

CAPITAINE COMMANDANT ADJ. D'E.M.
René DUBREUCO
Membre du Conseil Colonial

A TRAVERS LE CONGO BELGE

Publié sous le Patronage de
« L'EXPANSION BELGE »

Un peuple s'élève ou s'abaisse avec son idéal... Si nous étions demeurés satisfaits de la petite Belgique de jadis, jouissant modestement de la quiète notoriété des rôles secondaires, nous nous fussions perdus : la déchéance nous guettait.

Heureusement, on nous a suggéré des ambitions. Dès que nous avons consenti à bousculer en leur nom notre inertie, nous nous sommes trouvés hissés à la hauteur de radieuses destinées. C'est là l'histoire d'hier qu'aujourd'hui nul ne discute plus — une page glorieuse sur laquelle, à la veille de nouveaux efforts, avec un peu de légitime vanité, nous nous attardons un instant.

L'œil, maintenant exercé à l'impartiale critique, commence à percevoir nettement, dans la brume des contradictions qui se dissipent grâce au rayon de lumière que le temps met au service de la vérité, les contours exacts de toutes choses.

Et ainsi l'œuvre africaine de nos compatriotes nous apparaît dans son majestueux prestige... Elle nous attire et elle nous passionne ; nous sommes pris de l'ardent désir de la connaître, de la comprendre, de pouvoir la suivre dans ses développements ultérieurs.

Mais où et comment la saisir dans ses grandes lignes, dégagée des détails qui en alourdissent l'aspect ?

Les ouvrages traitant la matière ne manquent pas ; mais la plupart se spécialisent en vue de la discussion de principes ou de l'exposé technique de certaines situations spéciales. Ce que désire la curiosité légitime du public, c'est un exposé simple et substantiel de l'ensemble, un petit livre de vulgarisation qui se laisse feuilleter avec plaisir, qui excite l'intérêt à chacune de ses pages, qui condense, qui rapproche, qui synthétise avec méthode.

Celui que, sous le patronage de L'Expansion Belge, M. le capitaine commandant adjoint d'E.-M. Dubreucq, du régiment des grenadiers, membre du Conseil colonial, présente au grand public paraît bien réunir ces conditions essentielles.

Le commandant Dubreucq, ancien commissaire de district de l'Etat Indépendant du Congo, est un de nos « Africains » les plus en vue, et certes celui qui a le plus contribué à faire connaître aux masses belges les efforts des nôtres au Congo. Depuis plus de deux ans, ce dévoué propagandiste par la conférence iconographique porte, dans tous les coins du pays, le chaud enthousiasme de ses convictions sincères ; tous ceux qui l'ont entendu — il a pris la parole près de deux cents fois ! — ont gardé le charmant souvenir de son verbe sonore, de sa méthode intéressante, de son érudition point prétentieuse.

L'œuvre de vulgarisation du commandant Dubreucq demandait un couronnement : la publication de ses divers exposés captivants, amplifiés des compléments nécessaires et juxtaposés de façon à former un tout parfaitement homogène.

L'Expansion Belge qui, en dehors de tout esprit de lucre, se voue « à l'essor du génie de notre race dans les différents domaines où il peut trouver à dépenser son énergie en excès », qui a inscrit en tête de son programme l'ambition « de stimuler l'opinion en l'éclairant » et de favoriser « l'éclosion d'aspirations fortes et saines au sein de la jeunesse », L'Expansion Belge se devait d'apporter au commandant Dubreucq son concours le plus absolu.

Et c'est ainsi que voici réalisé un projet de saine propagande, dans des conditions qui ne peuvent manquer de lui assurer près du public le succès que doivent lui souhaiter tous les patriotes soucieux des destinées de la plus grande Belgique...

L'Expansion Belge.



A travers le Congo belge

Récit de voyage de Banana au Katanga

LA connaissance de notre colonie s'impose à tout citoyen. Cette haute nécessité patriotique est la raison du présent travail, qui poursuit avant tout un but de vulgarisation.

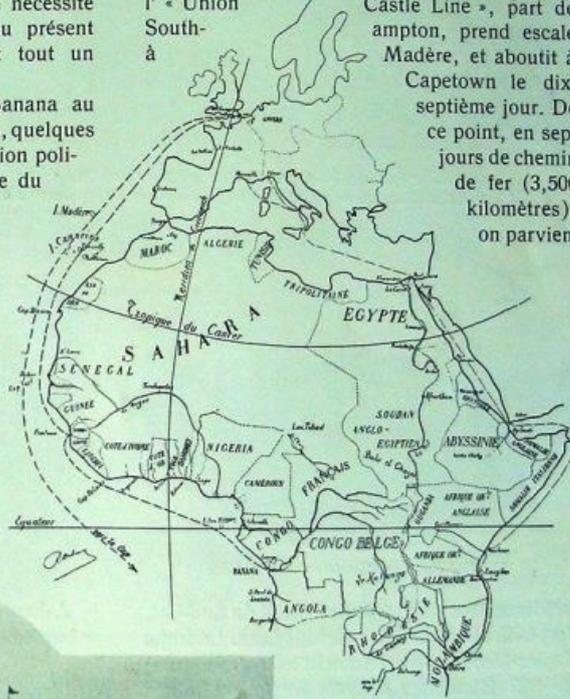
A la faveur d'un voyage de Banana au Katanga, nous glanerons, de-ci, de-là, quelques détails caractéristiques de l'organisation politique et de la constitution physique du Congo belge (1).

I. - D'Anvers au Congo.

Quatre voies principales relient actuellement la métropole à la colonie.

La première, que nous utiliserons, est la voie régulière de la malle congolaise; elle est jalonnée par les ports d'escale : Southampton, La Palice, Ténériffe, Dakar, Sierra-Leone.

La seconde, que suivent les steamers de l'« Union South-à Castle Line », part de Southampton, prend escale Madère, et aboutit à Capetown le dix-septième jour. De ce point, en sept jours de chemin de fer (3,500 kilomètres), on parvient



Carte I. — Les voies de communications vers notre colonie.

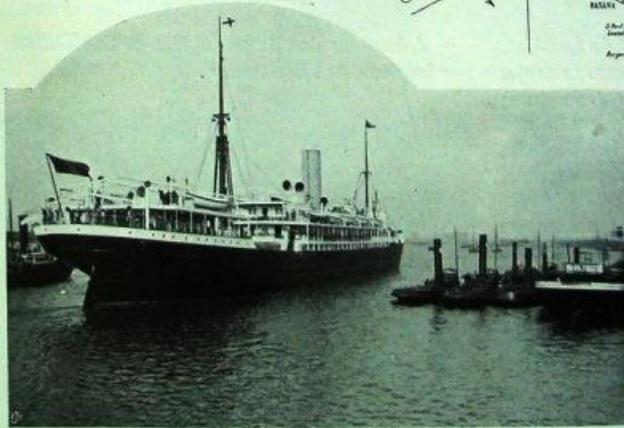


Fig. 1. — Le vapeur Léopoldville au départ d'Anvers. Trois steamers du même type assurent, à intervalles de trois semaines, la liaison Anvers-Matadi.

à la frontière du Katanga (2).

(1) Afin de donner à cette étude une portée pratique, nous nous attachons à serrer de près le sujet de nos clichés qui constituent autant de documents précieux et vivants.

Nous avons numéroté les vues, dont la collection complète, en diapositives, est déposée au Cercle Africain à Bruxelles, *Taverne du Globe*, place Royale, 5; cette collection sera confiée pour trois jours aux organismes qui en adresseront la demande.

(2) *Expans. Belge*, mai 1909, p. 171.

La troisième voie, par Suez et l'Océan Indien, permet, via Mombassa et Beira, d'atteindre

sensiblement réduite si l'on emploie le rameau ferré de Port Soudan-Berber.

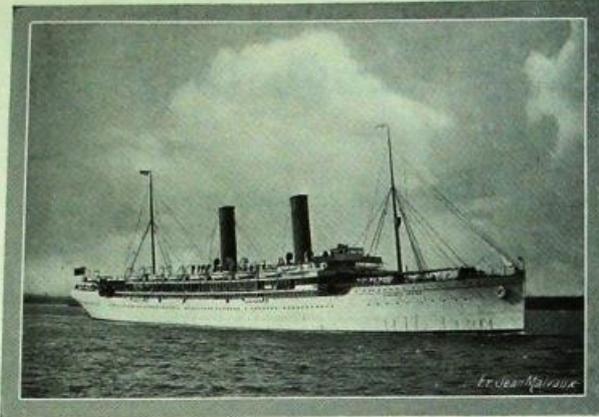


Fig. 2. — L'Armadale Castle, vapeur de l'« Union Castle Line », à bord duquel S. A. R. le Prince Albert s'embarqua à Southampton, le 3 avril 1906.

Nous nous embarquons à Anvers à bord du *Léopoldville*.

