déjà la recherche du premier million a coûté bien de la peine à Thys. N'empêche, il va s'atteler à la tâche avec son énergie coutumière. Il sera soutenu par deux grands politiques: le Roi et le Premier Ministre Beernaert.

1889

Ce fut une rude bataille. Thys la gagne. Le 31 juillet 1889, la *Compagnie du Chemin de fer du Congo* est constituée à Bruxelles.



Doc. Otraco

(25) « La BATAILLE du RAIL » de René J. Cornet retrace la construction du chemin de fer du Bas Congo.- Un ouvrage récent et très remarquable LE RAIL au CONGO BELGE Tome 1, 1890-1920 ; éditions G. BLANCHART & Cie, Bruxelles 1993, 400 p., réunit une documentation exceptionnelle et peut être considéré comme le fantastique récit de l'histoire du chemin de fer, décrite dans les circonstances historiques qui l'amenèrent à exister et dans le décor où elle se déroula. Tous nos remerciements à Monsieur Charles Blanchart pour nous avoir permis de reproduire des documents de LE RAIL au CONGO BELGE, Tome 1, afin d'illustrer ce chapitre.

1890 Début de la construction de la ligne de chemin de fer, du port de Matadi au Stanley-Pool

« Le choix de Matadi comme point de départ fut dicté par des considérations pratiques et politiques. Matadi était en effet un port en eau profonde aisément accessible aux navires de haute mer et avantageusement situé : juste avant les premières cataractes, et juste après la limite du territoire portugais qui s'étirait sur toute la rive méridionale du fleuve.

Partir de Matadi permettait aussi de s'attaquer, dès le départ, aux contreforts abrupts des Monts de Cristal et de trouver rapidement, loin du fleuve, un terrain plus favorable à l'établissement de la ligne » (26).

Le 15 mars, Hector Charmanne, qui a reçu le commandement général, donne le premier coup de pioche pour les terrassements de la voie.

1892

On a mis deux ans pour construire 9 kilomètres ! Fin 1890, la Compagnie avait réuni environ 2000 travailleurs. 5000 eussent été nécessaires ! Le rendement est médiocre. Malgré cela, malgré l'enfer de la Mpozo où des hommes meurent, malgré le col de Palabala, malgré les attaques de la presse des pays étrangers, le front du combat ne cesse d'avancer. C'est alors que Thys écrit ces mots amers : « L'heure présente est sombre. Je ne vois partout que difficultés. J'ai cependant la conviction que le plus dur est fait. Mais arriverai-je jusqu'au bout ? En toute sincérité, je le crois. »



© AFRICA-MUSEUM TERVUREN



© AFRICA-MUSEUM TERVUREN

(26) *Le rail au Congo belge, tome 1, op. , cit. p. 103.*



© AFRICA-MUSEUM TERVUREN



© AFRICA-MUSEUM TERVUREN

*Des gorges de la Mpozo, au km 7, au surplomb du fleuve Congo, au km 2,7,
quatre points parmi les plus impressionnants de la ligne. MRAC*



Franchissement de la Mpozo au km 8.

© AFRICA-MUSEUM TERVUREN



Dans le massif du col de Palaballa.

Doc. Otraco



*Tranchée au km 18.
Doc Otraco*



*Thys, lors d'une de ses visites de chantier.
© AFRICA-MUSEUM TERVUREN*



La ligne au km 19. © AFRICA-MUSEUM TERVUREN

1893

De nombreux ouvriers blancs et noirs meurent. Le climat particulièrement pluvieux, malsain et débilitant, la dysenterie, la variole, les fièvres malignes font des ravages énormes.

Mais, depuis que la ligne a franchi la vallée de la Désespérance et qu'elle a atteint

les hauts plateaux, les Indigènes reprennent confiance et s'engagent à la Compagnie. Une grande victoire est célébrée: 40 kilomètres de voies sont achevés.

Le 4 décembre 1893, le petit train, décoré de drapeaux belges et congolais, atteint Kenge. A partir de maintenant, les travaux vont progresser plus rapidement. Le plus dur est fait, mais il ne s'agit pas de s'endormir sur les lauriers acquis, car la route qui conduit à Kinshasa est longue encore.



Le pont dit « en courbe ». © AFRICA-MUSEUM TERVUREN

1894

Les 25 millions de capital de la Compagnie sont dépensés et il reste environ 300 kilomètres à réaliser. La Compagnie est attaquée par ceux qui ont pour principe de douter de tout.

Quelqu'un écrit : « Ce chemin de fer congolais avec ses rampes de 45 millimètres, ses courbes de

50 mètres est

un chemin de

fer absolument

fantaisiste,

impropre à

toute

exploitation.»

