

WALL (*John-Ludwig*), Inspecteur-Mécanicien suédois (Göteborg, 10.5.1860 - Göteborg, 17.2.1931).

A l'âge de dix-huit ans, Wall, qui se destinait à la marine, se présenta comme chauffeur à bord du steamer suédois *John*, le 3 novembre 1878. Il alla suivre, le 1^{er} janvier 1881, les cours de l'école de mécanique de Göteborg et y subit avec succès les examens de mécanicien de 2^e classe en janvier 1882. Deux mois après, le 1^{er} mars, il était engagé comme tel sur le bateau *John*, à bord duquel il avait commencé son apprentissage; il navigua à bord de ce vapeur pendant un an.

Wall s'engagea le 1^{er} mai 1883 et s'embarquait le lendemain à Liverpool, sur le *s/s Volta*, à destination du Congo. A Vivi, le 10 juin, il fut attaché au service des vapeurs sur le fleuve. Dès l'année suivante, il allait collaborer à la grande aventure dévolue à Valcke : le transport, de la côte au Pool, du steamer *Stanley*. Valcke était parti de Vivi le 1^{er} mars 1884 pour se rendre à Banana, où le 6 mars arrivaient d'Europe le vapeur avec toutes les pièces nécessaires à l'équipement du vapeur et le personnel chargé de le transporter jusqu'au Pool : Anderson, capitaine de steamer, qui en était à son deuxième séjour; Farmer, mécanicien-monteur de la maison Yarrow (qui avait construit le vapeur), et d'autres. Le mécanicien Wall et le matelot Olsen se joignirent à eux.

Le transport se révéla d'une difficulté sans pareille, d'autant plus qu'une grande partie du personnel fit défection au cours des travaux, à cause de la fatigue et des fièvres. En réalité, Valcke n'eut d'autres collaborateurs assidus que Wall et Olsen, deux modestes travailleurs qui étaient des aides dévoués et infatigables, toujours prêts à la besogne et à la hauteur de toutes les circonstances. Valcke lui-même fut bien près de succomber à la tâche. Le 10 mars 1885, on n'était encore qu'à la gorge de l'Inkisi. Les désertions de travailleurs rendaient le travail démoralisant pour les Blancs. Il ne restait plus que 82 hommes pour escalader la rampe de l'Inkisi. Wall et Olsen continuèrent le travail sans fléchir, et, en décembre 1885, le *Stanley* fut mis à flot sur le Pool. C'était une vraie victoire!

L'entreprise menée à bien, Wall prit place sur le nouveau steamer pour aller faire une reconnaissance sur le Kasai; après quoi, son terme achevé, il redescendit à la côte et s'embarqua à Banana sur le *Gaboon*, le 11 mars 1886, pour rentrer en Europe le 26 avril.

Le 6 novembre, il se rembarquait, sur le *Berlin*, pour Lisbonne, d'où, sur le *Cabo Verde*, il regagnait le Congo. Le 28 novembre, à Boma, il fut désigné pour diriger les ateliers de ce poste. Le 27 octobre 1888, il était promu mécanicien de 1^{re} classe. Son deuxième séjour se termina le 2 avril 1889; il s'embarqua à Boma sur l'*Ambriz*, pour rentrer en congé.

Partant pour la troisième fois, il quitta Anvers sur le *Lualaba*, le 11 octobre 1889; à son arrivée à Boma, il apprit qu'il était nommé inspecteur-mécanicien (21 novembre 1889). Il rentra en Europe le 11 novembre 1891. Pendant plusieurs termes successifs, d'avril 1892 à janvier 1894, de décembre 1894 à février 1897, de mai 1897 à septembre 1899, de mars 1900 à mars 1902, il occupa avec zèle et dévouement son poste d'inspecteur-mécanicien dans le Bas-Congo.

C'est à J.-L. Wall que revient l'honneur d'avoir renfloué le navire portugais *Luso*.

Le *Luso* était échoué sur les « *Diamonds Rocks* », entre Boma et Matadi; l'épave était abandonnée par les assureurs.

Wall entreprit le renflouement du vapeur, qui jaugeait 700 tonnes, et acquit ainsi à l'État la plus grande unité navale du Bas-Congo. Le navire fut rebaptisé *Wall* et fit pendant de longues années le service mensuel Matadi - Boma - Saint-Paul de Loanda.

Après ses services à Boma, Wall fut engagé comme inspecteur-mécanicien par la Compagnie des Chemins de fer des Grands Lacs pour les services fluviaux du Lualaba. C'est là que le surprit la guerre mondiale. Il rejoignit le front du Tanganika.

Lors du bombardement de Mtoa, 23 octobre 1914, il sauva l'*Alexandre Delcommune* (steamer de 70 tonnes) d'une perte complète en l'échouant sur la rive. Il amena ensuite le vapeur dans la Lukuga, à l'abri des attaques de l'ennemi, le mit sur cale et le fit réparer; le bateau renfloué prit le nom de *Vengeur*.

En 1918, Wall fut envoyé avec des scaphandriers pour renflouer le *von Götzen*, coulé dans le Tanganika par les Allemands, le 27 juillet 1916, au Sud de la rade, en face de la redoute de Kabondo. Au moyen de chalands, Wall ramena le vapeur dans la rade de Kigoma. Lors de la remise de Kigoma aux Anglais, l'épave fut confiée aux autorités britanniques. En 1926, les Anglais achevèrent de le renflouer et le bateau fut remis en service, en mai 1927, sous le nom de *Liamba*.

Le 24 juillet 1920, Wall finissait son 9^e terme au Congo et rentrait définitivement en Europe. Il regagna sa ville natale, Göteborg, où il mourut le 17 février 1931.

Il était chevalier de l'Ordre royal du Lion, Étoile de Service à cinq raies, chevalier de l'Ordre de l'Étoile africaine.

29 mars 1949.

M. Coosemans.

Bull. Ass. Vétérans col., avril 1931, p. 18; février 1936, p. 9; février 1939, p. 11. — *A nos Héros coloniaux morts pour la civilisation*, pp. 96, 97, 98, 99, 100. — E. Devroey et Vanderlinden, *Le Bas-Congo, artère vitale de notre Colonie*, Bruxelles, 1938, p. 308. — *Tribune congolaise*, 31 août 1927, p. 2; 18 septembre 1919, p. 1; 30 mars 1931, p. 2. — *Mouvement géographique*, 1897, p. 8. — Chalux, *Un an au Congo*,

Bruxelles, 1925, p. 546. — G. Moulart, *Campagne du Tanganika*, Bruxelles, 1934, pp. 17, 45, 119, 195. — *Les Campagnes coloniales belges 1914-1918*, Bruxelles, 1927-1931, t. I, pp. 148-149.