Le septième jour, brillante escale à Ténérife, capitale de la province espagnole des Iles Canaries.

Le séjour de quelques heures dans ces « îles fortunées », au climat délicieux et aux sites joyeusement ensoleillés, constitue l'événement le plus agréable de la traversée.

Puis, voici Freetown, capitale de la colonie britannique de Sierra Leone, ville nègre, première escale sur le continent africain.

De Freetown, coupant le Golfe de Guinée, le *Léopoldville* pointe droit sur Banana.



Fig. 3. — En route d'Entebbe vers le 30^e...



Fig. 4. — A bord du *Léopoldville*

rapidement les provinces de l'Est et du Sud-Est, c'est-à-dire la région des Grands Lacs. Le trajet Naples-Mombassa est franchi en quinze jours; les 963 kilomètres de voie ferrée qui relie Mombassa à Port-Florence, sur le Lac Victoria, sont parcourus en cinquante-et-une heures; puis, un vapeur gagne Entebbe, petit port de la côte Nord-Ouest du Lac, en deux journées, et d'Entebbe, en trois semaines de caravane, on atteint la frontière belge du « 30^e méridien » (1).

Enfin, il est possible de se rendre au Congo par l'Égypte et le Soudan; il faut un mois pour remonter la vallée du Nil, d'Alexandrie à Karthum en chemin de fer et de Karthum à Lado en steamer. La durée du voyage est

A hauteur de l'île portugaise de San Thomé, « baptême de l'Équateur ».



Fig. 6. — Freetown
Aspect caractéristique d'une rue des villes nègres de la côte ouest de l'Afrique tropicale.

(1) Causeries du Cercle Africain en 1906. *Voyage au Congo par Mombassa*, lieutenant-colonel Em. Wangermée.

Enfin, le dix-neuvième jour, parfois le dix-huitième, émergent à l'horizon des cimes de

sur une colline, à dix kilomètres au Nord de Banana, se silhouette une tour rougeâtre :



Fig. 5. — Le port de Santa Cruz de Ténériffe, capitale de la province espagnole des Iles Canaries. L'archipel des Canaries comprend sept îles habitées dont les plus grandes sont : Ténériffe, Fuerteventura et Grande Canarie (ville et port de Las Palmas), et quelques îlots déserts; ces îles sont essentiellement volcaniques. Leur fertilité est remarquable.

palmiers : c'est la côte congolaise, c'est **Banana**.

A plusieurs lieues au large de Banana, les eaux bleues se sont insensiblement teintées de gris : nous naviguons déjà dans les eaux limoneuses du grand fleuve.

Nos jumelles fouillent les rives basses et désertes ;



Fig. 6. — Le canot du commissaire maritime à Banana.

c'est le phare de Moanda.

La baie de Banana, si facilement accessible, constitue un excellent mouillage. Aujourd'hui simple station du service hospitalier et du pilotage, la coquette cité, aux pittoresques cocotiers, est incontestablement appelée à devenir un port de



Fig. 7. — Le Baptême de la ligne. Le Cortège de Neptune et d'Amphytrite.



Fig. 8. — Baptême d'un néophyte. Barbe et plongeon.

ravitaillement de premier ordre. Au moment où nous franchissons le seuil de notre colonie, quelques mots d'histoire s'imposent.

mille péripéties tragiques, arrive le 9 août 1877 à Boma (1).

II. - Les origines du Congo belge

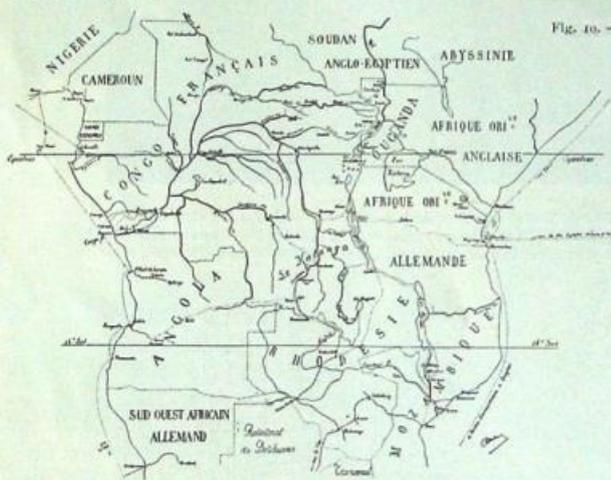
Les origines du Congo belge comportent trois phases essentielles :

Première phase. — Les découvertes de Livingstone, de Cameron et de Stanley révèlent la géographie du centre africain.

Livingstone, de 1849 à 1873, explore le Zambèze, effectue la première traversée africaine (de Saint-Paul de Loanda à Quillimane), reconnaît les Grands Lacs du Sud et le Haut-Lualaba, qu'il croit être l'une des sources du Nil.



Fig. 10. — Une allée de cocotiers à Banana.



Carte II. — L'Afrique centrale.

Deuxième phase. — L'œuvre de l'Association internationale africaine.

Le 12 septembre 1876, s'ouvre à Bruxelles, au Palais du Roi, la Conférence géographique, d'où naît l'« Association internationale africaine ». Celle-ci assume la mission :

1° D'organiser l'exploration complète et méthodique du cœur de l'Afrique;

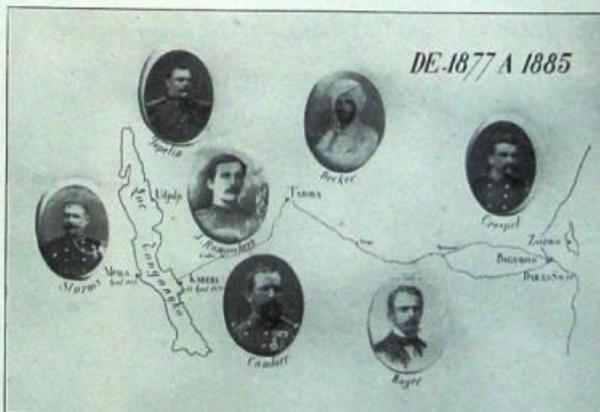
2° D'établir des stations scientifiques et hospitalières destinées à venir en aide aux explorateurs.

(1) *A travers le continent mystérieux*, par Henry M. STANLEY, 1878.

Cameron, désigné en 1872 par la Société de Géographie de Londres pour seconder Livingstone, réalise à son tour un voyage transafricain (Bagamayo-Nyangwe-Benguella).

Enfin, Stanley « retrouve » Livingstone en 1871 (1), et, en 1874, chargé de continuer l'œuvre du célèbre missionnaire voyageur, complète la reconnaissance des Grands Lacs de la dorsale africaine, s'embarque à Nyangwe sur le Haut-Congo et, après

(1) *Comment j'ai retrouvé Livingstone*, par Henry M. STANLEY, 1872.



Carte III. — Les expéditions belges de la côte orientale

Dès 1877, le Comité belge de l'Association internationale envoie successivement cinq expéditions, ayant pour base de ravitaillement Zanzibar, et comme objectif les rives du Tanganyka.

Troisième phase. — La création et le développement de l'Etat Indépendant du Congo.

L'apparition sensationnelle de Stanley à Boma, la nouvelle de ses découvertes géographiques modifient l'orientation des projets du Roi : la côte Ouest sera dorénavant la base de la pénétration africaine, et le fleuve Congo en sera la voie principale.

Dans la mémorable séance du 25 novembre 1878, le Comité d'Etudes du Haut-Congo, issu de l'Association internationale, confie à

En 1882, le Comité d'Etudes précise sa mission en prenant le titre d'Association inter-



Fig. 13. — La rive actuelle de Boma.



Fig. 11. — Premier groupe des fonctionnaires de l'Etat du Congo, photographié à Vivi en décembre 1885, par un membre de l'expédition Wissman, après sa descente du Kassaï.

Au premier plan (assis)

(de gauche à droite):

D^r Smith (Anglais),
D^r Leslie (Anglais),
Sir Francis de Winton (Anglais),
M. Camille Janssens (Belge),
gouverneur général,
de Cuvelier (Belge),
de Kuyper (Holl.).

Au second plan (debout):

Moore (Anglais),
Legat (Belge),
Casement (Anglais),
(plus tard consul),
Troop (Anglais),
Destrain, Riga, Noots (Belges),
? ?, Andersen (Anglais).

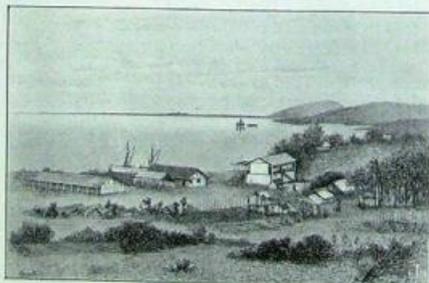


Fig. 12. — Boma en 1879.

Stanley la réalisation définitive des visées du Roi : jeter les bases d'un Etat colonial au centre de l'Afrique.

nationale du Congo et en affirmant sa pleine souveraineté sur les territoires découverts et occupés par ses agents.