Et pourtant, au

moment où l'on

ose écrire ces

lignes, ce petit

chemin de fer,

sur le parcours

Matadi-Kenge

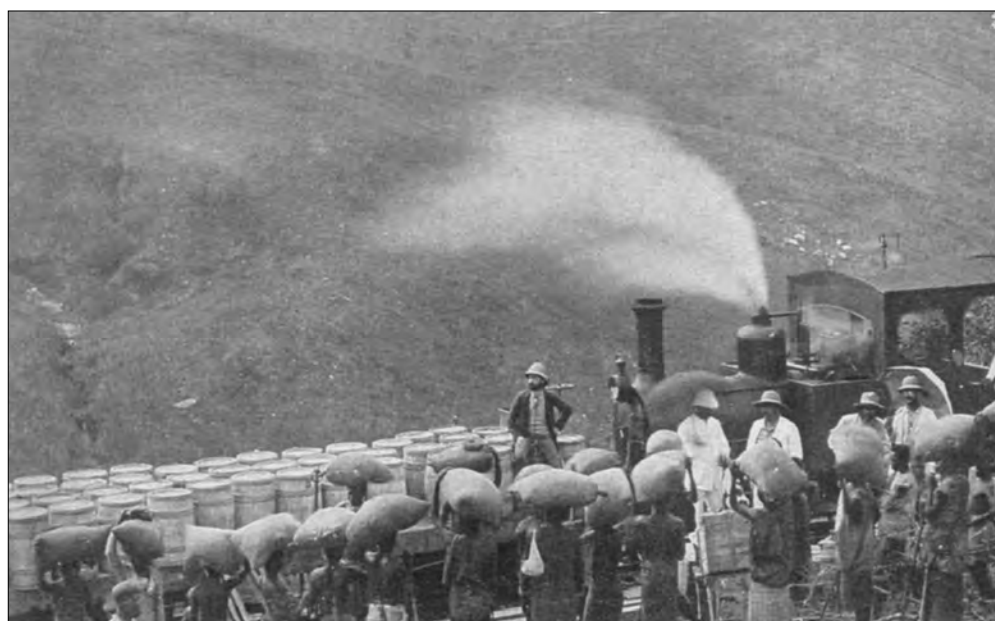
transportait 112

tonnes en

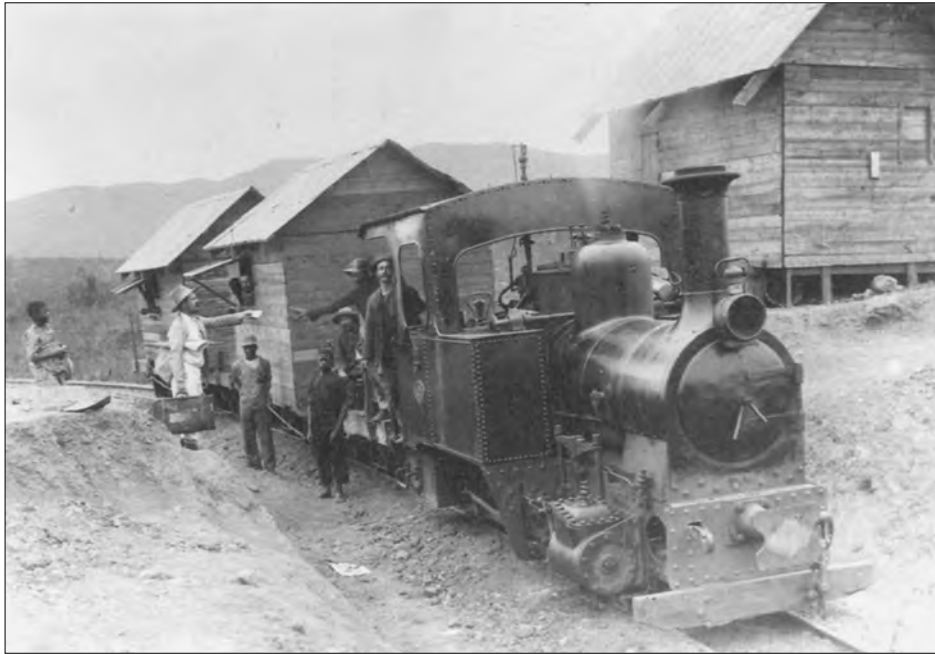
juillet, au

départ de

Matadi !



Au terminus du rail (1894). © AFRICA-MUSEUM TERVUREN



Transport de maisonnettes de chantier en 1894. © AFRICA-MUSEUM TERVUREN

1895

Une commission d'enquêtes est envoyée au Congo. Les membres de cette commission sont stupéfaits du travail colossal qui a été réalisé avec de pauvres moyens. Les conclusions de la commission sont très favorables. La situation financière de la Compagnie s'en trouvera rétablie.

1896

Le 22 juillet 1896, le train atteint Tumba, au kilomètre 190 ! Noirs et Blancs sont en fête. Albert Thys termine un discours par ces mots : « *Tandis que la méchanceté des hommes et les difficultés de la nature et du climat semblaient s'être coalisées pour nous faire échouer, nous avons toujours modestement mais énergiquement fait notre devoir en nous appuyant les uns sur les autres. C'est pourquoi nous avons triomphé. Vive le Congo belge.* »

1898

Attardons-nous quelque peu sur la construction d'un seul pont (27).

Le pont sur l'Inkissi (le plus important des 99 ponts de la ligne)

Extrait de l'ouvrage de Charles Blanchart :

« D'une hauteur de 7 m, d'un poids de 450 tonnes et transporté en 17 voyages depuis Matadi, le pont d'Inkissi fut monté en un mois. Durant la première semaine de mars, la petite saison sèche à cette latitude, il fut placé sur galets pour son lancement. Le pont parcourut, à raison de 9 m par heure, les 230 m qui séparaient la tranchée de montage de son emplacement définitif. Il était tiré par quatre

(27) Les textes et les clichés sont extraits de *LE RAIL au CONGO BELGE*, tome 1, 1890-1920, p.127 à 134.

treuils fixés aux entretoises des tabliers et le porte-à-faux entre deux galets était de 18 m. Le gîte pris par l'ensemble causait la frayeur des indigènes et des travailleurs noirs. Mais l'énorme masse de métal trouva finalement appui sur ses culées de béton et maçonnerie. Juste à temps selon les témoins, car aussitôt le pont en place, l'ouvrage de service qui subit une pression considérable durant les travaux et contre lequel s'était formé un îlot artificiel de débris végétaux de près de 30 m de long, fut emporté par les eaux.

...

