

GERAKI (Jean), Ingénieur civil et électricien (Braïla, Roumanie, 14.1.1869 - juin 1953). Fils de Démètre et de Geraki, Aspasia.

Géraki avait suivi le programme du génie civil de l'Université de Gand; il effectua ensuite différents stages dans une série de travaux tels que voies ferrées, terrassements, ouvrages d'art, constructions métalliques et maritimes, montage de machines à vapeur et autres.

Avant son départ pour le Congo, Jean Géraki avait œuvré pendant 4 ans aux Indes françaises où il était devenu ingénieur en chef des filatures et tissages de la société « Savana » à Pondichéry. Il entra ensuite au service de l'Etat Indépendant du Congo le 18 octobre 1905.

Depuis 1904, diverses missions d'exploration avaient été dirigées au Congo dans le but de reconnaître un tracé de voie ferrée destinée à relier les gisements de cuivre du Katanga à la mer, soit en restant entièrement à l'intérieur des frontières de l'Etat Indépendant du Congo, soit en traversant l'Angola.

Le commandant Jacques avait conduit une première mission de 1904 à 1905 au départ de Ruwe; il avait avancé en direction nord-nord-ouest et la reconnaissance avait été menée jusqu'à Kamba, poste situé sur le Sankuru, en aval de Lusambo. La suite du tracé, non reconnu, devait emprunter la ligne de faite entre la Lukenie et le Sankuru, puis le Kasai.

Afin d'éviter de doubler les voies d'eau existantes qui constituaient déjà d'excellentes voies de transport, et de trouver un parcours moins long, une seconde mission, sous les ordres de Passau et de Warnier, se rendit sur place pour reconnaître un tracé partant d'Inkisi, près de Thysville, et se dirigeant vers Charlesville et Bukama. Elle ne put faire qu'une reconnaissance fragmentaire au sud du Kasai où de sérieuses difficultés furent rencontrées. Elle œuvra sur le terrain de 1905 à 1907.

La troisième mission, celle menée par Géraki, avait pour but de prolonger le tracé et de le raccorder à Kamba, à celui parcouru par le commandant Jacques.

Géraki avait envisagé la construction d'un pont pour franchir le Kasai, non pas en aval du confluent du Kwango, mais à la passe de Swinburne, où la largeur de la rivière était de 400 mètres seulement car, en ce lieu, le lit était rempli d'îlots rocheux sur lesquels on aurait pu asseoir les piles du pont. Cette partie de la reconnaissance avait été conduite au départ de Mushie et passait par Dima et Ikongo, sur la rive droite du Kasai. Le pays paraissait se prêter favorablement à l'établissement d'une voie ferrée qui devait suivre la ligne de faite partageant les vallées du Kasai et de la Lukenie.

Géraki, dont l'équipe se composait d'une dizaine d'Européens, reconnut aussi la partie du tracé comprise entre Kamba-Isaka et Bolombo; mais à la suite d'entraves de tous genres, il ne put continuer sa mission vers Enkombe.

Arrêté par l'hostilité de la nature et des indigènes, Géraki dut mettre fin à cette reconnaissance. La mission qui avait commencé le 19 octobre 1905, prenait fin le 15 octobre 1907 et Géraki rentrait à Anvers le 3 novembre 1907, suite à l'annulation de son contrat.

Les travaux furent poursuivis par les missions Calandiny-Salentiny et Slosse-Fontainas. Finalement, le Gouvernement délaissa ce tracé, préférant utiliser le Kasai comme voie d'évacuation des richesses du Katanga.

Nous ne connaissons malheureusement pas

la suite de la carrière de l'ingénieur Géraki qui décéda au mois de juin 1953.

Il était porteur de l'Etoile de Service à une raie attribuée par décret du 10 décembre 1907.

30 octobre 1972.

A. Lederer.

Archives de l'Académie, fiche signalétique. — La mission Geraki (*Mouv. Géogr.*, 1907, col. 340). — Compagnie du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga, 1906-1956 (Bruxelles, 1956). — Archives du Ministère des Affaires étrangères, registre matricule. — *Revue Congolaise Illustrée*, juillet 1953, p. 33.