

Ecole Publique de Garçons
Rue de la Mutualité, NANTES (L.-I.)

HEBDOMADAIRE
22 NOVEMBRE 1953

L'Imprimerie à l'Ecole
CANNES (Alpes-Mar.)

**BIBLIOTHÈQUE
DE TRAVAIL**

Documentation

de

Henri et Jeanine SALINIER

Adaptation pédagogique des Commissions de l'Institut Coopératif de l'Ecole Moderne

André MATHIEU
2, Rue du Lot

ESCALES AFRICAINES

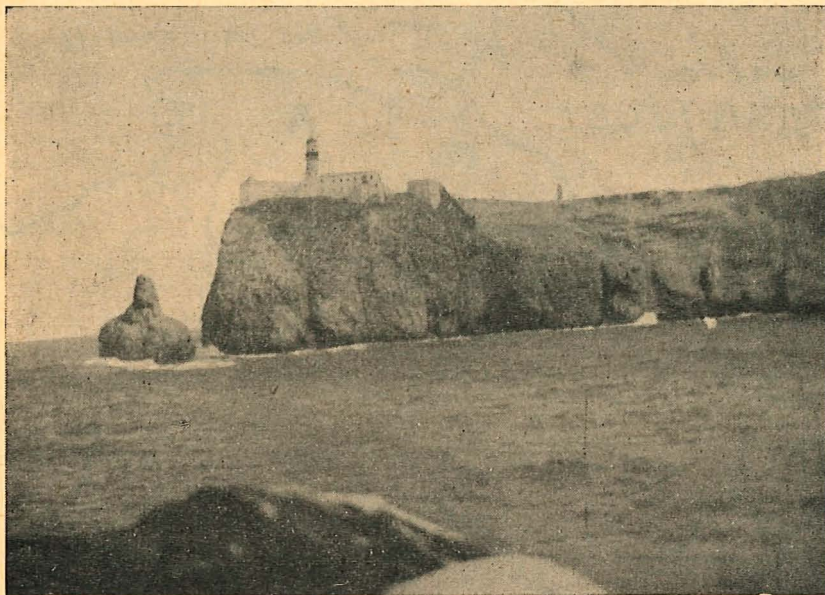
251

Dans la même collection :

1. Chariots et carrosses.
3. Derniers progrès.
4. Dans les Alpes.
5. Le village Kabyle.
6. Les anciennes mesures.
7. Les premiers chemins de fer en France.
8. A. Bergès et la houille blanche.
9. Les dunes de Gascogne.
10. La forêt.
11. La forêt landaise.
12. Le liège.
13. La chaux.
14. Vendanges en Languedoc.
15. La banane.
16. Histoire du papier.
17. Histoire du théâtre.
18. Les mines d'anthracite.
19. Histoire de l'urbanisme.
20. Histoire du costume populaire.
21. La pierre de Tavel.
22. Histoire de l'écriture.
23. Histoire du livre.
24. Histoire du pain.
25. Les fortifications
26. Les abeilles.
27. Histoire de la navigation.
28. Histoire de l'aviation.
29. Les débuts de l'auto.
30. Le sel.
31. L'or.
32. La Hollande.
33. Le Zuyderzée.
34. Histoire de l'habitation.
35. Histoire de l'éclairage.
36. Histoire de l'automobile.
37. Les véhicules à moteur.
38. Ce que nous voyons au microscope.
39. Histoire de l'école.
40. Histoire du chauffage.
41. Histoire des coutumes funéraires.
42. Histoire des Postes.
43. Armoiries, emblèmes et médailles.
44. Histoire de la route.
45. Histoire des châteaux forts.
46. L'ostréiculture.
47. Histoire du chemin de fer.
48. Temples et églises.
49. Le temps.
50. La houille blanche.
51. La tourbe.
52. Jeux d'enfants.
53. Le Souf Constantinois.
54. Le bois Protat.
55. La préhistoire (I).
56. A l'aube de l'histoire.
57. Une usine métallurgique en Lorraine.
58. Histoire des maîtres d'école.
59. La vie urbaine au moyen âge.
60. Histoire des cordonniers.
61. L'île d'Ouessant.
62. La taupe.
63. Histoire des boulangers.
64. L'histoire des armes de jet.
65. Les coiffes de France.
66. Ogni, enfant esquimau.
67. La potasse.
68. Le commerce et l'industrie au moyen âge.
69. Grenoble.
70. Le palmier dattier.
71. Le parachute.
72. La Brie, terre à blé.
73. Les battages.
74. Gauthier de Chartres
75. Le chocolat.
76. Roquefort.
77. Café.
78. Enfance bourgeoise en 1789.
79. Beloti.
80. L'ardoise.
81. Les arènes romaines.
82. La vie rurale au moyen âge.
83. Histoire des armes blanches.
84. Comment volent les avions.
85. La métallurgie.
86. Un village breton en 1895.
87. La poterie.
88. Les animaux du Zoo.
89. La côte picarde et sa plaine maritime.
90. La vie d'une commune au temps de la Révolution de 1789.
91. Bachir, enfant nomade du Sahara.
92. Histoire des bains (I).
93. Noëls de France.
94. Azack.
95. En Poitou.
96. Goémons et goémoniers.
97. En Chalosse.
98. Un estuaire breton : la Rance.
99. C'est grand, la mer.
100. L'École buissonnière.
101. Les bâtisseurs 1949.
102. Explorations souterraines.
103. Dans les grottes.
104. Les arbres et les arbustes de chez nous.
105. Sur les routes du ciel.
106. En plein vol.
107. La vie du métro.
108. La bonneterie.

HENRI et JEANINE SALINIER

ESCALES AFRICAINES



Le cap Finistère et son monastère

Sur l'Océan

LE 9 MARS.

La « Grande Passe de l'Ouest » franchie, le *La Pallice* quittant l'Europe doit affronter le Golfe de Gascogne à la mer si rude. Tous les marins y attendent le mauvais temps. Comme prévu, c'est le « coup de tabac », la tempête aux grosses vagues déferlantes et à la pluie violente.

Mais ce n'est qu'un passage à franchir. Après le Cap Finistère par lequel on contourne l'Espagne, le ciel est de plus en plus bleu, la mer de plus en plus plate.

Et un beau matin, alors que le *La Pallice* longeant le Portugal puis le Maroc, navigue plein Sud, on étouffe dans les vêtements de drap et les shorts et les chemisettes sortent des caissons.

La route est bien suivie.