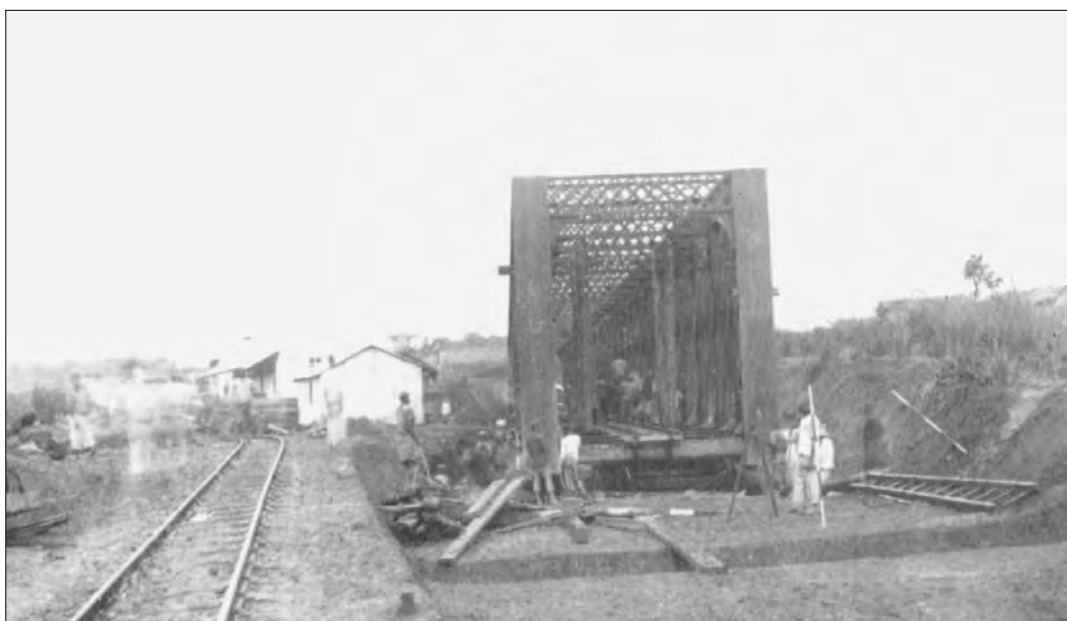
Le dressage de ce pont permit l'ouverture provisoire de la ligne sur son tronçon terminal et fut l'objet d'un véritable reportage photographique, quasi heure par heure, fait par les ingénieurs présents sur le chantier.

V é r i t a b l e
aubaine pour
l'histoire des
techniques et
l'archéologie
industrielles, ce
r e p o r t a g e
p r é s e n t e
également des
q u a l i t é s
p i c t u r a l e s
q u i
f o r c e n t
l'admiration des
photographes de
l'époque ».



En février 1898, le pont métallique en voie d'achèvement dans sa tranchée.

© AFRICA-MUSEUM TERVUREN



Le pont métallique sort de sa tranchée. © AFRICA-MUSEUM TERVUREN

Au 10 mars, le pont est avancé de 154 m, il se trouve à 18 m de la première culée.

© AFRICA-MUSEUM
TERVUREN



Gros plan sur un des galets placés tous les 18 m. Outre les inscriptions du constructeur pour l'expédition, on distingue les repères de montage établis au départ de la Belgique.

© AFRICA-MUSEUM TERVUREN

A quelques heures de la pose sur ses assises définitives, le pont va aborder un nouveau jeu de galets. © AFRICA-MUSEUM TERVUREN



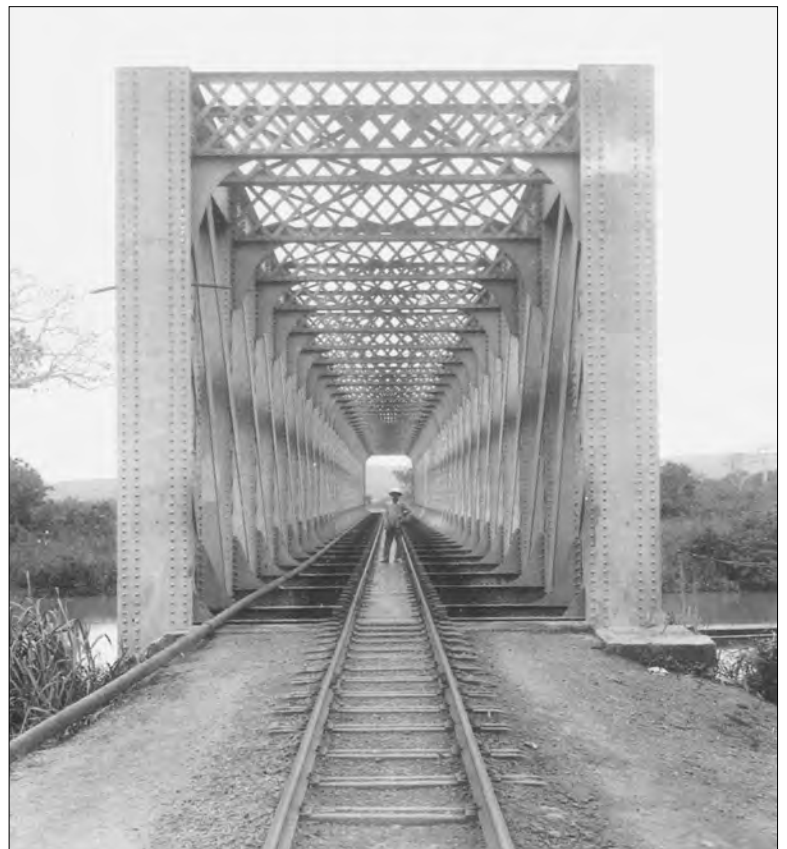


La débâcle du pont de service en avril 1898. Libérés des 450 t du pont définitif, palées, planches, poutres rails et galets du pont provisoire sont emportés par les flots en même temps que l'îlot artificiel.

© AFRICA-MUSEUM
TERVUREN

Le pont de l'Inkissi, prêt à l'exploitation de la ligne vers le Stanley Pool.