Durant l'année 1884, au cours d'une campagne diplomatique ardue et délicate, l'Association internationale du Congo fait reconnaître son drapeau bleu étoilé d'or comme celui d'un Etat constitué.

Fin 1884, le jeune Etat participe à la Conférence de Berlin, où, dans la séance solennelle du 23 février 1885, les représentants des puissances saluent avec sympathie le nouvel organisme (1).

(1) *L'Etat Indépendant du Congo et le droit international*, par Ernest NYS, professeur à l'Université de Bruxelles. *L'Afrique nouvelle*, par E. DESCAMPS, professeur à l'Université de Louvain, p. 44.

Le 1^{er} juillet 1885, Sir Francis de Winton, successeur de Stanley dans la direction des



Fig. 14. — L'hôtel du Gouverneur général

affaires locales, annonce, par une proclamation datée de Vivi, que l'Etat indépendant du Congo est né.

Notre voyage « A travers la Colonie » donnera au lecteur une impression profonde et durable de l'œuvre magistrale accomplie depuis 1885 par le gouvernement de l'Etat Indépendant.

Deux dates terminent la troisième phase de ce rapide aperçu historique : respectivement le 20 août et le 9 septembre 1908, la Chambre et le Sénat votent l'« annexion », et, depuis le 15 novembre de



Fig. 15. — La véranda de l'hôtel du Gouverneur général

l'année dernière, la Belgique a pris possession de l'immense empire colonial qu'elle doit au

génie de son Roi et au labeur glorieux de ses enfants.

Reprenons notre voyage.

Nous effectuerons à rebours le trajet que Stanley réalisa, au prix des plus grands périls, de 1874 à 1877.

III. - Boma et le Bas-Congo

Remontons le fleuve, et, après cinq heures de navigation, nous touchons à Boma.

Stanley n'y trouva, en 1879, qu'une demi-douzaine de factoreries dirigées par dix-huit Européens (1).

Aujourd'hui capitale de la colonie (2), Boma se développe et se complète rapidement. Nous y trouvons les édifices les plus divers, depuis les

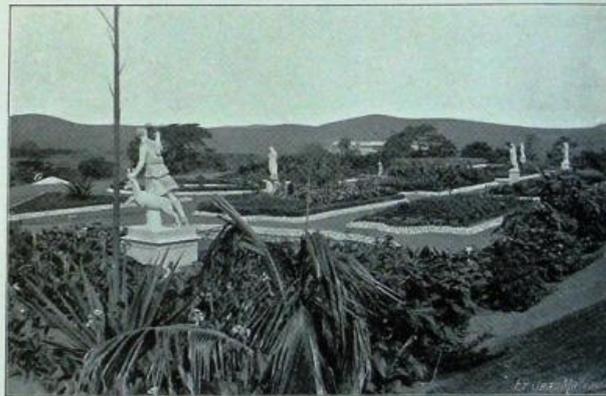


Fig. 16. — Le parc du Gouverneur général

(1) *Cinq années au Congo*, STANLEY.

(2) Organisation du gouvernement local :

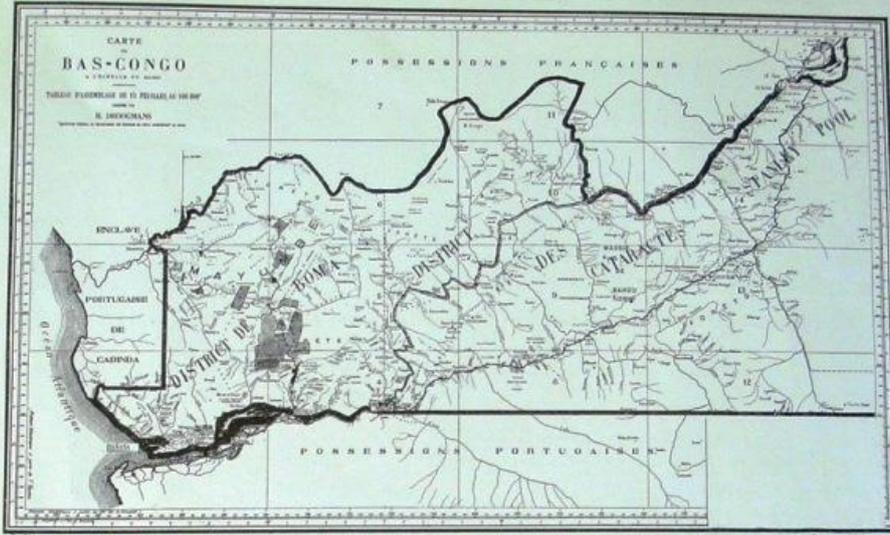
Le Roi est représenté dans la colonie par un gouverneur général, assisté d'un ou de plusieurs vice-gouverneurs généraux (art. 21 et 22 de la Charte coloniale).

Le gouvernement local comprend huit directions :

- 1^{re} direction, Secrétariat général ;
- 2^e » Marine et Travaux publics ;
- 3^e » Service administratif ;
- 4^e » Force publique et Travaux de défense ;
- 5^e » Justice ;
- 6^e » Finances. Cette direction a notamment dans ses attributions la perception des impôts de toute nature, le commerce, l'immigration, les relations postales et télégraphiques, etc. ;
- 7^e » Titres fonciers, qui s'occupe de la conservation des actes de propriété, du cadastre et de l'enregistrement des terres. Les seuls titres officiels de propriété au Congo émanent de ce dernier service ;
- 8^e » Agriculture et Domaine.

maisons du début, en bois ou en fer, comme l'hôtel du Gouverneur général, jusqu'aux

constructions les plus modernes en briques et en pierres.

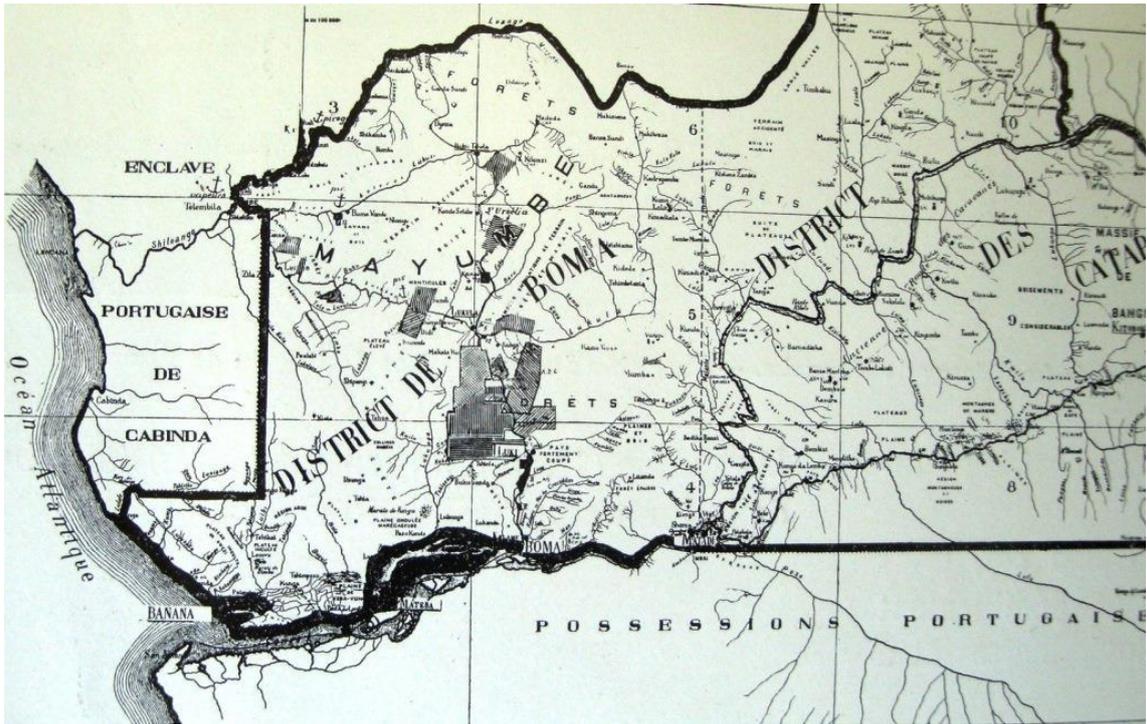


Carte IV. — Le Bas-Congo



Fig. 17. — Le Jardin d'Essai de Boma

On y étudie la culture et le rendement des espèces économiques appropriées à la nature du terrain et au climat du Bas-Congo. Ce jardin facilite, à ceux qui débarquent au Congo, la connaissance des plantes utiles croissant en Afrique.



La ville officielle se profile sur un plateau distant de la rive d'un kilomètre; c'est une

Au Nord de Boma, cependant, s'étend une zone forestière, riche et bien peuplée : c'est le



Fig. 17bis. — Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe. — Ensemble des installations de la gare de Boma.

succession pittoresque de cottages bien ombragés.