Voici le Pic Teneriffe, dans la plus grande des îles Canaries, et nous passons, laissant une île de chaque côté.

On lave, on fourbit, on regarde les poissons volants, les ailerons de requins. On dort, on travaille...

On est à la mer...



Le voyage africain du La Pallice. Les nombres cerclés renvoient aux pages correspondantes de la brochure



DAKAR — Le port

Cliché IFAN -Dakar- communiqué par le Ministère de la France d'Outre-Mer.

Dakar

LE 18 MARS.

Voici le Cap Vert : voici Dakar. Le pilote nous prend entre les jetées et nous amarre tout contre le premier môle (1), à droite sur le cliché. Là nous commençons de sortir de nos cales les 5.000 tonnes si bien arrimées que pas une caisse n'a bougé d'un centimètre, pendant que nos réservoirs de mazout s'emplissent du précieux combustible.

Autour de nous c'est un mouvement intense. Des navires de tous les pays déversent des cargaisons continues, en particulier des matériaux de construction qui servent à l'agrandissement de la ville. Des quartiers neufs surgissent du sol. Des magasins, des usines, des maisons poussent partout. Yoff, à côté de l'aérodrome, est une ville champignon !

Dakar devient, de par sa situation, un des plus grands ports maritimes et aériens du monde. C'est une ville moderne sur la terre d'Afrique.

Des dockers noirs s'affairent sur le navire.

Le soir, dans la ville indigène, dans la Médina, sonnent les tams-tams. Malgré les immeubles modernes, l'Afrique reste toute proche.

(1) Quai perpendiculaire à la côte construit par l'homme (bois ou pierre) et qui permet aux bateaux d'accoster.

Voir N° 43 de la *Documentation Photographique*.



*Tout au long du Golfe de Guinée la côte est longée par une vague redoutable : la barre (voir p. 7). Des pêcheurs approchent leur barque.
(Photo du Ministère de la France d'Outre Mer).*

A Tabou

LE 23 MARS.

Quatre jours sont à peine passés et nous sommes en route pour Tabou, sur la Côte d'Ivoire.

Il ferait beau sans l'affreux vent du désert, chargé de sable, qui couvre la mer d'une brume dense et qui rend la navigation si difficile. Ni vue de la côte, ni point observé. Pendant quatre jours nous naviguons à l'estime, ou presque, et pour finir, le Second doit diriger un atterrissage délicat dont la réussite le remplit de fierté : à Tabou il n'y a pas de port digne de ce nom.

Tabou est un chef-lieu de cercle (ce qui, en Afrique, correspond à un département, plus étendu et moins peuplé qu'un département de France). C'est un gros village sur la rivière Tabou.

La longue houle du Sud se brise sur la plage qu'elle borde indéfiniment d'une ligne d'écume.

Il nous faut « mouiller » (s'arrêter) au large et notre bateau, pris par la houle, roule sans cesse. Le roulis ne nous lâchera plus.



Les « kroomen » poussent leur baleinière vers le cargo éloigné de la côte
par la « barre »
(Photo du Ministère de la France d'Outre Mer).

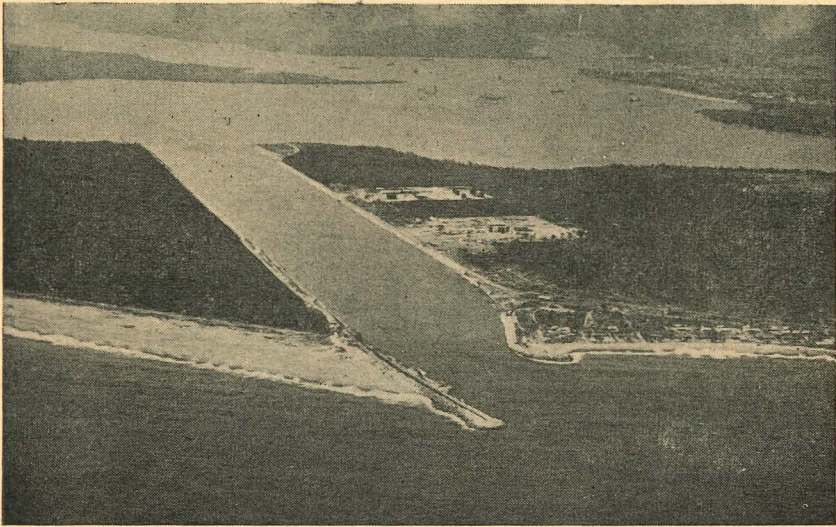
Les kroomen

Nous sommes à Tabou pour embarquer les kroomen (un krooman, des kroomen) — de l'anglais man = homme, au pluriel des hommes = men).

Ce sont de superbes noirs qui, pendant toute la durée du voyage, feront partie de l'équipage et seront employés aux manœuvres délicates de chargement et de déchargement. Excellents marins, robustes, joyeux comme des enfants, ils nous rendront de grands services.

De Dakar, le Commandant a envoyé à leur chef, nommé Hye-Toh François, un télégramme lui annonçant l'arrivée du *La Pallice*. Le « chef-cacatois », véritable notable portant casquette d'officier au nom de la compagnie, a réuni ses 70 kroomen. Assisté d'un deuxième et d'un troisième chef-cacatois il les a divisés en équipes commandées par des chefs de panneaux et des chefs de boat (en anglais = bateau).

A notre arrivée tout cet équipage est prêt. Une chaloupe est mise à l'eau et fait la navette. Quatre heures après nous repartons, ayant à bord les 70 kroomen du cacatois Hye-Toh François.



*Le canal de VRIDI permettant l'accès à la lagune d'Abidjan.
Au fond, le port et la ville*

Cliché « Informations A. O. F. »
communiqué par le Ministère de la France d'Outre-Mer.