© AFRICA-MUSEUM TERVUREN

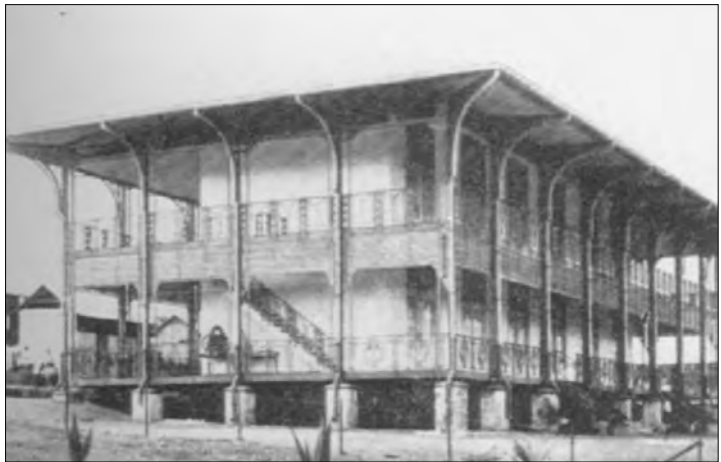


L'heure de l'ultime victoire va sonner. Après deux ans d'un labeur acharné, avec des énergies décuplées, le rail s'est avancé jusqu'au Stanley-Pool. Le dimanche 27 mars 1898, Thys recevait ce télégramme, lourd de signification dans sa tranchante et éloquente brièveté : « Stanley-Pool, le 16 mars 1898. La locomotive est arrivée aujourd'hui à N' Dolo » (28).

C'est la victoire !

(28) D'après RJC.

L'hôte de Thysville, étape obligatoire de tous les voyageurs de l'époque. Le rail au Congo Belge, op cit. C.B.



Wagon offrant une belle vue sur le confort prévu pour le serre-frein ainsi que sur le dispositif d'attelage et de tamponnement. Le rail au Congo Belge, op cit. C.B.Congo Belge, op cit.
© AFRICA-MUSEUM
TERVUREN

Train de voyageurs typique du début de l'exploitation. Des stores de cuir protégeaient les voyageurs de 1ère classe du soleil et des intempéries. Le rail au Congo Belge, op cit.
© AFRICA-MUSEUM
TERVUREN





Les marchandises effectuaient le voyage en trois jours, parcourant successivement les tronçons : Matadi-Songololo, Songololo-Thysville et Thysville-Kinshasa ou vice-versa. Quelques trains de marchandises directs et les trains de voyageurs effectuaient le voyage Matadi-Léopoldville en deux jours. L'étape était alors Thysville, où les voyageurs passaient la nuit, à 8 heures de parcours de

Matadi et 7 heures du Stanley-Pool. Plusieurs trains locaux étaient également quotidiennement mis en marche entre Ndolo, Kinshasa et Léopoldville.

Le rail au Congo Belge, op cit. - Une allée de bambou à Thysville. © AFRICA-MUSEUM TERVUREN

Début juillet 1898, le chemin de fer de Matadi à Léopoldville est officiellement inauguré.

Quelle n'a pas dû être la satisfaction de l'animateur de « ce travail de Titans qui fut l'œuvre de Pygmées », lorsque qu'enfin le rail atteignit N'Dolo, lorsque du 2 au 8 juillet 1898, l'inauguration officielle de la ligne entière eut lieu au Pool, devant les représentants de presque toutes les nations civilisées.

A ce sujet et parce qu'elles donnent une juste idée du cœur de leur auteur, citons les paroles du major Thys lui-même:

« ... je saisis avec empressement l'occasion qui m'est offerte de mettre une fois de plus en lumière la ténacité et l'abnégation admirables montrées en ces temps d'épreuves (d'épreuves en raison surtout des attaques passionnées dont ils furent l'objet), par le personnel dirigeant d'Afrique, parmi lequel il n'y eut pas une défaillance ».

...

Et pour buriner d'un trait la silhouette par trop sommaire de ce pionnier infatigable, reprenons encore cette phrase de sa péroration :

« Vous le savez, Messieurs, je l'ai dit bien des fois, je suis de ceux qui ont l'habitude de considérer les choses coloniales du point de vue économique et j'ai souvent ainsi couru le risque d'être accusé d'être un homme trop pratique. Je ne me départis pas aujourd'hui de ce système. Je n'examine la question qu'au point de vue de ses résultats matériels, mais je mentirais à mes sentiments les plus élevés et les plus chers, en ne vous disant pas qu'il m'est doux de constater que mes vues utilitaires se concilient ici avec les lois morales qui s'imposent à l'humanité moderne » (29).

Le colonel Thys s'est révélé un remarquable organisateur de grand tourisme. Pour l'inauguration, il a emmené et promené au centre de l'Afrique, avec un maximum de confort une soixantaine de personnalités, délégués officiels, invités de marque et journalistes d'opinions diverses des principaux journaux belges et étrangers.

Albert Thys et la C.C.C.I. réussissaient du même coup une énorme publicité. Ainsi pouvait-on lire dans le journal *Le Peuple* du 8 août 1898:

« Et le chemin de fer du Congo, qu'en pensez-vous, que pensent en général les confrères qui l'ont vu ?

- Oh ! c'est une œuvre superbe. Sur ce point, vous n'entendrez pas une voix discordante parmi nous, quelles que soient les opinions particulières sur la colonisation en général et sur le Congo en particulier. On ne croyait pas du tout en la possibilité d'une telle entreprise... et la voilà terminée, défiant les critiques, formant l'admiration même de ses adversaires...

- La Compagnie des Chemins de fer a eu une idée de génie en invitant aussi vingt-deux journalistes à visiter le Congo. Quelle formidable réclame ! Il est certain qu'elle n'y perdra rien ! ... » (30)

.....

La construction du chemin de fer du Congo apparaît comme un magnifique exemple d'énergie créatrice et de courage dans le travail : 388 kilomètres de voie ferrée, 99 ponts métalliques totalisant 20 kilomètres, 1250 aqueducs d'acier, 3.000.000 de m3 de terrassements, 60.000 m3 de maçonnerie.