Toute cette végétation de Boma est, pour ainsi dire, artificielle, obtenue péniblement grâce à l'apport de terres alluvionnaires et à des arrosages fréquents.

Les régions avoisinant le fleuve, en amont de la pointe Ouest de l'île de Mateba (à mi-route du trajet Banana-Boma), sont d'un aspect désolant : ce sont, à perte de vue, des croupes herbeuses largement étalées, ainsi que le montre le fond de la fig. 16.

De distance en distance, en plateau ou en vallée, des touffes de bananiers, que dominent de leurs silhouettes gracieuses quelques palmiers, révèlent les emplacements des rares et misérables villages.

C'est aux approches de Boma que se trouvent deux postes d'élevage très prospères : Zambi, l'une des fermes modèles de la colonie, où l'on compte 800 têtes de gros bétail, et l'île de

Mayumbe (1), prolongement en territoire belge de la forêt équatoriale du Gabon.

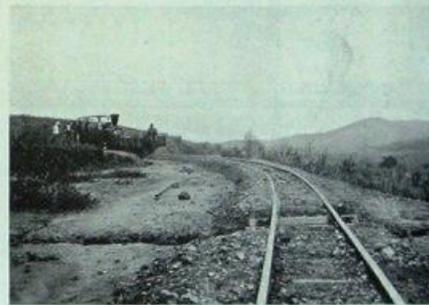


Fig. 18. — Le chemin de fer du Mayumbe au km. 6.800. La brousse herbeuse du Bas-Congo.

La culture du cacao y est très florissante; elle a produit 450 tonnes en 1907. Le gouvernement a créé, dans cette région de grand avenir,



Fig. 18bis. — Poste de la Société agricole du Mayumbe; halte se trouvant sur le parcours de la ligne du chemin de fer vicinal. Cette vue donne une charmante impression de la végétation luxuriante de cette contrée.

Mateba, où la Compagnie des Produits possède un troupeau de 7,000 têtes.

(1) *Les Mayumbe*, Cyr. VAN OVERBERGH, 1907.

un centre agricole important à Tshela : on y réalisera surtout des plantations de cacaoyers et d'essences à caoutchouc.

Le long de cette ligne ferrée, nous trouvons successivement, au kilomètre 7, dans la région herbeuse, le poste de reboisement de Kalamu,



Fig. 19. — La forêt du Mayumbe.

Un chemin de fer, arrêté momentanément au kilomètre 80, est destiné à drainer les produits agricoles et forestiers de la luxuriante région du Mayumbe.



Fig. 20. — Au Mayumbe : tatouages de femmes.

à la lisière de la forêt, le Camp de Luki et au terminus actuel de la voie, en pleine forêt, le Camp de réserve de la Lukula.

Continuons à remonter le fleuve à bord du *Léopoldville*.

Au delà de Boma, les reliefs s'accroissent ; nous nous engageons dans une gorge comprise entre deux contreforts des Monts de Cristal.

Un coude brusque, encerclé de véritables montagnes, détermine un violent tourbillon ; le vapeur redouble d'efforts, l'impression est grandiose : c'est le passage du Chaudron d'Enfer. Et, tout à coup, apparaît en amphithéâtre un fouillis de toits blancs : on arrive à **Matadi**, point terminus de la navigation sur le bas-fleuve.

IV - *Matadi et la région des cataractes*

Le chemin de fer Matadi-Léopoldville

Matadi, clef actuelle de l'Afrique centrale, sera à bref délai le port le mieux outillé de la côte Ouest. Facilement accessible, et pour

longtemps encore le débouché obligé des entreprises tentées dans la plus grande partie du

et dont le bourrelet circulaire limite actuellement le bassin du fleuve.

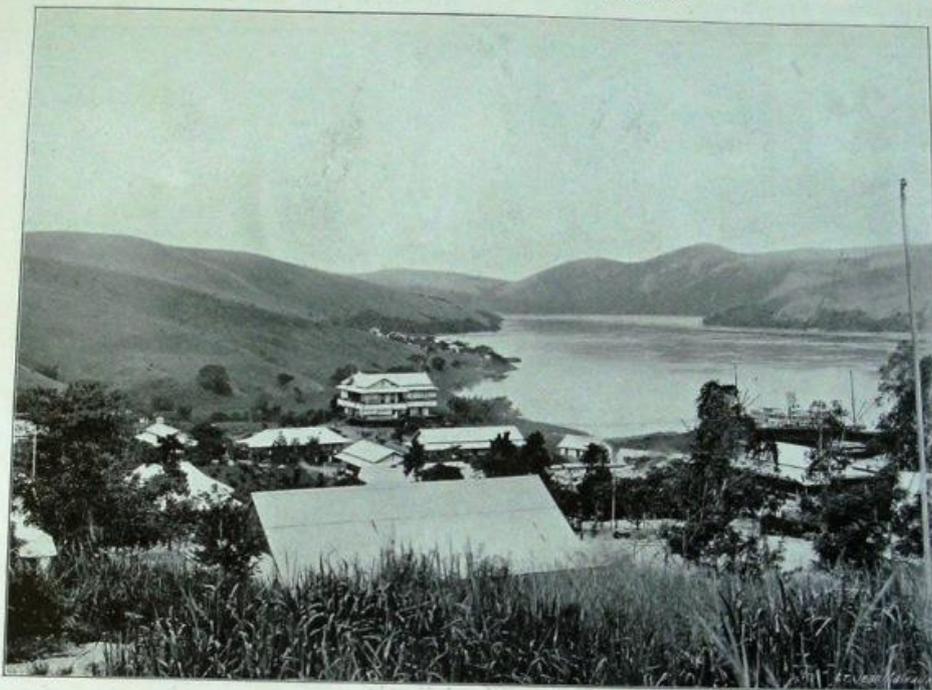


Fig. 21. — Vue de Matadi vers le Claudron d'Enfer (voir hors texte, fig. 22, Panorama de Matadi)

bassin conventionnel du Congo, Matadi est appelée à de brillantes destinées.

Avant de poursuivre notre voyage vers le centre de la colonie, esquissons sa nature géologique et son aspect géographique.



Fig. 23. — Le steamer Léopoldville au pier aval de Matadi

Au point de vue géologique, le Congo belge constitue un plateau primaire, au centre affaissé,

Dans l'affaissement central, qui, vers la fin du « primaire », constituait un vaste lac, se sont déposées des formations que l'on peut classer en deux groupes : le groupe inférieur (système du Kundulungu) qui repose en couches généralement peu dérangées de la position horizontale sur les terrains primaires, et le groupe supérieur (système du Lubilache) qui repose, soit sur le groupe précédent, soit directement sur le substratum ancien, lorsque la dénudation post-kundulunguienne a fait disparaître les couches inférieures avant le dépôt des couches supérieures.

Par dessus cet ensemble, vient un manteau plus ou moins continu et d'épaisseur variable de dépôts meubles, ayant pour origine première l'altération chimique et la désagrégation mécanique des roches du sous-sol, et le dépôt récent, vers les parties les plus déprimées, d'alluvions sablo-limoneuses. Dans ces couches meubles, des sédiments ferrugineux, arrachés par l'érosion à la périphérie primaire, se sont déposés sous forme de latérite scoriacée, celluleuse, d'un

brun-rougeâtre : c'est le minerai de fer utilisé par les forgerons indigènes de toute la partie centrale du bassin (1).

La reproduction photographique du relief de notre colonie donne une image bien précise de l'aspect actuel de son sol.