Abidjan

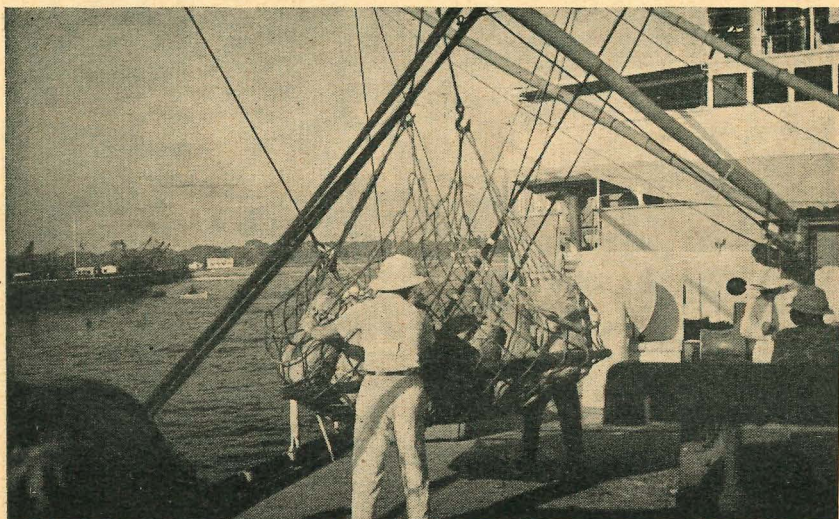
LE 25 MARS.

Trente-six heures après nous nous présentons à l'entrée du canal de Vridi que nous prenons pour aller à Abidjan, à quai, comme en Europe.

La côte africaine du Golfe de Guinée ressemble à la côte du Languedoc : elle est bordée d'un cordon de lagunes dont l'eau calme permet la navigation, bien mieux que l'Océan tout proche à la houle désagréable.

Aussi à Abidjan, capitale de la Côte d'Ivoire, qui compte 35.000 habitants, dont 2.000 européens, et qui est une ville moderne (usine à glace, usines traitant le café, le cacao, imprimeries, menuiseries...), il fallait un port (1). Par ce canal de 2.700 m. de long on a percé le cordon de terre séparant la lagune de la mer et depuis le mois d'août 1950 on charge à quai dans le port en eau calme, les sacs de café et de cacao, les bananes et les ananas, tandis que le *La Pallice* apporte les machines et les produits qui facilitent le travail des hommes, source du progrès humain des populations.

(1) En 1934 il y avait à Abidjan 9.000 habitants dont 500 Européens.
Voir N° 41 de la *Documentation Photographique*.



A l'aide des mâts de charge, embarquement d'une « palanquée »
Photo. « Ministère de la France d'Outre-Mer ».

Souvenirs

Le Commandant, qui a tant voyagé, est heureux de cette belle escale, mais il ne peut résister au plaisir de nous conter les escales d'il y a encore peu d'années, à Port-Bouet, qui était alors le port d'Abidjan.

— Il fallait alors mouiller dans la rade, une rade terriblement encombrée par des navires battant tous les pavillons. Pour décharger toutes les marchandises ainsi apportées par des navires qui étaient empêchés de s'approcher trop près de la côte à cause de la « barre », on avait construit un « wharf ». Le wharf, longue jetée s'avancant dans la mer à travers la barre, ne pouvait décharger que 900 tonnes par jour. Ces marchandises étaient transbordées par des « boats » (des chalands). Aussi il fallait attendre son tour.

On déchargeait les marchandises au palan. Celà durait un mois, un mois complet passé à rouler d'un bord sur l'autre, sans cesse.

(1) La barre est un rouleau de grosses vagues parallèles à la côte qui rend le débarquement malaisé. Voir F.S.C. 4002



*Embarquement de voyageurs à Port-Bouet — Descente du wharf
à l'embarcation dans le panier de la grue*

Photo « Ministère de la France d'Outre-Mer ».

Souvenirs

Au bout des palans les marchandises se balançaient sans arrêt et les kroomen faisaient des miracles. Sans casse, sans heurts, nos palanquées déposées sur les « boats » prenaient le chemin du wharf. Parfois il fallait, les jours de trop grande houle, décharger en se mettant face à la lame, traînant le boat qui montait et descendait le long de la coque. Et puis on revenait prendre le mouillage.

Et les hommes suivaient le même chemin... dans cette nacelle au bout d'un palan rapidement manœuvré par les adroits kroomen.

En un mois nous débarquions 3.000 tonnes.

Le soir, pour se reposer, les kroomen dansaient sur le pont, s'énivrant de mouvement et de bruit, comme s'ils n'avaient dans la journée ni assez crié, ni assez remué.

L'escale à Abidjan est sans aucun doute la plus agréable.



Pêche à l'épervier au lac d'Ahème (Dahomey)

Photo « Ministère de la France d'Outre-Mer ».

Le pays

Aussi allons-nous passer une journée à terre. L'agent de la compagnie nous fait faire une promenade dans la forêt de Banco. C'est une réserve des espèces rares, animales et végétales, où foisonnent les singes.

Abidjan, écrasée de chaleur, somnole dans la luxuriante végétation où sont enfouies les habitations, les villas des colons (les bungalows).

La terre d'Afrique tout entière est écrasée par le soleil, maître des régions tropicales. C'est le soleil qui y gouverne les températures écrasantes, les vents violents, les pluies diluviennes. A l'intérieur des terres, en un rythme simple et grandiose, il y impose les deux saisons, sèche et humide, qui ordonnent tout le travail, toutes les cultures, toute la vie. L'homme y est écrasé par cette nature terrible et doit supporter ses écarts. La nature plus encore subit le balancement de ces deux saisons : languissante, presque misérable avec la sécheresse, et éclatante de vie, luxuriante dès les premières brumes ou les larges ondées de la saison des pluies qui noie tout sous une brume dense et moite.

Mais sur la côte, la zone guinéenne est le pays des pluies longues, de la chaleur moite et continue. Une humidité perpétuelle trempe l'atmosphère et nourrit une verdure éternelle.



Les quais de Douala (Cameroun)
Photo « Ministère de la France d'Outre-Mer ».
(Collection In Focam).

Escales

LE 3 AVRIL.

Allégés par cette escale à Abidjan, nous reprenons la mer et faisons à Cotonou une escale importante où tout se passe encore comme dans le récit du Commandant.

Les palanquées adroitement manœuvrées par nos kroomen se succèdent. Ils font des prodiges d'équilibre car, ici, ce sont de grosses pièces qui nous quittent.

Cette centrale électrique sur roues, destinée à un chantier de constructions, portée par un chaland, arrive enfin à terre sans mal mais non sans inquiétude pour nous.

LE 21 AVRIL.

Après quatre jours de navigation, ayant à peine entrevu l'île de Fernando-Po dans la brume tropicale, nous finissons enfin de rouler en arrivant à Douala. Cela paraît d'abord très étrange, puis enfin très agréable de ne plus nous balancer d'une jambe sur l'autre et de pouvoir traverser le pont sans avoir à nous cramponner.

Le pilote de Douala nous fait remonter la rivière et nous voici à quai.