Malheureusement (comme dans tous les grands travaux : canal de Suez, canal de Panama, ...) on déplore, hélas, beaucoup trop de victimes : 132 Blancs et 1800 Noirs ou Chinois ont péri dans cette aventure, mais l'horrible plaie du « portage » (des caravanes de porteurs transportent les marchandises du Stanley-Pool à Matadi et vice versa) est supprimée et l'énorme bassin du Congo, avec ses 1800 kilomètres de voies fluviales, est relié à l'Atlantique et à l'Europe.

Au total, le capital employé s'est élevé à 872 millions, soit une dépense de 211.000 francs par kilomètre. Dans ce capital total, l'Etat belge est intervenu pour 25 millions.

(29) Extrait de la Bibliographie coloniale: Thys, article signé Léon Anciaux.

(30) Canon Christophe et Delplancq Thierry - 2ème candidature Histoire - Etude biographique des administrateurs de La Banque d'Outremer de 1899 à 1914. Séminaire d'Epoque Contemporaine de Mme G. Kurgan-Van Henteryk, p.28.

Malgré ces dépenses, malgré ces efforts, malgré tous ces sacrifices, l'œuvre de Thys était loin d'être parfaite. Le tracé présentait de graves défauts : les fortes rampes ne permettaient pas aux locomotives de remorquer plus de trois ou quatre wagons; le faible rayon des courbes interdisait d'augmenter la vitesse des convois; l'écartement de 75 centimètres, qui permettait pourtant d'employer, sur un rail de 21,5 kilos, des locomotives pesant jusqu'à vingt-quatre tonnes et des wagons de dix tonnes, apparaissait insuffisant. L'exploitation était extraordinairement difficile et onéreuse, le développement du trafic s'avérait limité.

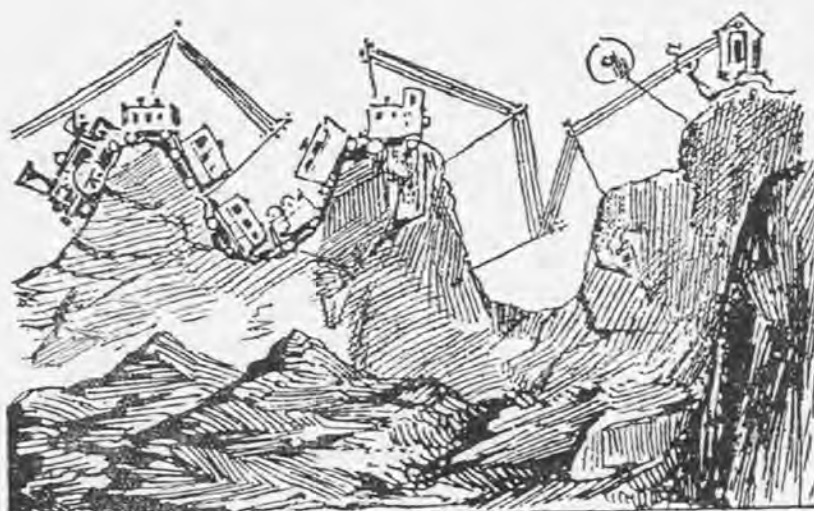
Thys savait tout cela. Mais à cette époque, il n'avait pu agir autrement. Relisons cette phrase essentielle des instructions données en 1887 à ses ingénieurs :

« Plus tard, au fur et à mesure que le trafic se développera et grâce au premier chemin de fer construit, le tracé pourra être modifié et amélioré, des travaux sérieux pourront être entrepris pour le rectifier, pour l'améliorer, pour diminuer les dépenses d'exploitation et permettre l'abaissement des tarifs. »

Ce « petit tramway-joujou » comme l'appelaient ses détracteurs, fit face, tel quel et sans difficulté, au trafic du Congo jusqu'en 1920 (31).



Comment en 1889 le « Scraps » de Londres voyait le chemin de fer du Congo.



Projet de chemin de fer de Vivi au Pool (Congo).
Extrait de l'Almanach du Congo pour 1886.

(31) D'après R.J.C.

BL

CHAPITRE 4. - LA BANQUE D'OUTREMER ET SON ABSORPTION PAR LA SOCIETE GENERALE

La Banque d'Outremer

La Banque d'Outremer est une banque d'affaires fondée en 1899 par Albert Thys avec le concours de la Société Générale, de la Banque de Paris et des Pays-Bas, de banques françaises et allemandes, dans le but de créer des entreprises à l'étranger et particulièrement en Afrique. Léopold II voulut profiter du crédit du groupe Thys pour faire de ce nouvel établissement l'instrument de sa politique d'expansion en Chine. A son instigation la Banque d'Outremer fonda la Compagnie internationale d'Orient en 1900, qui était appelée à jouer en Extrême-Orient le rôle de holding exercé par la Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie dans l'Etat Indépendant du Congo. Après des débuts rendus difficiles par la crise financière de 1900-1901, la Banque d'Outremer s'engagea dans diverses entreprises outre-mer, en Chine, au Canada et au Congo. A la veille de la guerre de 1914-1918, elle était devenue un établissement important sur la place de Bruxelles, pivot des intérêts du groupe Thys dans les affaires coloniales. Après la guerre, les grandes banques mixtes connurent en Belgique une expansion rapide qui se manifesta dans la multiplication des agences bancaires dans le pays et une politique de concentration par la voie de fusions. La Banque d'Outremer tenta de prendre le contrôle du Crédit Général Liégeois, mais elle se fit damer le pion par la Banque de Bruxelles. Elle fut absorbée à son tour par la Société Générale en 1928. L'opération, qui défraya la chronique de l'époque, permit à la Société Générale de se tailler une place prépondérante dans l'économie du Congo (32).

