

SLOSSE (*Eugène-Antoine-Joseph-Marie-Victor*), Ingénieur (Bruxelles, 29.12.1866 — Ixelles, 22.4.1940).

Il fit des études techniques à l'Université de Louvain immédiatement après lesquelles il commença, en 1889, sa vie de cheminot, en Argentine, au Paraguay, ce après quoi, en 1891, il entra au service de la C^{ie} du Chemin de fer du Congo et participe à la dure implantation du tracé de la voie ferrée Matadi-Léopoldville.

En 1893, peu de temps après sa rentrée au pays et mal rétabli des fièvres paludéennes qu'il avait contractées en Afrique, Slosse fut le premier sans doute, en Belgique, à être atteint d'une bilieuse hémoglobinurique qui faillit l'emporter, aucun docteur bruxellois ne connaissant alors cette affection à laquelle tant des nôtres payèrent leur tribut en Afrique. Ce ne fut qu'à la onzième heure, alors que tout paraissait perdu, qu'un médecin, récemment rentré du Congo, put arracher à la mort notre compatriote.

Par la suite, et jusqu'en 1898, on rencontra le jeune technicien belge partout où se construisait un chemin de fer : au Transvaal, en Espagne et même en Russie.

En septembre 1904, Slosse s'embarque pour la Chine après avoir été engagé par Jean Jadot au service de la Compagnie du chemin de fer Pékin-Hankow. Il y restera six ans, puis fit une campagne à la Société Minière de Moncayo en Espagne, qui le mena à la fin de 1906.

A l'époque, désirant marquer effectivement qu'il entendait user du droit, à vrai dire conditionné, lui accordé par traité passé avec le Gouvernement du Soudan, à savoir de pouvoir relier par voie ferrée, son territoire à l'extrémité navigable du Nil, l'État Indépendant du Congo confia à Slosse l'étude d'un tracé.

Slosse s'embarqua à Marseille pour Khartoum le 31 janvier 1907.

L'accord congolo-soudanais prévoyait qu'au moment où cesserait l'occupation de l'enclave par l'État Indépendant, le chemin de fer retomberait sous la juridiction anglo-soudanaise. Déjà, le Gouvernement soudano-égyptien avait garanti un intérêt de 3 % au capital de 20 millions de francs estimé nécessaire.

D'après les journaux de l'époque, Slosse espérait avoir terminé vers juillet-août 1908, l'étude du tracé long de 225 km. Cependant, des réserves avaient été émises quant à l'utilisation de cette voie ferrée dont le projet semblait devoir pallier l'insuccès de la diplomatie congolaise dans l'affaire du territoire à bail. Tous jours est-il que, le 22 novembre 1907, soit dix mois après son départ, Slosse était rappelé brusquement en Belgique par le Gouvernement de l'État indépendant, le chemin de fer projeté ne devant jamais être construit.

On retrouve peu de temps après, Slosse, de nouveau au Congo.

On sait qu'en 1903, considérant comme inéluctable la construction du chemin de fer Katanga-Lobito, plus courte voie des régions minières du Sud-Est congolais vers la mer, mais non nationale, le commandant Jacques (le futur héros de Dixmude) avait suggéré à l'État Indépendant du Congo deux directives de jonction à Matadi de la future zone industrielle du Katanga.

La première devait courir du secteur Kazembe-Ruwe vers le pays de Lusambo pour passer la Sankuru en aval de Lubefu, et par la crête Lukenie-Sankuru-Kasai atteindre le Wissmann-Pool, utiliser le Kwa et le Congo, jusque Léopoldville et s'y relier au chemin de fer existant vers Matadi.

Quant à la seconde, elle aurait à être décrochée d'un site à déterminer du chemin de fer du Bas-Congo et de là courir vers les chutes Wissmann du Kasai et pointer de là vers Kazembe-Ruwe.

Le Souverain voudrait des projets courts,

ce pourquoi il suggère d'examiner et la pertinence et la possibilité de relier Matadi à un point de la ligne Portugaise Loanda-Malange, ligne à acquérir et à prolonger vers le Sud Congo. Néanmoins, Léopold II donne instruction au commandant Jacques de reconnaître la première de ses directives suggérées, ce que celui-ci avec MM. Ckiani et Krasneig exécutent d'octobre 1904 à février 1905, tout au moins jusqu'à Kamba sur le Sankuru moyen, et repèrent des possibilités de ligne acceptables entre ce fleuve et les régions minières.