Pendant trois jours nous déchargeons dans la chaleur, sous la pluie (1) et, le soir, nous sommes bien accueillis dans la ville qui est un immense jardin.

(1) Douala : point le plus arrosé de la côte : 4 m. d'eau par an ; à Paris 557 mm.



AGUENE - Cases du village lacustre aux basses-eaux (Lagune de Porto-Novo)
Photo « Ministère de la France d'Outre-Mer ».

Libreville

LE 26 AVRIL.

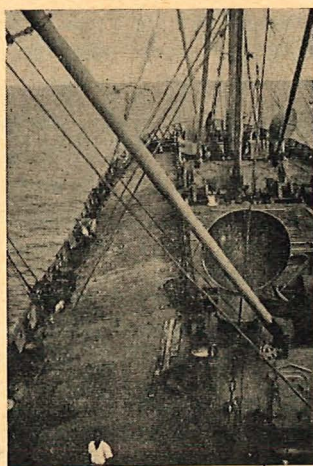
Après Douala et trente-six heures de traversée : Libreville. L'entrée, encombrée de bancs de sable, n'est possible que de jour et comme nous sommes ancrés en rivière, il faut décharger sur des chalands. C'est long.

Mais la capitale du Gabon, noyée dans la verdure, est une belle ville où les matelots trouvent des cafés et des cinémas reposants.

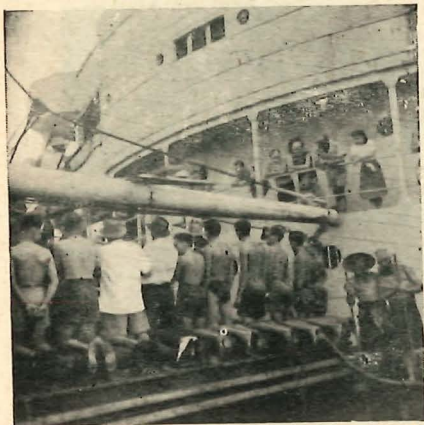
Quant aux kroomen... tous les soirs ils sont à terre, visitant leur famille innombrable et renouvelée dans chaque port.

Partout ils ont des « grands frères » (enfants du père), ou des « petits frères » (enfants de la mère).

Et partout ce sont des réjouissances.



*Débarassé de sa fontée,
le La Pallice continue sa route
vers le Sud...*



A bord du S/S Colonel-Vieljeux (ex-Camille-Porché), les néophytes s'apprentent à recevoir le baptême...

passagers qui affrontaient pour la première fois ce voyage. De cette cérémonie, les mettant sous la protection des dieux, et en particulier du dieu de la mer, Neptune, les marins ont conservé une tradition qui prend toujours un aspect bouffon bien propre à égayer la monotonie du voyage par une fête où la plaisanterie et les taquineries sont nombreuses.

On y voit le néophyte, jeune marin ou passager, jugé par une cour burlesque présidée par Neptune (un marin costumé de filasse), assisté de sa cour (armée de fusils de bois et d'ustensiles de cuisine). Ensuite, il est barbouillé de savon noir, rasé avec un immense rasoir en bois et enfin précipité dans un bassin dont il sort ruisselant.

Un amusant diplôme lui est remis en souvenir de cette cérémonie traditionnelle où les chants, les plaisanteries, la gaieté apportent sur le navire des heures d'insouciance et de plaisir.

Coutumes de mer

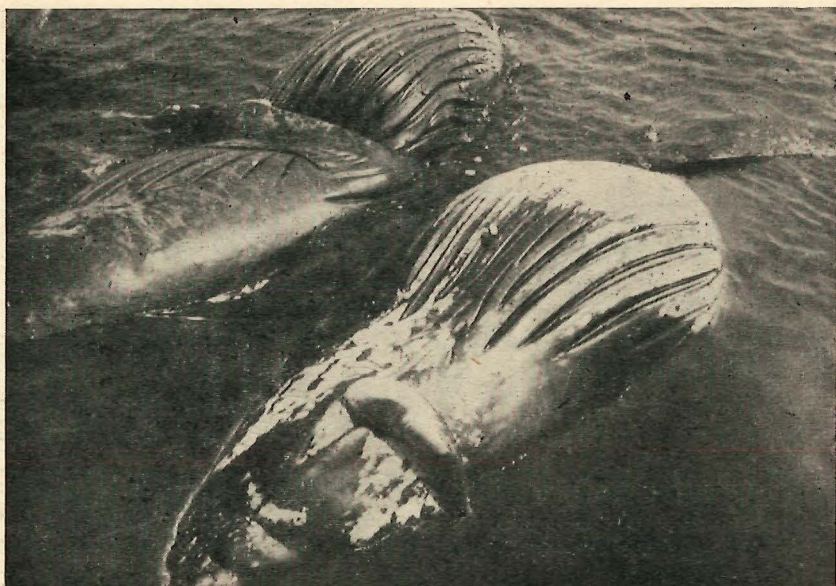
De Libreville à Port-Gentil nous ne mettons que douze heures, mais douze heures qui connaissent un important événement : le « *passage de la ligne* ».

Il est de tradition dans la marine et même maintenant dans l'aviation, de fêter le passage de l'Equateur.

Autrefois, le passage de l'hémisphère Nord dans l'hémisphère Sud était craint des navigateurs, et pour donner à leur passage le maximum de sécurité, ils procédaient au baptême du navire, des navigateurs et des



... et l'un d'eux est barbouillé et rasé avec le légendaire rasoir en bois.
Photos "Société Navale Delmas-Vieljeux"



*A Port-Gentil : Pêche à la baleine. Baleines gonflées d'air
amarrées au flanc du navire usine.
Photo « Ministère de la France d'Outre-Mer ».*

Port-Gentil

LE 1^{er} MAI.

A Port-Gentil nous sommes mouillés en rade. Les tornades ont remplacé le roulis et le calme de la mer nous rend aisé le déchargement sur chalands.

Non loin de nous, des bateaux-usines pour préparer la baleine travaillent à plein. La région, de tout temps, a été fructueuse aux chasseurs de baleines et en ce moment, la saison est favorable à la pêche.

Les baleines, qui vivent de préférence dans les eaux polaires, ne trouvent plus en hiver, dans ces eaux, la nourriture dont elles ont besoin. Elles émigrent alors vers les eaux chaudes équatoriales pauvres en nourriture mais favorables à la naissance des baleineaux.