Fusion avec la Société Générale

Le 21 février 1928, la Société Générale absorbe, à l'initiative de Francqui, la **Banque d'Outremer**. A la suite de cette reprise, une très grande banque mixte voit le jour en Belgique avec 400 millions de francs de capitaux et 500 millions de réserve. Les actionnaires de la Société Générale reçoivent 108.000 actions et ceux de la Banque d'Outremer 104.000.

Le rachat de la Banque d'Outremer représente un triomphe pour la Société Générale en tant que banque d'affaires. Elle contrôle désormais 80 pour cent de l'économie coloniale et près de la moitié de la grande industrie belge, dont environ 30 pour cent de l'industrie du charbon, 49 pour cent de l'industrie sidérurgique, deux tiers de la production de zinc et la totalité de la production de cuivre. Elle occupe de surcroît une position dominante dans les secteurs du verre, du tabac, de la soie artificielle et de la chimie et contrôle presque entièrement l'industrie sucrière. Elle a encore du retard dans le secteur de l'électricité mais ne tardera pas à le rattraper (33).

(32) Extrait du Dictionnaire d'histoire de Belgique, sous la direction du professeur Hervé Hasquin, Didier Hatier, 1988.

(33) D'après La Générale de Banque 1822-1997, Un défi permanent, Hermann Van der Wee et Monique Verbreyt, éditions Racine, p 193 à 195.

BL

CHAPITRE 5. - ALBERT THYS ET LE PAYS DE DALHEM

Son amour du pays natal était émouvant.

Tout au long de sa carrière si remplie, il retourne à Dalhem pour reprendre contact avec les forces vives de la nature, échauffer de nouveaux projets, bâtir, comme le dit Cornet, les rêves d'avenir que lui dictait sa saine et enthousiaste ambition. La vie en plein air, la pêche et la chasse lui seront de saines et salutaires distractions. Dalhem était pour lui un havre de paix et un lieu de ressourcement lors de ses b r e f s moments de repos.



Dalhem en 1852.

Extrait du discours de Gilbert Périer, petit-fils d'Albert Thys, lors de l'inauguration du Musée Albert Thys de Dalhem, le 24 juin 1961 :

« ... je voudrais rappeler que, sur le plan économique, une partie importante de cette œuvre coloniale - qui a transformé en quelques décennies un morceau vierge de planète en un pays moderne et doté de toute l'infrastructure nécessaire au développement économique - a été conçue sur les rives ombragées de la Berwinne par un grand Dalhemois, par un Dalhemois enthousiaste qui aimait à y rêver, les pieds dans la boue des vergers, en taquinant les truites dont son fidèle garde Jean-Louis avait comblé au préalable certains méandres propices de la rivière, du côté de Mortroux ou de Berneau .

Le Général Thys, fils du docteur Thys, n'a jamais cessé, qu'il soit en Afrique, en Amérique ou dans le cabinet de travail du Roi Léopold II, d'être un Dalhemois expatrié ... »

Nous emprunterons, à nouveau, à René J. Cornet ces quelques lignes :

« En août 1898, après le voyage inaugural du chemin de fer de Matadi à Léopoldville, le colonel Thys rejoignait sa famille dans sa maison de campagne de Dalhem. Là, en contact avec les souvenirs de sa jeunesse, au milieu des siens qu'il adorait, entouré de quelques précieux amis, il se sentait chaque fois heureux, simplement et profondément heureux ».

« Je vais enfin me replonger dans mon chez moi, écrivait-il un jour à Alexandre Delcommune, où je compte dormir huit jours et en jeûner autant ».

Mais il ne restait guère inactif, marchait à travers la campagne, refaisait la route qu'il avait parcourue tant de fois, par tous les temps, pour se rendre chaque jour à l'école communale de Bombaye. Les vieux paysans lui criaient de loin : « Te vlà revenu, Albert ! » et les hommes que son père le médecin avait mis au monde abandonnaient leur travail pour venir lui serrer la main.

Il pêchait dans la Berwinne. Il jouait aux cartes et au billard avec son vieux frère et avec ses fidèles camarades d'enfance : un notaire, un cabaretier ... En hiver, suivi d'un chien qu'il aimait, il partait chasser, revêtu d'une vieille veste de garde aux boutons ornés de têtes de cerf et là-dessus il jetait une cape espagnole doublée de soie orange!



Le soir, il offrait du vieux Bourgogne et contait des anecdotes savoureuses, des souvenirs passionnants, avec une verve inégalable.

Ce « **grand remueur de pierres, d'hommes et de capitaux** » comme l'a appelé Pierre Mille, se sentait renoué par ce contact avec la terre de son enfance. Plongé dans cette nature qu'il aimait, qu'il percevait avec une secrète ferveur, il sentait une sève nouvelle monter en lui avec une intensité singulière. Il ressentait comme une libération. Il s'évadait ...

Cet homme, dont le prestige était énorme, dont l'influence sur les hommes avait quelque chose d'implacable, dont la personnalité partout et malgré tous dominait, ce réalisateur, ce constructeur, ce bâtisseur était un poète de l'action. Il déclarait souvent : « **On ne fait quelque chose de grand que si on y a mis son cœur autant que son cerveau** ».

Pendant ces courts séjours à Dalhem, son cœur lui dictait de vastes et généreux projets que son intelligence et sa volonté s'acharnaient ensuite à édifier, en un obstiné effort quotidien, quand il avait repris sa tâche écrasante dans la mêlée des affaires.

Mais, dans la paix de cette douce campagne, un phénomène de décantation s'opérait. Les grandes idées émergeaient seules, comme des pics au-dessus de la brume.

Le petits tracés, les soucis quotidiens, les embûches des jaloux et des envieux, perdaient leur agaçante « emprise ».

La voie, à nouveau, apparaissait devant lui, droite, dégagée, attirante.

Il repartait ...