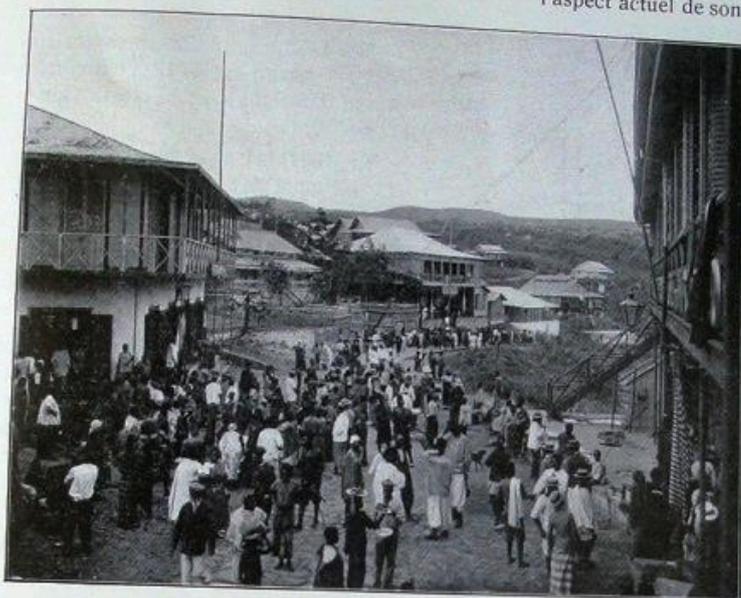
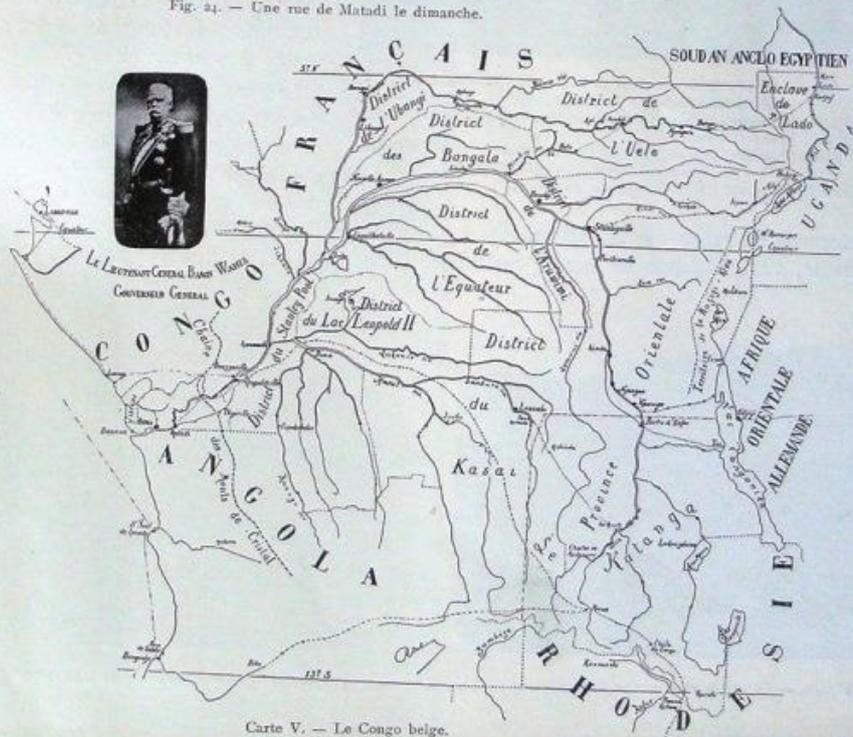


Fig. 24. — Une rue de Matadi le dimanche.

Le réseau hydrographique congolais est des plus complet, il fait de ces territoires du centre africain l'une des régions les mieux drainées du globe.

Dans sa courbe immense, le fleuve recueille toutes les rivières descendant de la bordure périphérique, déterminant un réseau de plus de 20 000 kilomètres de voies accessibles à la navigation à vapeur.

Réduit à une artère unique à Kwamouth, le fleuve s'épanouit en une vaste expansion, le Stanley-Pool, puis,



Carte V. — Le Congo belge.

(1) J. CORNET, *La Géologie du Bassin du Congo d'après nos connaissances actuelles*, 1897.

entre Léopoldville et Matadi, franchit la bordure Sud-Ouest du plateau central en une succes-

sion sauvage et bruyante de rapides et de chutes.



Fig. 25. — Groupe des principaux membres de la première expédition d'études du chemin de fer du Bas-Congo, 1887.
Au premier plan : Le capitaine (aujourd'hui colonel) Thys; le capitaine (aujourd'hui major) Cambier.
Au second plan : Romberg, Dupont, Gilmont (mort au Congo), Vauthier (aujourd'hui au Brésil), Liebrecht, Lambotte, Demense.
Dans l'arbre : Le lieutenant Alfred Baert (mort en Chine).

La nécessité de relier par le rail Matadi à Léopoldville, s'est imposée de bonne heure;



Fig. 26. — La région et le sentier des caravanes.

Stanley, le premier, l'évoqua au retour de son odyssee transafricaine de 1874-77. En 1884, après cinq années consacrées à l'occupation des

rives du haut fleuve, l'illustre explorateur écrivait : « Il y a, au sein du continent mystérieux, des richesses énormes qui attendent le chemin de fer. »

Dès 1885, un syndicat de capitalistes anglais voulut tenter l'aventure, mais ses négociations avec l'Etat du Congo échouèrent.

En 1887, le projet fut repris définitivement par la Compagnie belge pour le Commerce et l'Industrie au Congo, et, deux ans après, les expéditions d'études, sous l'active direction du capitaine Cambier, rapportaient un avant-projet de chemin de fer Matadi-Léopoldville.

Les travaux commencèrent au début de 1891; la locomotive toucha le Stanley-Pool en février 1898, et, le 1^{er} juillet de la même année, le premier railway congolais fut solennellement inauguré (1).

Comment, autrefois, atteignait-on Léopoldville?

Au prix de vingt étapes péniblement parcourues le long de « la sinistre route des caravanes ».

La brousse, vigoureuse et folle, s'est chargée depuis longtemps de fermer ce cruel calvaire; seules en indiquent encore la trace, les sépultures des nombreux êtres humains, blancs et noirs, qui payèrent de leur vie l'initiation de la Belgique à ses destinées coloniales.



Fig. 27. — Passage d'une caravane à la rivière Pozo.

(1) Voir la carte au 1/5,000,000*. Accentuer en bleu les parties de rivières navigables; en rouge, le chemin de fer du Bas-Congo et les deux tronçons Stanleyville-Ponthierville et Kindu-Kongolo.



Fig. 25. — Groupe des principaux membres de la première expédition d'études
du chemin de fer du Bas-Congo, 1887.
Au premier plan : Le capitaine (aujourd'hui colonel) Thys ; le capitaine (aujourd'hui
major) Cambier.
Au second plan : Romberg, Dupont, Gilmont (mort au Congo), Vauthier (aujourd'hui
au Brésil), Liebrecht, Lambotte, Demeuse.
Dans l'arbre : Le lieutenant Alfred Baert (mort en Chine).

Aujourd'hui, 400 kilom. de voie ferrée relie Matadi à Léopoldville. Le voyageur les fran-

conditions de ravitaillement en subsistances et en matériaux particulièrement difficiles, n'est-ce



Fig. 28. — Transport en hamac d'une Européenne le long de la route des caravanes.

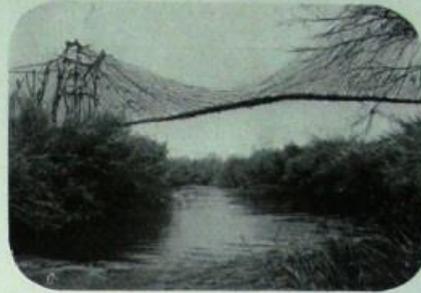


Fig. 29. — Pont de lianes, manifestation très intéressante de la main-l'œuvre indigène.

chit en deux jours (1).

Ce chemin de fer est le résultat d'un effort immense : créer en sept années 400 kilomètres de voie à travers une région aussi accidentée sans travaux d'art excessifs, arriver au but à l'aide d'une main-d'œuvre au début absolument inexpérimentée, sous un soleil de plomb, dans des

(1) *Le chemin de fer du Congo (Matadi-Stanley-Pool)*, par Louis GOFFIN, ingénieur, ancien directeur de la construction. — Bruxelles, Weissenbruch 1907.



Fig. 30. — La gare de Matadi, établie sur une terrasse conquise sur la roche et prolongée en remblai vers le fleuve. Nous y voyons : au centre, le bâtiment des recettes ; à gauche, les entrepôts ; au premier plan, les ateliers ; à droite, les premières maisons de Matadi.

pas une œuvre dont les Belges ont le droit d'être fiers ?

Durant sept kilomètres, au départ de Matadi, la ligne est établie en corniche le long du fleuve et de son affluent : *la Pozo* ; puis, de massifs en massifs, la voie, admirablement appliquée au terrain, dessine ses innombrables et prestigieuses lacets pour franchir, au col de Sona Gongo, à 743 mètres d'altitude, le

rameau principal des Monts de Cristal. C'est à cet endroit de grande salubrité que se



Fig. 31. — Piquetage de la voie le long du fleuve.

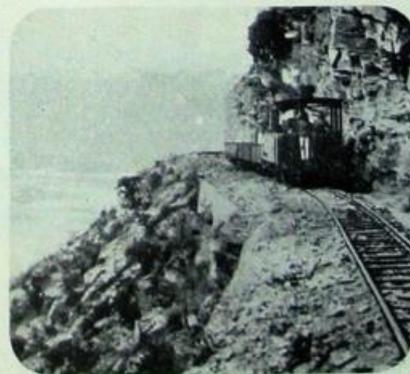


Fig. 32. — La voie réalisée au même endroit.

crée de toutes pièces un centre nouveau : **Thysville**.

Afin d'éloigner de la fournaise pierreuse de Matadi le plus de personnel possible, la Com-

le plateau de Tampa, s'engage dans la pittoresque vallée de la Lukaya pour aboutir, au kilomètre 400 à **Léopoldville**.