La chasse à la baleine étant très sévèrement réglementée et les baleines d'hiver étant des baleines « maigres », les chasseurs installés sur les côtes équatoriales, chassent surtout des animaux voisins de la baleine tel le cachalot, dont la chasse est libre.



La gare de Pointe-Noire.

Photo Ministère de la France d'Outre-Mer.

Pointe-Noire

LE 5 MAI.

Nous faisons alors notre dernière traversée d'aller avec deux jours de mer de Port-Gentil à Pointe-Noire.

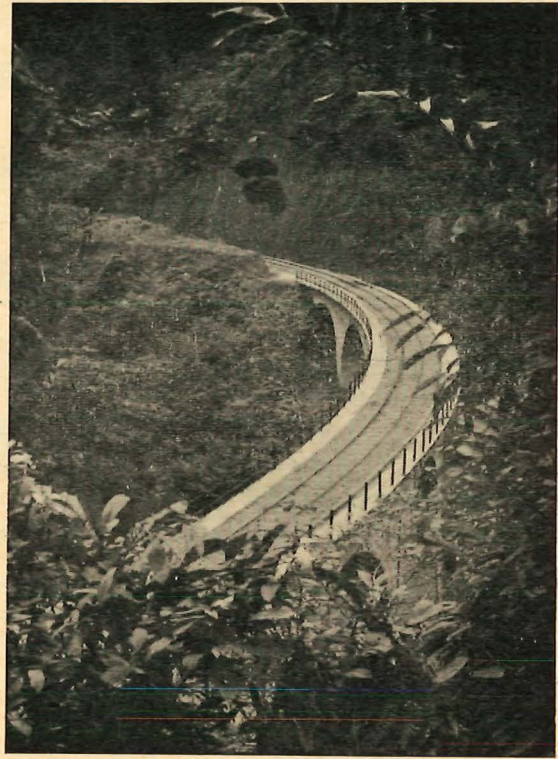
Pointe-Noire est une magnifique œuvre française. C'est l'aboutissement à la mer de la ligne de chemin de fer de Brazzaville, le Congo Océan, construite dans des conditions de climat et de terrain extrêmement difficiles. Cette ligne de chemin de fer, qui apporte la vie à la belle cité de Brazzaville, a coûté très cher. Des travaux d'art comme le pont de la page 15, bâtis au cœur de l'hostile forêt vierge, sont l'œuvre de tous ceux qui y ont travaillé, qui y ont souffert et qui nombreux y sont morts.

Le port de Pointe-Noire, gagné sur la mer, est protégé par une longue jetée où vient se briser l'éternelle houle du Sud. Il est muni de quais, de hangars, de grues, de toutes les installations qui en font un port moderne.

La ville a grande allure avec ses hôtels, son hôpital, les agences des compagnies et une animation qui, malgré l'implacable soleil et les violentes tornades, ne cesse ni jour, ni nuit.

Brazzaville

C'est à Pointe-Noire, avec le ciment et les fers embarqués à Bordeaux, que notre caisse, la caisse qui nous intriguait tant, est déchargée à terre.



*Chemin de fer du Congo-Océan
Viaduc sur la Mossouva*
Photo « Ministère de la France d'Outre-Mer »

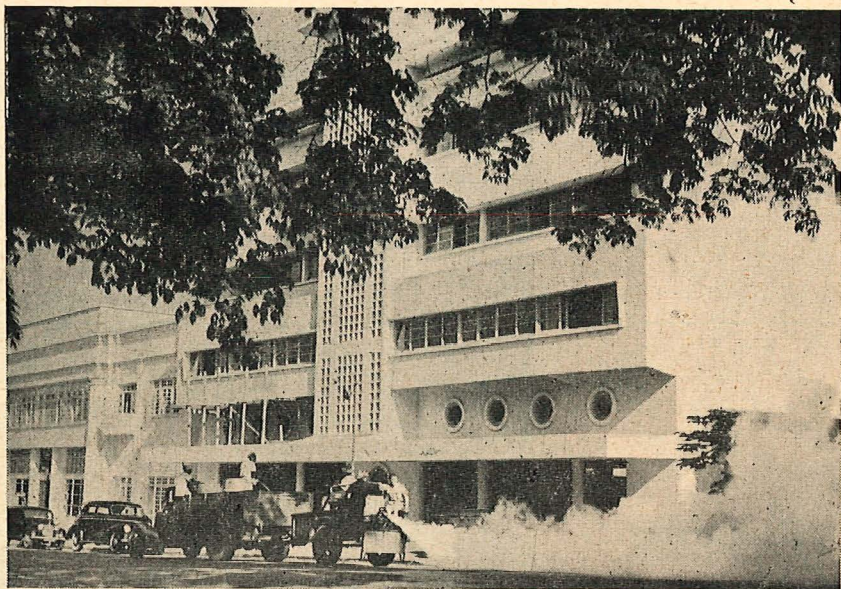
Son voyage pourtant ne se termine pas là. Sur un wagon du « Congo-Océan » la voici repartie vers sa destination : Brazzaville, la capitale de l'Afrique Equatoriale, à 520 km. de Pointe-Noire.

Fondée en 1880 par Brazza, c'est une magnifique ville bâtie au bord du Congo, deuxième fleuve du monde.

Actuellement, Brazzaville est un centre politique et industriel très important. C'est le siège de nombreuses sociétés qui exploitent et développent les richesses de l'Afrique Noire.

On y trouve, comme dans toutes les villes africaines modernes, de très beaux immeubles : c'est pour eux et pour des ponts et des usines que les cargos apportent ciment et ferrailles diverses.

Il y a là-bas des magasins qui ressemblent aux magasins de France, aux magasins les plus grands parce que, comme eux, ils vendent de tout : ce sont les comptoirs où l'on peut trouver tout ce que l'on désire.



*Un magasin de France ? Non un comptoir de Brazzaville
et au premier plan la lutte entreprise contre les moustiques*

Photo « Ministère de la France d'Outre-Mer »

LE 8 MAI.

Livraison

C'est ici, dans ce beau magasin, que vient d'arriver la caisse partie le 8 mars de Bordeaux. Son voyage a duré deux mois pleins et pour environ 12.000 fr. les 12 bicyclettes qu'elle contient ont parcouru sans encombre les quelque 10.000 km. qui séparent Belin, en France, de Brazzaville, au Congo.