*Le château d'Albert Thys au
« Sart du Baron », à Dalhem.*

BL

Chapitre 6. - Le forgeron du rail









CHAPITRE 7. - LE FONDS ALBERT THYS DU MUSEE COMMUNAL DE DALHEM (34)

Ce fonds regroupe :

- les 9 volumes des discours, conférences et écrits d'Albert THYS qui furent confiés, par la famille, à la Commune de DALHEM, lors de la création du Musée THYS,
- des correspondances d'Albert Thys,
- divers livres concernant Albert Thys et le Congo.

THYS Albert : DISCOURS ET CONFERENCES

Volume IX 1878 – 1890

1. L'Afrique Centrale et l'Association Internationale Africaine.
Conférence du 8 décembre 1878 à la Société d'Education Populaire de Laeken, 19 p.
2. Des débouchés que la Belgique peut trouver au Congo. 1886, 19 p.
3. Historique de la Fondation de l'Etat Indépendant du Congo et organisation de celui-ci.
Conférences des 20 et 27.01.1886 à la Société des Ingénieurs et Industriels, 19 p.
4. Dispositions prises par l'Etat Indépendant du Congo pour assurer les droits de propriété. 1886, 5 p.
5. Dans la région des chutes. Le marché de Konzo-Kienzi.
Mouvement Géographique du 20.11.1887, page 103, 3 p.
6. Mœurs et coutumes – chefs, petits-chefs et petits capitais.
Lettre du 30.09.1887, Mouvement Géographique, 2 p.
7. La reconnaissance commerciale du Haut Congo. L'avenir du chemin de fer.
Sté Royale de Géographie d'Anvers, 1886 ? et 1889, 23 p.
8. Au Congo et au Kassaï. (premier voyage au Congo de Thys)
Bruxelles, Weissenbuch, imprimeur du Roi 1888, 61 p.
Conférences données à la Sté Belge des Ingénieurs et des Industriels.
9. Le Kassaï et la Louloua de Kwamouth à Louebo. Levés à bord du steamer « Stanley » par le Capitaine Thys : relevés de cartes au 200.000 (35)
10. Société Anonyme Belge pour le Commerce du Haut-Congo, procès verbal de l'assemblée extraordinaire du 30 janvier 1890, 12 p.

Volume II 1889

11. Le chemin de fer au Congo de Matadi au Stanley-Pool. Résultats des Etudes.
Rédaction de l'avant-projet. Conclusions avec 24 annexes : cartes, plans, devis, notes, devoirs.
Bruxelles, L. Bourlard, 1889, 125 p.

(34) Ce fonds est consultable par tout chercheur. S'adresser à l'Administration communale de Dalhem, rue de Maestricht, 4607 BERNEAU (04/379.18.22). - Ne sont repris dans ce chapitre que les conférences et les lettres d'Albert Thys.

(35) Documents exceptionnels pour les observations relevées.

Volume III 1892-1894

12. Les transports dans la région des chutes.
Le Congo Illustré, page 194, 1892, 2 p.
13. Conférence sur le Congo, donnée à l'Etablissement des Dames de la Sainte Famille, janvier 1894. Weessenbruch, Bruxelles. 1894, 40 p.
Photos, entre autres, de la construction du chemin de fer.

Volume IV 1894

14. Compte rendu du procès intenté par le Major Thys au Journal la *Libre Parole* et à M. Van Sulper
Plaidoiries, réquisitoire et jugement. Imprimerie Maison Boulard, Bruxelles 1894, 199 p., Albert Thys y est défendu par Maître Paul Janson.

Volume V 1895-1899

15. L'annexion du Congo (meeting contradictoire au Cercle Africain, le 30.01.1895). Bruxelles, Cercle Africain, 43 p.
16. L'œuvre africaine du Roi Léopold II (conférence contradictoire au Cercle Africain), le 22.03.1895
17. L'annexion du Congo. Le Mouvement Géographique du 03.02.1895. En annexe du volume V.
18. Conseil d'administration du Chemin de fer du Congo, septembre 1896 Bruxelles, Weissenbruch, 70 p. + vues de la construction du chemin de fer.
19. Assemblée générale ordinaire de C.C.C.I. du 19.12.1898. Rapports du Conseil d'administration et du Collège des Commissaires. Bilan du 30 juin 1898. C.C.C.I., Bruxelles, 1898, 23 p.
20. Les chemins de fer aux Colonies et dans les pays neufs (Institut International Colonial), 1899. Imprimerie Mertens, 1899, 36 p.

Volume VI 1898- 1902

21. Assemblées générales de la Cie du Chemin de fer du Congo de 1898 à 1902 inclus. Statuts, cahier des charges, tableau d'amortissements et tarifs, 19^{ème} fascicule, 53 p.

Volume VII 1905-1907

22. L'expansion coloniale belge. Conférence donnée à Liège le 03.11.1905
Monom. Bruxelles, 63 p.
23. Les chemins de fer au Congo. Discours à la Sté Royale de Géographie d'Anvers, le 29.01.1906. Bulletin de la Société Royale de Géographie d'Anvers, 1906, 13 p.
24. Manifestation en l'honneur des explorateurs belges au Congo, 20.01.1906 (Sté Royale de Géographie d'Anvers 1906). Biographie d'Albert Thys, 27 p.
25. La politique économique de l'Etat Indépendant du Congo-Berlin et Paris « Der Continent », 1907, 9 p.

Volume VIII 1907-1912

26. Constitution et organisation du capital aux colonies. (Thèse présentée à l'Institut Colonial International en juin 1907) Bruxelles, Etablissements généraux d'Imprimerie, 1907, 38 p.
27. L'œuvre africaine du Roi Léopold II. *Premier fascicule*. Patriotisme et loyalisme. Vers quels principes faut-il orienter notre politique coloniale ? 39 p. Conférence donnée à l'Exposition Universelle de Bruxelles le 11.08.1910.