* * *

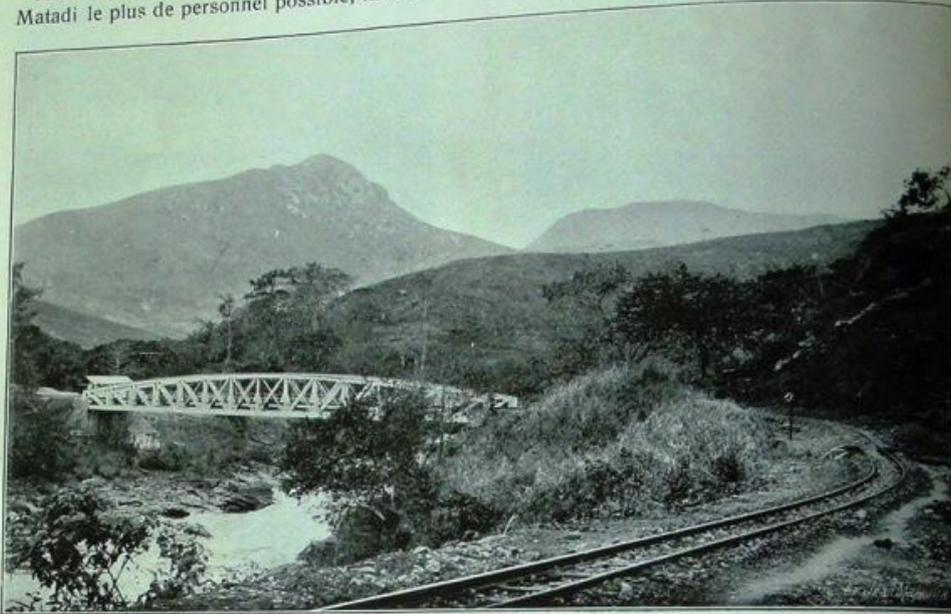


Fig. 33. — Le pont de la Pozo, portée 80 mètres.

pagnie du Chemin de fer a décidé de concentrer à Thysville ses principaux ateliers de réparations et ses établissements hospitaliers, visant à y réaliser un véritable lieu de villégiature.



Fig. 34. — La gare de Thysville
Les dépendances de la gare, les ateliers, les habitations des agents et la ville elle-même seront prochainement éclairés à l'électricité.

Les voyageurs y passent la nuit. Au delà de Thysville, la voie descend vers la vallée de l'Inkisi, puis, franchissant un dernier massif,

V. - Léopoldville

Léopoldville est le port d'attache de la flottille qui sillonne le réseau navigable du Haut-Congo.



Fig. 36. — Petits pavillons en béton armé abritant les employés de la compagnie du chemin de fer.

Ses chantiers et son outillage se sont développés avec une activité sans cesse croissante en raison des progrès de l'occupation territoriale.

Rappelons en quelques mots l'histoire de la création de Léopoldville.

s'effectuèrent les premières explorations fleuve et des affluents principaux.

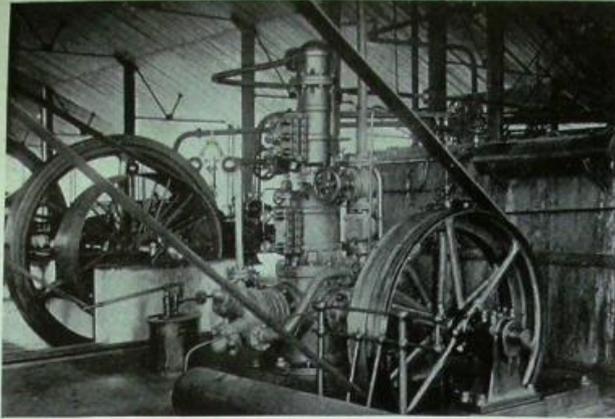


Fig. 35. — Thysville : Atelier de la compagnie du chemin de fer. Cet atelier dispose d'une force de 90 chevaux qui actionne des machines-outils des types les plus modernes. L'atelier est pourvu d'un outillage pneumatique et d'un outillage oxydrique. Des pompes électriques vont être placées incessamment et fourniront de l'eau sous pression aux différents services de la gare et à l'agglomération. L'atelier anime une machine à glace d'une capacité de 175 kilogs à l'heure.

Dès 1886, le montage de la *Ville de Bruxelles*, et peu après celui du *Stanley*, de la *Ville d'Anvers*, etc., tous stern-wheels de 35 à 40 tonnes, caractérise la seconde période du développement industriel du port de Léopoldville.

Pour ces bateaux, on renonça naturellement au mode de transport par chariot et on dut recourir au portage, à dos d'hommes, de pièces de 30 à 35 kilogs, exceptionnellement de 100 kilogs. Cette période, particulièrement pénible pour les populations de la région des cataractes, dura jusqu'au jour de l'achèvement du chemin de fer du Bas-Congo; celui-ci amena au Pool des pièces plus pondéreuses, ce qui permit de



Fig. 38. — Le montage du pont de l'Inkisi.



Fig. 39. — Le pont de l'Inkisi en place.

Parti de Vivi le 5 mai 1880, Stanley, après avoir créé Isangila et Manyanga, dans la région des cataractes, apparut au Pool le 29 novembre 1881; il s'occupa immédiatement d'y ériger, à flanc du Mont Léopold, une station qui devait devenir la base de ses entreprises vers le haut fleuve. Stanley traînait à sa suite, sur chariots, deux petits vapeurs de 5 tonnes, l'*En Avant* et le *Royal*. On s'imagine aisément les difficultés qu'il fallut surmonter pour amener au Pool ces lourds véhicules: ils franchirent les 378 kilomètres qui séparent Vivi de Léopoldville en quatre cent cinquante jours!

Ce fut à bord de ces modestes vapeurs que



Carte VI. — Stanley et la pénétration par la côte occidentale. Le Bas-Congo en janvier 1883.

passer à la construction de vapeurs de tonnages plus élevés. C'est ainsi qu'en 1898 s'est ouverte pour Léopoldville une phase d'activité intensive; dès ce moment, l'Etat du Congo put lancer sur le haut fleuve des vapeurs de 150 tonnes : le *Brabant*, le *Hainaut* et la *Flandre*.

Ces vapeurs sont à fond plat, ne calent que 1^m20 et sont mus par une roue arrière; indépendamment des 150,000 kilogs de marchandises qu'ils portent dans leurs cales, ils peuvent recevoir une centaine de passagers noirs sur le premier pont, et des cabines sont aménagées pour abriter trente passagers blancs.

Comme tous les steamers congolais, ils sont chauffés au bois.

Le *Brabant*, le *Hainaut* et la *Flandre* assurent, concurremment avec deux barges de

350 tonnes, un service régulier vers Stanleyville, tandis que les vapeurs de 35 à 40 tonnes



Fig. 37. — L'hôtel de Thysville, en fer et béton armé.



Fig. 40. — Locomotive et steamer.
Réception à Léopoldville de M. le vice-gouverneur général F. Fuchs, président du tribunal d'appel.

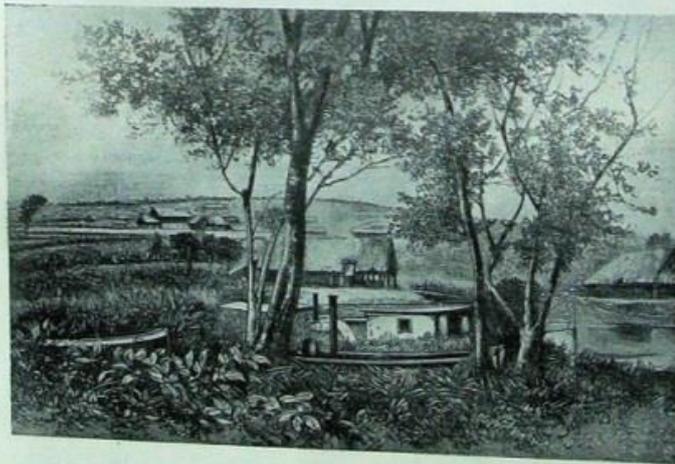


Fig. 41. — Léopoldville en 1882
Au premier plan, l'*En Avant* et le *Royal*.

font généralement le service du Kasai-Sankuru jusque Lusambo. Des steamers de tonnages plus faibles (22 tonnes et moins) sont utilisés sur les artères fluviales secondaires.

Les départs réguliers de Léopoldville vers Stanleyville s'effectuent tous les 10 ou 11 jours alternativement; vers Lusambo, les départs ont lieu toutes les trois semaines. Les uns et les autres sont réglés en vue d'assurer la correspondance avec la malle d'Anvers.