Et à Brazzaville comme à Belin, de même que partout ailleurs, elle trouve un propriétaire. Mais ici, en Afrique, elle constitue un luxe, un grand luxe et celui qui la conduit est fier de posséder ce moyen de transport. Pouvoir se déplacer vite, très vite, à toute allure, dans les rues goudronnées, lui procure un grand plaisir.

Ne serions-nous pas aussi heureux que lui ?



Sur le quai de Pointe-Noire.

Photo « Ministère de la France d'Outre-Mer »

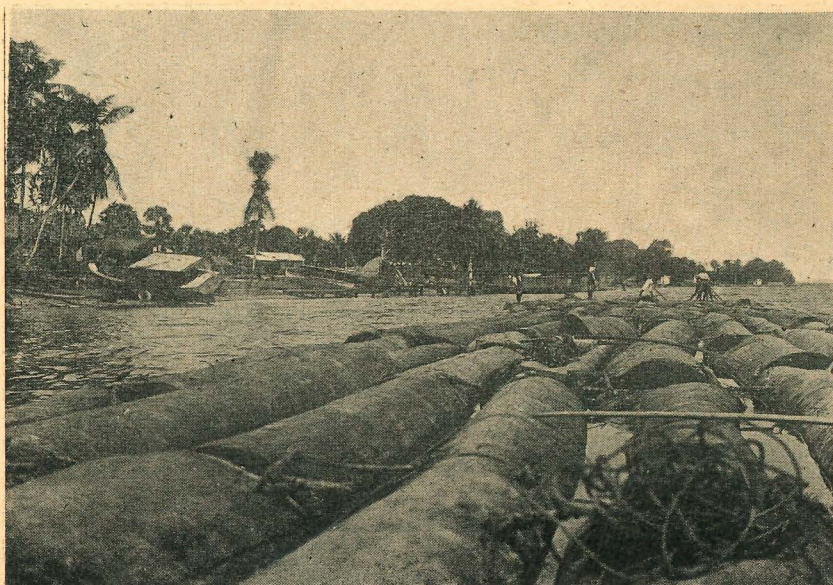
Retour

C'est à Pointe-Noire que se termine la première partie de notre voyage et avec elle le déchargement de toutes ces marchandises expédiées de France vers l'Afrique.

C'est à Pointe-Noire que commence la deuxième partie de notre voyage. Il n'est pas question de revenir avec un bateau entièrement vide. *Notre voyage est un échange* : contre les bicyclettes, les autos, les machines, les tissus, le ciment, les fers que nous avons apportés, il nous faut charger les richesses du continent noir dont l'Europe a besoin.

Nous allons charger, suivant les escales, du minerai de cuivre, du café ou du coton, du latex (caoutchouc), des oléagineux ou du cacao, et surtout du bois.

Tout cela s'entassera dans les cales qui ont été nettoyées et tout cela sera arrimé soigneusement par nos braves kroomen.



Drôme de bois au flottage à Grand-Lahou (Côte d'Ivoire)
Photo « Ministère de la France d'Outre-Mer »

Retour à Libreville

LE 15 MAI.

Après dix jours de Pointe-Noire, nous repartons pour notre voyage de retour. Cap au Nord, nous revenons à Libreville pour y charger notre plus importante cargaison du retour : les bois. Cette fois nous remontons tout au fond de la rivière Gabon, à l'île Perroquet. Le mouillage (1) est très pittoresque : l'eau qui coule en très fort courant, le soleil éclatant qui la fait miroiter, les rives lointaines bordées de sombres palétuviers (2) et la solitude, le silence.

Il n'y a que nous au mouillage et pas une barque, pas un pêcheur, pas d'autre bruit que le clapotis le long du bord.

Là, nous arrivons en même temps que le train de bois qui nous est destiné. Les gros troncs amarrés les uns aux autres descendent la rivière et comme un gigantesque radeau s'approchent de nous : voici la « drôme ».

(1) Lorsqu'un navire s'arrête seul dans une baie, un estuaire, il mouille (jette) son ancre, il est au « mouillage ».

(2) Consulte le dictionnaire.



Abatage d'un acajou au Cameroun.

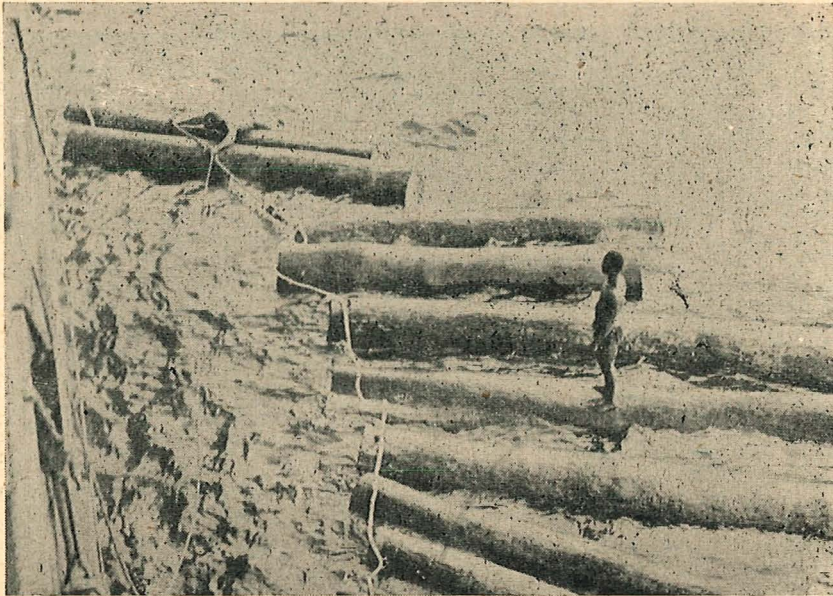
Photo Ministère de la France d'Outre-Mer.

Les bois coloniaux

Ce sont ces bûcherons, abattant un acajou, qui ont travaillé pour nous. La forêt équatoriale, grâce à l'humidité, à la chaleur du climat équatorial et à son étendue, est d'une grande richesse. On y a trouvé plus de 3.000 plantes différentes, dont plus de 1.000 grands arbres.

Tous ces arbres au bois dur, conviennent parfaitement à la confection de beaux meubles. L'okoumé, l'acajou, le palissandre sont employés par les menuisiers et les ébénistes car on peut les polir, les vernir et obtenir ainsi de très beaux objets.