28. L'œuvre africaine du Roi Léopold II. *Deuxième fascicule*. Résumé historique. Quelques mots sur la politique coloniale capitaliste et sur la question des voies de communication.
Conférence donnée au « Foyer Intellectuel de Saint-Gilles » le 9 février 1911. Bruxelles, Imprimerie veuve Monnom, 1911, 44 p.(36)
- 29 L'œuvre africaine du Roi Léopold II. *Troisième fascicule*. Conférence donnée à l'Exposition de Charleroi le 11.09.1911
30. L'œuvre africaine du Roi Léopold II. *Quatrième fascicule*.
Conserverons-nous notre colonie ? Comment, pour la garder, devons-nous la diriger ? Conférence donnée à la Sté Royale de Géographie d'Anvers le 09.02.1912
31. Les transports aux colonies et la Régie. Discours prononcé au Congrès International Colonial à Gand le 18.08.1913. Bruxelles, Weesenbruch. 30 p.

Volume IX 1911-1912

32. 25^{ème} anniversaire de la C.C.C.I. La colonisation belge au Congo et l'initiative privée. Discours du 18.12.1911. 94 p. + annexes.
Expansion belge. Devons-nous coloniser au Congo et comment devons-nous le faire ? Conférence donnée au siège de l'Association le 07.12.1912, 18 p.

LETTRES (37)

1. Journal: lettres écrites à son épouse et à sa famille lors de son premier voyage au Congo en 1887 et 1888.

- 1.1. Photocopies des lettres de ce journal conservées au Musée de l'Afrique Centrale à Tervuren.
- 1.2. Copie des lettres du Capitaine Thys à Mme Albert Thys du 09.05.1887 au 23.11.1887, don du Lt Col Hre Robert Thys à la Commune de Dalhem en 1948.
- 1.3. Recueil de ces **lettres publiées sous le titre MALAMOU**, par l'A.S.B.L. Dalhem 900^e avec l'aide e.a. de la C.G.E.R, de la Députation Permanente de la Province de Liège, de la Société Archéo-historique de Visé et sa région. 1987, 375 pages dont 13 pages d'introduction de Pierre SALMON, professeur ordinaire à l'U.L.B.

2. Journal de Cure, Marienbad, 1906

Album cartonné de 85 pages des photocopies manuscrites et de dessins, destiné à la famille.
En 1906, Albert THYS et son épouse sont en cure, en Bohême, dans la station thermale de Marienbad. Il y écrit des souvenirs : son enfance, son instituteur exceptionnel, le voyage à Marienbad, ...

(36) Document intéressant où le colonel Thys regrette la politique de 1891, voulue par Léopold II et caractérisée par l'exploitation du territoire par l'Etat ou par des sociétés déléguées et par une organisation du travail forcé sous forme d'impôts en nature. Condamnation d'excès commis.

(37) La lecture de ces lettres permet de découvrir « un homme doté d'une puissance de travail remarquable, au jugement sûr, au tempérament enthousiaste et créateur, à la volonté d'acier, à l'intelligence claire et pénétrante, sachant calculer les risques d'une entreprise, ambitieux, patriote, intègre, humaniste au grand cœur » P. Salmon.

3. Correspondances diverses dont

3.1. Correspondance avec l'ingénieur Nicolas CITO

3.1.1. Lettre de Cito datée de New York du 22 mai 1904.

Cito, fidèle collaborateur de Thys, s'étonne de la démission de ce dernier comme administrateur de l'American China.

3.1.2. Lettre manuscrite originale écrite à Cito, le 26 juin 1904, jour où la démission de Thys, comme officier d'ordonnance du Roi, paraît au Moniteur(38) .

3.2. Diverses lettres familiales

REMERCIEMENTS :

- au Domaine Touristique de BLEGNY-MINE pour l'édition de ce document dans la collection "Comté de Dalhem";
- à la Province de Liège et plus particulièrement à son imprimerie provinciale ;
- à l'Administration communale de Dalhem pour la création du site www.dalhem.albertthys.be et, particulièrement, envers Madame Christelle Blondeau, pour sa relecture attentive, ses précieux conseils et son aide ;
- à Monsieur Charles Blanchart pour ses encouragements et son autorisation à publier des photos et des extraits de l'ouvrage *Le Rail au Congo Belge, tome 1* ;
- aux Editions Dupuis pour leur aimable autorisation de reproduire :
Les Belles Histoires de l'Oncle Paul
Titre : **Le forgeron du rail**
Auteurs : Laffond et Jolly
© Dupuis, 1957 ;
- au Musée Royal de l'Afrique Centrale de Tervuren pour l'aimable autorisation de reproduire les documents.

PROVENANCE DES ILLUSTRATIONS

Sigles

Office des Transports du Congo
Charles Blanchart des Editions Gérard Blanchart & Cie
Musée Royal de l'Afrique Centrale

Otraco
CB
© AFRICA–MUSEUM TERVUREN

blanche

TABLE DES MATIÈRES

Préface	3
Préambule	5
1. Biographie succincte	7
2. Extraits de lettres ou conférences d'Albert Thys	27
2.1. Extraits de lettres de 1887-1888, dont certaines montrent bien l'humanité et l'éthique d'Albert Thys	27
2.2. Extrait de sa lettre d'explication de démission comme officier d'ordonnance du Roi	34
2.3. Le pouvoir du roi Léopold II, souverain du Congo	34
2.4 . Le loyalisme d'Albert Thys envers Léopold II	35
2.5. Mon instituteur, Monsieur Milz, était un homme remarquable	36
3. La construction chemin de fer au Congo, de Matadi au Stanley-Pool	41
4. La Banque d'Outremer et son absorption par la Société Générale	55
5. Albert Thys et le pays de Dalhem	57
6. B.D. Le forgeron du rail	61
7. Le fonds Albert Thys du musée communal de Dalhem	65
Remerciements	69

blanche