Dans l'entre-temps, en vue de reconnaître la deuxième directive, une mission est confiée à M. Passau, déjà au Congo fin 1904, et qui est rejoint à Boma en février 1905 par l'ingénieur Ancion et le géomètre Wuidart. Gagnant Matadi et Sonacongo (Thysville), cette expédition estime devoir se décrocher du Km 270 donc près Kisantu pour s'orienter par le versant droit de l'Inkisi vers le Katanga, via donc les chutes Wissmann du Kasai.

Comme le tracé qui aurait dû se déduire des reconnaissances Passau s'avérait de perspective difficile, l'État Indépendant décida de faire reconnaître la première directive Jacques en sa partie Wissmann Pool-Kamba via crête Kasai-Lukenie. A cet effet, est organisée une autre mission, confiée celle-ci à l'ingénieur Geraki, qui s'embarque à Anvers le 19 octobre 1905 avec les ingénieurs Salantini, premier adjoint, et Lecocq, équipe qui devait être renforcée par deux géomètres en service à l'administration locale.

Vers la fin de 1906, et sur la base des premières indications recueillies par la mission Geraki, qui œuvra jusque fin 1907, le Gouvernement prit position au sujet du choix de la directive à adopter pour la liaison Bas-Congo-Katanga et retint la première suggestion Jacques, mais abandonnant l'utilisation du Kwa et du Congo en dirigeant la ligne directement de Léopoldville à Bandundu (Banningville), Kwango, passes Swinburn du Kasai, crête Kasai-Lukenie, Kamba et les secteurs miniers.

Le Gouvernement, en suite logique, donne alors instruction à l'ingénieur Wariner, qui avait été envoyé relever fin septembre 1906 l'ingénieur Passau fin de terme, de suspendre à partir de Dumbi, distant d'une centaine de kilomètres à l'est des chutes Wissmann, les études de la seconde directive vers le Katanga, et d'entreprendre début 1907 une reconnaissance préliminaire de la région Bandundu-Léopoldville, ce que cet ingénieur compléta par une étude plus fouillée en 1908.

Quoi qu'il en fut de ces travaux d'exploration, qu'il avait donc entrepris lui-même, l'État avait, pour la détermination exacte de la ligne ainsi décidée, comme pour sa construction future, donné concession à la Compagnie du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga (C. F. B. C. K.), constituée le 6 novembre 1906. Cette Compagnie organisa pour cela une mission de nouvelle exploration, qui s'embarqua en juillet 1907, sous la conduite de l'ingénieur français Calandini, que sa santé obligea en novembre déjà à rentrer. Son adjoint principal était Salantini, venu de la mission Gézaki, mais qui approchait de la fin de son terme. Il fut alors fait appel à Eugène Slosse, qui s'embarqua début 1908, accompagné d'un jeune ingénieur déjà chevronné d'une dure campagne ferroviaire en Est-Africain, Paul Fontainas.

La mission progressa, à travers une contrée très hostile, vers l'Est jusqu'au méridien de Lubue. Elle reçut alors ordre de s'arrêter et de se rendre par bateau jusqu'à Pania-Mutombo, point le plus extrême de navigabilité du Sankuru, le gouvernement entendant rendre possible au plus tôt une jonction du Katanga au Bas-Congo par voie mi-ferrée, mi-fluviale.

Après avoir commencé des explorations entre le Sankuru et la Lubi, la mission changea d'ingénieur en chef tout en gardant son ingénieur en second Fontainas. Slosse avait été désigné pour contrôler la construction de la ligne Sakania-Élisabethville, entreprise par la firme Pau-

ling, en prolongation de ses constructions ferrées rhodésiennes.