L'augmentation constante du trafic sur le haut fleuve nécessita, dès 1899, la construction

Et nous ajouterons que nulle part mieux qu'à Léopoldville ne se révèle plus éloquemment et

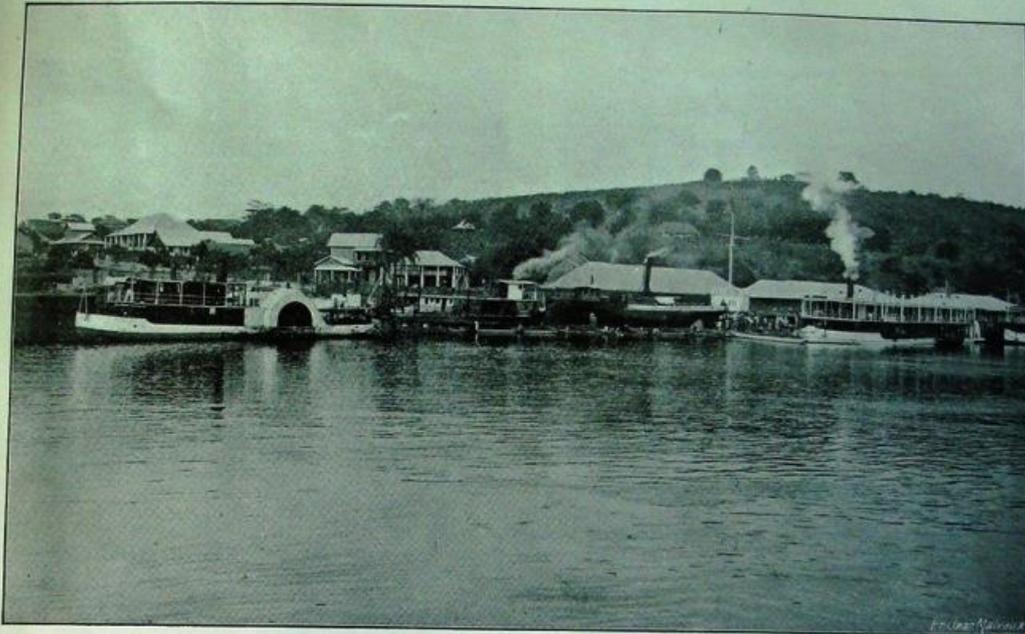


Fig. 42. — Léopoldville, le port actuel (partie aval).

de barges à marchandises, de 200 à 350 tonnes, traînées par des remorqueurs puissants, et dans ces dernières années, la création des chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs amena le gouvernement à lancer deux vapeurs de 500 tonnes, le *Kintambo* et le *Segetini*.

Il y a environ cent vapeurs navigant sur le Haut-Congo, la moitié appartenant au gouvernement, les autres aux missions religieuses et aux compagnies commerciales. Presque tous sont chargés, déchargés, entretenus et réparés à Léopoldville; c'est dire la grande activité des chantiers du Pool.

de façon plus spontanée l'activité que les Belges apportent au développement de leur colonie.

Parmi les éléments les plus intéressants de cette activité, citons l'amélioration de l'outillage

du port, commencée en 1902, et comprenant la construction de slips pour réparations des bateaux, le creusement et l'aménagement de bassins, le comblement de marais contigus aux quais; signalons aussi l'établissement d'une distribution d'eau potable, la création

d'une usine d'électricité en vue d'assurer l'éclairage de la ville, l'édification de nombreuses habitations, le tracé



Fig. 43. — Le *Brabant*



Fig. 45. — La grande barge de 350 tonnes et son remorqueur. Le touage « en flèche » n'est pas possible sur le Haut-Congo en raison du caractère stagneux que présentent, aux eaux basses surtout, les lignes de navigation.



Fig. 47. — Le *Segetini*. Quand un vapeur accoste à la rive d'une station, il est ancré à l'avant et réuni à la terre par des câbles. Une double et solide planche relie le premier pont à la rive.

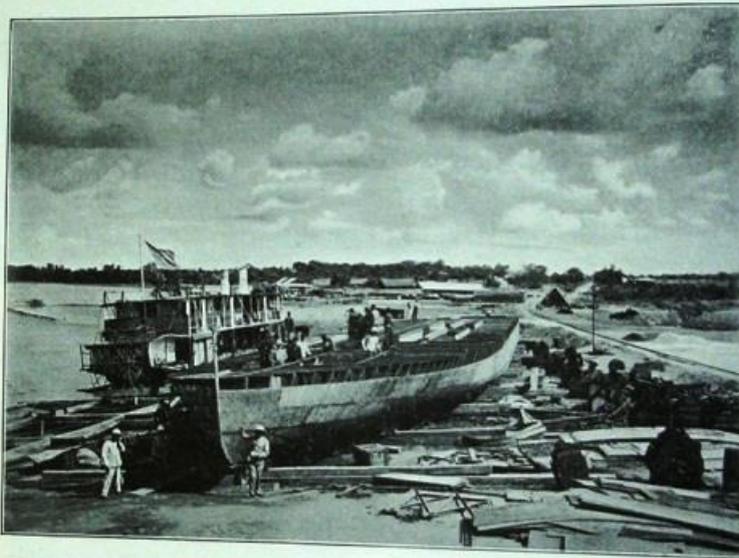


Fig. 48.

Le « slip » à Léopoldville

Le *Kintambo*

en construction,

la *Ville d'Anvers*

en réparation.



Fig. 44. — Une cabine à bord du *Brabant*.



Fig. 45. — Petit vapeur de 15 tonnes. On augmente sa capacité de transport en amarrant à babord et à tribord des baleinières en acier ou des pirogues indigènes.

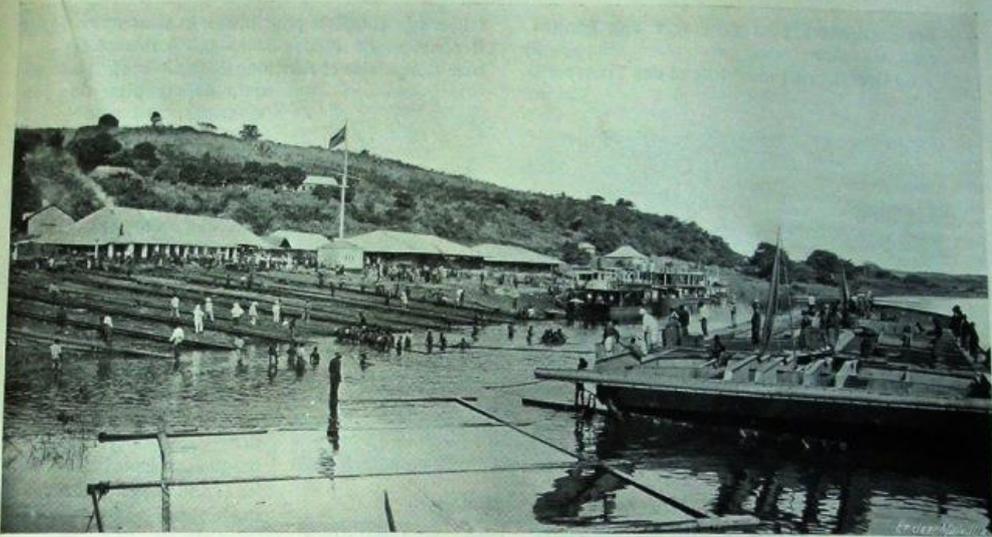


Fig. 49. — Lancement du *Kintambo* et partie aval du port de Léopoldville
 La coque, dont les pièces ont été assemblées et rivées sur le « slip » (fig. 48), vient d'être glissée à l'eau. On achèvera la superstructure à flot.
 de la cité officielle, l'amorce de la ville future,
 etc., etc.

Ce programme, dont la réalisation se poursuit avec énergie et méthode, fait prévoir qu'au Léopoldville actuel, noyau essentiellement administratif, viendra se greffer, à bref délai,

une ville commerciale qui finira par englober les établissements de Kinshasa et la plaine de N'Dolo. Bien que moins importantes que celles de l'administration, les installations de N'Dolo et de Kinshasa n'en sont pas moins remarquables et dénotent un sérieux effort de la part

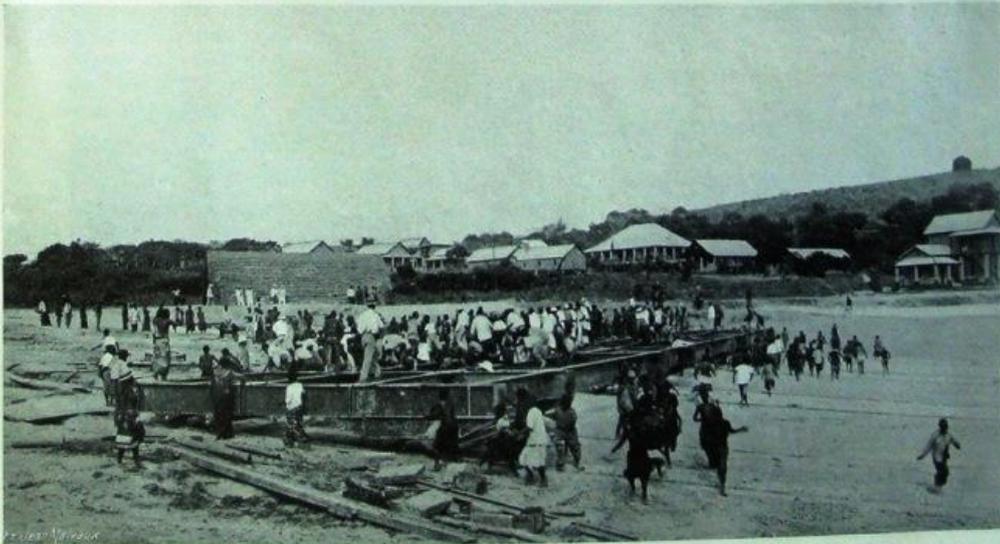


Fig. 50. — Le grand chariot-transbordeur, servant à l'entretien et à la réparation des grands steamers. C'est une charpente métallique à claire-voie, roulant sur galets, ceux-ci guidés par des rails.
 Le chariot est amené sous le vapeur à flot; on amarre celui-ci au transbordeur, et à l'aide de câbles et de cabestans, on tire tout le système à sec.

des particuliers pour faire face aux besoins croissants du négoce.

