

ADAM (*Auguste-Joachim-Félix*), Ingénieur du Génie civil, Ingénieur en chef honoraire de la Colonie (Namur, 3.6.1865-Bruxelles, 25.3.1940). Fils de Félix et de Ramaeckers, Adèle; époux de Pommier, Catherine.

Adam a fait ses études à l'Université de Gand tout en accomplissant son service militaire à la Compagnie universitaire du 4^{me} R^t de Ligne.

Neveu du capitaine du Génie Ramaeckers décédé à Karema, dès l'achèvement de ses études il s'engageait au service de la Compagnie du Chemin de fer du Congo et s'embarquait le 18 novembre 1890 à destination de Matadi.

De 1891 à 1898, Adam contribue activement à la construction de la voie ferrée et se signale tout particulièrement par son ardeur au travail et sa haute compétence technique.

Aussi, dès son retour en Belgique, le Roi Léopold II l'attache au service de l'É.I.C. au titre d'ingénieur en chef et le charge des études d'un chemin de fer devant relier Stanleyville d'une part au lac Albert et au Nil, et d'autre part au lac Édouard.

Adam s'embarque le 6 janvier 1899 à destination de Stanleyville avec une nombreuse équipe d'ingénieurs et de techniciens.

Au cours de trois années et demie de laborieux travaux et de durs efforts, un tracé de chemin de fer est levé et piqueté sur le terrain à travers la grande forêt équatoriale de Stanleyville à Irumu et à travers les massifs accidentés du Haut-Ituri jusqu'à Mahagi sur le lac Albert et vers le lac Édouard.

Adam rentre le 21 juin 1903.

Entre-temps, en 1902, le Roi a constitué sous la direction du baron Édouard Empain la Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains, qui obtient la concession du chemin de fer de Stanleyville au Nil et celle des voies ferrées destinées à relier les tronçons navigables du Lualaba pour aboutir au lac Tanganika.

Vu l'importance des richesses minières du Katanga, l'activité de la Compagnie se porte d'abord vers la construction des tronçons de voies ferrées du Lualaba.

Dès 1902, les études du chemin de fer de Stanleyville à Ponthierville sont entamées (125 km). La construction de la voie est commencée en 1903. Ces travaux comportaient le transport d'un tonnage considérable de Matadi à Léopoldville et de Léopoldville à Stanleyville, et l'avancement était en fait réglé par le rendement des transports.

La Compagnie lança sur le fleuve à Léopoldville deux grands cargos de 500 T. Pour réduire le tonnage à transporter, les rails étaient posés sur des traverses en bois fournies par la grande forêt équatoriale traversée de Stanleyville à Ponthierville.

En 1905, le rail atteint Ponthierville et une flottille est lancée sur le bief navigable de Ponthierville à Kindu.

Immédiatement la construction du second tronçon de voie ferrée Kindu-Kongolo (330 km) est entamée et menée à bonne fin de 1906 à 1911. Les travaux purent être plus rapidement menés grâce à l'augmentation du tonnage de matériel transporté au départ de Léopoldville.

Le bief navigable Kongolo-Bukama est ouvert à travers les papyrus du lac Kisale et le Katanga est relié au fleuve et au Bas-Congo par des transports mécaniques.

Le troisième tronçon du chemin de fer des Grands Lacs de Kabalo au lac Tanganika (270 km), entamé en 1912, arrive au lac en 1915 en pleine guerre.

Pendant douze années, Auguste Adam a été l'âme et le cerveau de cette vaste entreprise comprenant plus de 725 km de chemin de fer et l'équipement de deux grands biefs navigables. Il était entouré d'une remarquable équipe d'ingénieurs et de techniciens à laquelle il avait insufflé son dynamisme, son ardeur au travail et son joyeux optimisme. C'était un grand chef.

Il rentra en Europe en 1915 après avoir assuré l'arrivée du rail à l'embouchure de la Lukuga où devait se construire le port et s'élever le futur Albertville.

Adam au cours de vingt-cinq années de séjour au Congo, de 1890 à 1915, a rendu de remarquables services à la Colonie et a bien mérité du Congo.

La liaison du lac Tanganika d'une part à Stanleyville et au Congo, et d'autre part au Katanga a rendu les plus grands services pour la défense de la Colonie et pour les préparatifs de la campagne offensive.

Après la guerre Adam est envoyé en mission au Canada pour l'étude d'un chemin de fer dans la province de Québec.

Curieux de tous les problèmes techniques, Adam s'intéresse aux bateaux-amphibies de Robert Goldschmidt et se rend au Congo en vue d'une application à la navigation sur l'Aruwimi et ultérieurement en Indochine. Il étudie également la navigation sur le fleuve Mekong.

Grand technicien, organisateur et animateur remarquable, d'une santé de fer, caractère entier, tenace et persévérant, l'ingénieur en chef Auguste Adam fut un grand serviteur de la Belgique et du Congo.

Distinctions honorifiques : Commandeur O. R. du Lion, O. de Léopold II, O. R. de la Couronne d'Italie, Officier de l'O. de Léopold, de l'Étoile Africaine, O. de la Couronne.

Publication : *Le Katanga, province belge*, Bull. assoc. Lic. sortis Univ. de Liège, octobre 1911.

8 octobre 1951.

G. Moulart.

La Belgique active, Bruxelles, 1934, p. 68. — *Bull. de l'Ass. des Vétérans Colon.*, mars 1931, pp. 15-16 et 20. — *L'Horizon*, 2 mai 1925. — *Dépêche coloniale*, 6 avril 1940, p. 1, notice nécrologique. — R. Cornet, *La Bataille du Rail*, Cuypers, Brux. 1947, pp. 184, 311, 327, 355, 371. — H. Defester, *Les pionniers belges au Congo*, Éd. Duculot, Taminés, 1927, p. 120. — F. Masoin, *Hist. de l'É.I.C.*, 2 vol., Namur, 1913, vol. I, p. 65; vol. II, pp. 399 et 401. — *Le Journal du Congo*, 13 juillet 1912, p. 1 (biographie). — *Mouvement géogr.*, 1896, p. 171; 1903, p. 328 (C.F.L.). — *Trib. cong.*, 30 mars 1940, p. 2; 15 avril 1940, p. 1. — *Vers la suppression du portage. Le chemin de fer du Congo Supérieur de Stanleyville à Ponthierville*, Brux., Imprimerie des Travaux Publics; Brochure éditée par la Fédération pour la défense des intérêts belges à l'étranger.