Mais avant de les travailler il faut les exploiter et les extraire de la forêt équatoriale. Des coupeurs noirs les abattent. A l'aide de tracteurs puissants, des mécaniciens les transportent près des fleuves, et dans ces pays où l'on commence à tracer des routes, ce sont les fleuves qui sont chargés du transport des bois. (B.T. 235, p. 8). En grosses billes ou en troncs équarris, les bois descendent les cours d'eau si abondants. Lorsqu'ils sont en nombre suffisant, on les amarre entre eux à l'aide de crampons et de câbles et la « drôme » flotte vers la côte où le *La Pallice* l'attend.



A Port-Bouet, les « mouillés » procèdent à l'élingage des billes
 Photo « Société Navale Delmas-Vieljeux »

Le chargement des bois

Le voyage des bois a été si bien calculé qu'ils sont près de nous au moment de l'étape (1). Notre vedette les prend, les remorque et les amarre sous les mâts de charge. Alors commence le beau travail des kroomen.

Il y a ceux qui s'occupent des treuils, des cales, et ceux qui sont sur les billes de bois, les « mouillés ». Ceux-ci sont prodigieux d'endurance et d'adresse. Tout le jour à l'eau, jouant pour ainsi dire avec les énormes troncs pesant parfois plus de dix tonnes, ils les manœuvrent, les choisissent, les écartent et enfin les élinguent avec une étonnante habileté. Les mouillés, malgré la houle qui entrecroise et cogne les troncs, sautent de bille en bille, les font glisser, les rattrapent, plongent, reviennent, toujours souriants et ruisselants.

Entre eux et leurs camarades du pont, ce sont de continuelles taquineries animant le travail, provoquant des rires et des moqueries.

Dur et épuisant labeur qui dure dix jours. Pas question d'aller à terre. Jusqu'à la nuit faite on travaille et dans les cales de lourdes billes s'entassent qui vont donner de l'ouvrage aux usines de France.

Le bateau est maintenant presque dans ses lignes d'eau de pleine charge. Il ne lui en faut pas beaucoup pour être à la limite.

(1) Moment entre la fin de la marée montante et le début de la marée descendante (ou inversement) lorsqu'aucun courant ne risque d'entraîner les bois.

Fin du chargement

LE 1^{er} JUIN.

C'est à Grand-Bassam que nous l'atteindrons cette limite, après une traversée délicate dans la brume et, mouillés en rade, nous retrouverons notre vieille amie la houle. On recommence, d'un bord à l'autre, à faire le pendule, inlassablement.

A Grand-Bassam qui, comme Port-Bouet, est l'ancien port d'Abidjan, nous prenons des palmistes, des produits coloniaux (cacao, latex, manioc, café, coton...) et on ferme les cales.

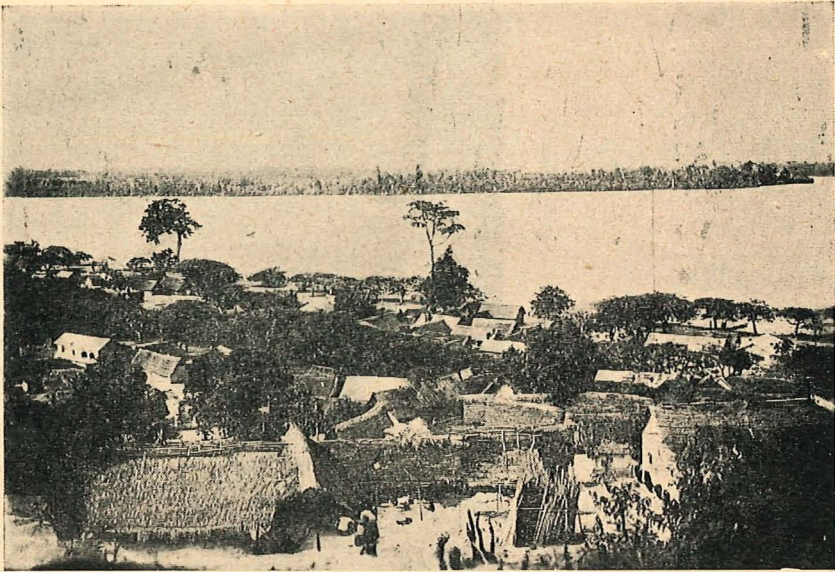
Terminé pour le fond.

Mais comme il y a des centimètres de tirant d'eau de disponibles, nous faisons la pontée. Du haut du wharf on jette à l'eau des pièces de bois rondes et courtes que nous allons chercher avec le canot à moteur. Elles sont hissées à bord par les kroomen qui font de l'équilibre sur ces bois roulants que la houle balance. La nuit tombe et il y a encore des billes à l'eau.

Alors on allume les lampes, les « cargos », et jusqu'à minuit on travaille. C'est un spectacle pittoresque que cette animation dans la lumière crue des projecteurs, avec ces hommes demi-nus dont les corps luisants font des ombres mouvantes et démesurées. Puis, le travail terminé, malgré la fatigue et la chaleur moite, c'est sur le pont une danse joyeuse avec beaucoup de cris, car tout est fini, bien fini, et demain on recevra la paye.



Chargement d'une bille de bois à bord du La Pallice
Photos « Société Navale Delmas-Vieljeux »



Le village indigène de Sassandra (Côte d'Ivoire).
Cliché « Service Intercolonial d'Information et de Documentation ».

LE 17 JUIN. Le départ des kroomen

Demain..., c'est-à-dire deux jours après, nous revoici à Tabou, et les kroomen débarquent.

On les paye d'abord. Pour chaque journée depuis leur embarquement, il y a 86 jours, chaque kroomen reçoit son salaire. Le chef-cacatois touche 225 fr. C.F.A. (1) par jour (19.350 fr. pour le voyage), et chaque kroomen 90 fr. C.F.A. (7.740 fr. pour le voyage). Ce salaire ne te semble pas énorme, mais il constitue pour les kroomen un salaire qui leur permet de vivre mieux que les autres habitants de Tabou : le chef-cacatois, en véritable notable, remplacera sa casquette par un magnifique chapeau vert et pourra alimenter tous les « amis » qui viendront vivre en oisifs chez lui. Les kroomen, aussitôt débarqués, feront l'emplette des lampes-tempêtes, des lunettes noires et des pagnes qu'ils trouveront au comptoir de Tabou et dont l'achat marquera leur « richesse » vis-à-vis de leurs compatriotes.