Dans la conduite de la mission Sankuru-Katanga, l'ingénieur Ckiani succéda ainsi, début 1909 à Slosse, lequel orienta sa route depuis Pania-Mutombo vers le lointain Sud-Est Katanga via Ankoro, la Lovua, le lac Moero et le Luapula, ce pour reconnaître les possibilités d'une ligne dite de l'Urua envisagée à l'époque depuis Pania-Mutombo vers le lac Moero, afin de valoriser une région présumée alors comme minéralisée. Le voyage de Slosse dura quatre semaines et couvrit un parcours d'environ 375 km. Paru en 1911 dans le *Congo Illustré*, le récit que nous en a laissé Slosse, ne manque pas d'intérêt. On y relève notamment, le passage suivant : « le portage est pour l'indigène un » travail plus agréable que le payage, car, le » long de la route, il y trouve de nombreux villages » où il s'arrête de temps en temps, coupant alors » l'étape par des repos que ne connaissent pas » les gens des pirogues. J'ai rarement rencontré » dans mes voyages des porteurs moins carottiers, » aussi serviables, aussi dévoués que les caravaniens des rives de la Lovua ; j'en ai conservé » le meilleur souvenir ».

A Sakania, Slosse fut rejoint par un adjoint arrivé par le Cap, le lieutenant du génie Odon Jadot. Il prit part aux cérémonies qui marquèrent l'arrivée de la première locomotive à la frontière méridionale du Katanga. Y assistaient, du côté belge : le général Wangermée, gouverneur du Katanga, fondateur d'Élisabethville ; son adjoint, le capitaine Huyghe, et Monsieur Hubert Bailleux. Du côté britannique, assistaient à cette rencontre mémorable les ingénieurs et d'autres Européens appartenant à la firme Pauling.

En avril 1911, pour motif de santé, Slosse demanda à la Compagnie du C. F. B. C. K. à être relevé de ses fonctions et rentra en Europe.

Au début de 1913, complètement rétabli, Eugène Slosse repart pour l'Espagne puis, de nouveau, pour la Chine. Il y restera jusqu'en 1924, soit pendant onze ans d'affilée, au service de l'État chinois, qui avait entrepris la construction du Chemin de fer de Lung-Hai et Kien-Lo. Après un court congé en Belgique, Slosse repart en Chine où il demeure de 1924 à 1927. Y compris son premier terme de six ans relaté plus haut, notre compatriote a donc passé en Chine vingt ans de sa vie.

En 1929, Slosse se mit au service des autorités des Territoires sous Mandat du Ruanda-Urundi pour diriger la construction de l'important réseau général de routes, mais son état de santé le contraignit assez rapidement à demander son rapatriement.

Slosse, qui dans l'entre-temps s'était marié, s'occupa dès lors de diverses affaires en Belgique et, notamment de spécialités coloniales.

Ce vétéran du rail qui depuis 1930 s'était retiré à Rixensart, décéda le 22 avril 1940 en clinique, à Ixelles, peu de temps donc avant la nouvelle invasion brusquée du territoire national par les Allemands.

Parmi les écrits laissés par Eugène Slosse le plus étendu consiste en une série d'articles parus en 1894 dans le *Congo Illustré* et intitulés : *Le Chemin de fer du Congo. En avant avec la brigade d'étude*. Dans cette relation, les digressions relatives aux beautés de la nature et aux mœurs indigènes du Bas-Congo, s'entremêlent agréablement aux observations techniques relatives à l'implantation du tracé. Très spirituellement présentés par notre compatriote, ces souvenirs ont été repris la même année dans un tiré à part publié par l'Imprimerie Weissenbruch.

Ainsi qu'en témoignent les procès-verbaux des séances tenues par l'Association pour le perfectionnement du matériel colonial, l'ingénieur Slosse s'est occupé aussi de nombreux autres problèmes tels que l'habitation indigène, l'assainissement des eaux potables, la conservation des bois, etc.

La Belgique et la Colonie peuvent être fières

d'avoir compté parmi les ouvriers de la première heure des techniciens qui dissimulaient sous la rudesse du pionnier une âme d'artiste et un réel talent d'écrivain.

Les distinctions suivantes avaient été octroyées à Eugène Slosse : la Croix de chevalier de l'Ordre de Léopold II, l'Étoile de Service et la Médaille commémorative des Vétérans.

février 1953.
P. Fontainas.