On serre la main de Yeh-Tho François, on se dit « Au revoir ». Puis ce sont des rires, de grands cris et de solides tapes dans le dos. Entassés dans les bateaux les 70 kroomen nous saluent de longues clameurs et de grands gestes d'adieu. A terre, toutes les familles attendent, et les épouses retrouvées, ce sera toute la nuit dans le village une grande fête avec l'excitation de l'alcool, des danses et tout le plaisir d'un joyeux retour.

(1) Un franc C.F.A. = 2 francs métropolitains. Yeh-Tho a donc gagné 38.700 fr.

Le retour

Pour nous aussi, c'est le retour. Les cales sont pleines, le bateau bien chargé, tout est convenablement arrimé. On peut revenir...

LE 21 JUIN.

Bref arrêt à Dakar pour faire de l'eau et du mazout (il y est moins cher qu'en France à cause des droits de douane) et pour reprendre contact avec la vie européenne. On a juste le temps de descendre en ville dire bonjour aux amis, leur porter des nouvelles de la côte et prendre leurs commissions pour la France. Et un beau matin on appareille. La mer, les quarts, le travail. Le beau temps, mais aussi les « coups de tabac ».

Et puis la température baisse. Les shorts retrouvent les saisons. Les costumes de drap sortent des armoires.

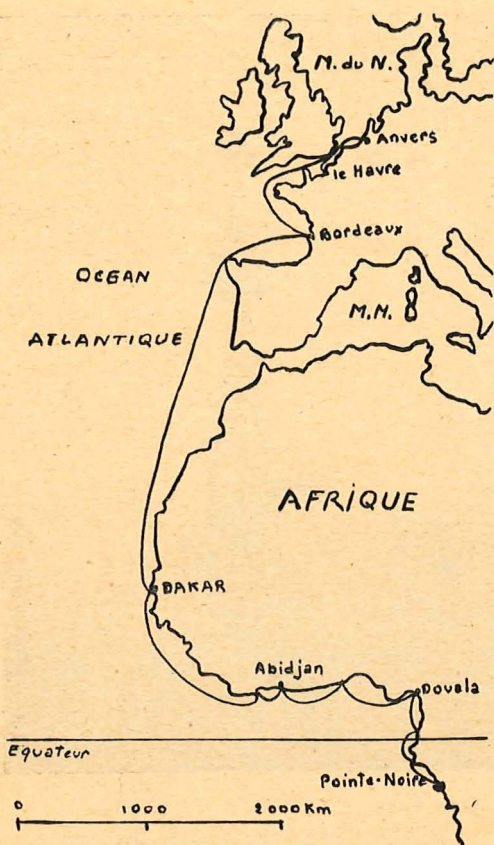
Un jour, les cirés apparaissent. Voici les côtes du Portugal. Dans le Golfe de Gascogne, la houle du Sud-Ouest nous pousse. Voici la bouée d'atterrissage de la Gironde, où le pilote monte à bord. Son embarquement est sportif. Il arrive le long du bord dans son canot à moteur et, profitant de l'aide d'une crête de lame, saisit l'échelle au moment propice et grimpe comme un chat avec sa petite valise. La moindre maladresse lui ferait prendre un bon bain ou pire... Mais il n'a pas un poil de mouillé et il arrive sur la passerelle alerte et souriant.

Grande Passe de l'Ouest, Royan, le Verdon, Pauillac et son changement de pilote. Nous remontons la Gironde avec le flot.



Une balise à l'entrée de la Gironde.

Cliché « Port Autonome de Bordeaux ».



Bordeaux encore...

LE 1^{er} JUILLET.

Comme il y a quatre mois, nous retrouvons Bordeaux, « le port de la Lune » en magnifique travail. Au même poste d'amarage, nous accostons pour peu de temps : Les grosses et puissantes grues ont vite déchargé les billes d'acajou et d'okoumé qui vont, à Bordeaux, être transformées en contreplaqué ou en meubles aux tons chauds. Débarrassons-nous vite de minerai, de manioc, de cacao, de quoi alimenter les usines bordelaises et, encore chargés, reprenons la mer.

LE 5 JUILLET.

Autour d'Ouessant, l'île des veuves, brume et pluie.

Mais dans la Manche, où le temps se lève, la mer poussée par le vent d'Est, reste dure, courte et hachée.

LE 6 JUILLET.

Ce matin, le cap de la Hève est en vue, et bientôt nous rentrons au Havre et reprenons là aussi notre place au bassin Bellot.

Nos aussières sont tournées aux bittes mêmes d'où voici quatre mois passés nous les avons larguées.

Aussitôt les treuils en route... Les billes de bois au bout des palans...

Nous avons bien bouclé la boucle : le voyage est fini.

Le *La Pallice* a terminé sa rotation sur les côtes africaines...

Et nous, notre beau rêve...

Après ce voyage que des hommes font pour gagner leur vie, pour travailler, comme ton papa et ses amis, peut-être auras-tu, à ton tour, envie de visiter la Terre immense. Ce désir, si tu ne peux le satisfaire complètement, tu peux le reporter sur des lectures, des récits de voyages.

Demande à ton Maître de t'indiquer des livres de grands voyageurs, ils te passionneront.

Cherche à entrer en correspondance avec des écoliers de cette belle terre d'Afrique. Tu seras fier de cet échange et des « trésors » qui te parviendront.



Enfin, tout de suite, tu peux lire les B.T. se rapportant à des contrées lointaines. (N^{os} 5 - 15 - 32 - 33 - 53 - 66 - 70 - 77 - 91 - 94 - 101 - 119 - 120 - 128 - 138 - 144 - 163 - 170 - 177 - 189.)



Nous avons le plaisir de remercier :

M. le Commandant M. FERRIÈRE, capitaine de vaisseau, dont un article est à l'origine de ce travail et qui a bien voulu nous aider de sa haute compétence ;

M. RAFFER, du Port Autonome de Bordeaux, dont l'amitié nous a permis de trouver auprès de cette Administration un accueil incomparable ;

M. LULE-DEJARDIN, Directeur de la Compagnie Delmas-Vieljeux, à Bordeaux ;

M. le Commandant COURTEL,
et leurs collaborateurs, qui ne mesurèrent jamais leur appui, nous aidant généreusement à parfaire notre œuvre ;

l'Administration du port d'Anvers.

Enfin, en la personne de M. le Commandant PASTRE, commandant du *La Pallice* et tout son équipage, nous dédions ce travail à tous les « gens de mer » qui nous accueillirent si gentiment.



Le gérant : C. FREINET

•
IMPRIMERIE ÆGITNA
27, rue Jean-Jaurès, 27
CANNES (Alpes-Marit.)