La Compagnie Industrielle et des Transports

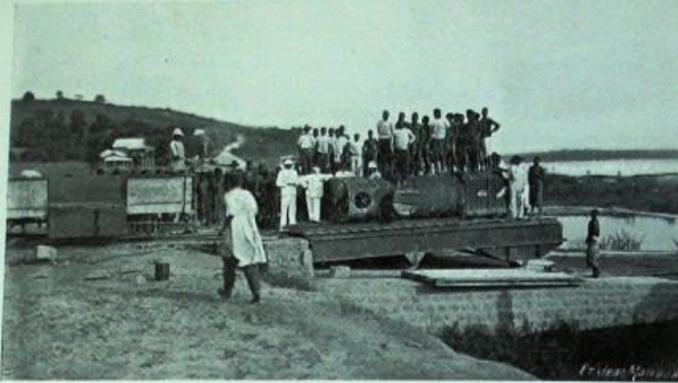


Fig. 51. — Un petit transbordeur prenant en charge une chaudière.

au Stanley-Pool (Citas) possède des ateliers et un élévateur à Kinhasa, ainsi que des ateliers et des slips à N'Dolo; la Compagnie commerciale et financière de même que les missions reli-

gieuses voisines ont également des installations indépendantes.

giers très complets pour blancs et pour noirs. Il convient de rendre hommage à l'Association Congolaise et Africaine de la Croix-Rouge qui, depuis plus de vingt ans, s'est prodiguée en efforts généreux et persévérants afin de doter les cités principales de la colonie de coquettes et confortables villas où les Européens malades sont recueillis et soignés. Ces installations de la Croix-Rouge sont dirigées par des médecins de grande expérience tropicale, secondés par d'admirables religieuses auxquelles les « Africains » ne manqueront pas d'adresser

avec moi un tribut respectueux de profonde gratitude.

Nous trouvons donc à Léopoldville des lazarets pour indigènes, les pavillons de la Croix-



Fig. 52. — Le même transbordeur accolé à un vapeur se rendant à Stanleyville. La chaudière sera glissée sur le pont du steamer.

gieuses voisines ont également des installations indépendantes.

* * *

En raison de sa situation géographique, Léopoldville est pourvu d'établissements hospi-

Rouge et de plus l'Institut bactériologique, dont les découvertes exercent déjà une bien salutaire influence sur l'hygiène publique.

* * *

Résumons les efforts tentés par le gouvernement en vue de développer l'assistance médicale indigène.

« Il est du devoir de tous les agents de la



Fig. 53. — Pavillon de la Croix-Rouge à Léopoldville. Grâce à l'aide généreuse de l'Association Congolaise et Africaine de la Croix-Rouge, des hôpitaux pour Européens ont pu être créés dans des conditions très confortables à Banana, à Boma, à Léopoldville et à Stanleyville. La Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo a créé les hôpitaux de Kikanda (Matadi) et de Thyssville.

colonie — dit le *Recueil administratif* — de s'occuper de l'hygiène des stations et du pays sur lequel s'étend leur juridiction. »

Un hôpital existe dans chaque chef-lieu de district ; dans les autres postes, des mesures sont prises en vue d'assurer le service sanitaire.

Quarante médecins, tous anciens élèves de l'École de médecine tropicale de Bruxelles, sont répartis entre les hôpitaux et les lazarets.

Des commissions d'hygiène, instituées depuis 1899 aux chefs-lieux de district et de zone, ont pour mission de surveiller et de compléter tout ce qui concerne la santé publique.

Deux fléaux menacent les populations congolaises : la variole et la maladie du sommeil.

De grandes épidémies de variole sévissaient au Congo avant l'occupation belge. Le gouvernement de l'Etat Indépendant s'est immédiatement occupé de les enrayer. Huit postes vaccino-gènes, établis dans des centres d'élevage, fournissent le vaccin aux différents districts, et depuis quelques années, grâce à l'accélération des communications, certaines régions reçoivent directement le vaccin d'Europe. Les noirs se sont bien vite familiarisés avec les mesures préventives, et on peut affirmer qu'aujourd'hui, les épidémies de variole ne sont plus à redouter.

Les ravages de la terrible maladie du sommeil (la trypanosomiase), que les indigènes connaissent depuis longtemps, sont plus récents. Des cas isolés existaient dans tout le Bas-Congo, et,



Fig. 55. — Le laboratoire de l'Institut de bactériologie de Léopoldville, créé en 1899 par le docteur Van Campenbout.

depuis 1890, la maladie régnait en épidémie à Bolobo et à l'embouchure du Kasai. Depuis lors, sa marche envahissante s'est manifestée avec violence, remontant le fleuve et ses affluents : ses désastres menacent tout le centre de l'Afrique.

Et ainsi se pose ce problème angoissant : la civilisation, qui multiplie et développe les relations, porte donc avec elle un germe mystérieux de destruction des races noires.

Stimulés par les gouvernements coloniaux et



Fig. 54. — Le nouvel hôpital des noirs de Boma. Une école professionnelle pour infirmiers y est annexée.

particulièrement par l'Etat Indépendant du Congo, des savants de toutes nations se sont mis à l'œuvre. L'Institut bactériologique de Léopoldville, qui abrite les travaux de nos praticiens, a puissamment contribué à l'étude de la

trypanosomiase. La lutte contre la maladie du sommeil est organisée depuis plusieurs années.

Les régions du Nord-Est et les hauts plateaux du Sud et du Katanga sont indemmes; il s'agit de les protéger. D'où l'installation de postes d'observation aux extrémités des grandes voies de pénétration, à Yakoma, Ibembo, Stanleyville, Kindu, Kabinda, Uvira et Lado (1).

Tous les passagers y sont visités par des médecins.

Indépendamment de ces postes, dans les régions contaminées, quatorze lazarets reçoivent en traitement les malades.

Des dispositions d'hygiène sont ordonnées à bord des steamers; dans les stations et les villages, des mesures ont été édictées en vue d'éloigner des lieux habités et des étables la mouche tsétsé (agent véhiculaire du redoutable germe). Enfin, dans les postes officiels, missions, établissements commerciaux, villages, les Euro-

les malheureux suspects de trypanosomiase, de leur donner les premiers soins, et de les envoyer ensuite dans les lazarets.



Fig. 56. — Hôpital des noirs.
District de l'Équateur, station de Coquilhatville.

Avant de poursuivre notre voyage, disons un mot des **relations télégraphiques et téléphoniques** à l'intérieur de la colonie.



Fig. 57. — La ligne télégraphique Léopoldville-Coquilhatville dans la forêt de Lukolela.
Aspect caractéristique de la « grande forêt » équatoriale en site non inondé.

péens et les chefs indigènes reçoivent un enseignement pratique élémentaire qui leur permet de découvrir rapidement, parmi leur personnel,

(1) A Lado sont notamment visités les noirs venant de l'Est, de la province anglaise de l'Uganda, où la trypanosomiase exerce de grands ravages.

Les lignes télégraphiques existantes sont :

- 1° Boma-Lukula (suivant le chemin de fer du Mayumbe) = 80 klm.;
- 2° Boma-Matadi = 52 klm.;
- 3° la ligne du chemin de fer de Matadi à Léopoldville = 400 klm.;

4° le tronçon Léopoldville-Coquilhatville = 1,200 klm.;

5° la ligne du chemin de fer du Congo supé-



Fig. 58. — Les hommes du *Brabant* à la corvée du bois

rieur aux Grands Lacs; le 1^{er} tronçon est achevé, il compte, de Stanleyville à Ponthierville, 127 klm.; sur le second tronçon, la ligne progresse avec le rail;

Kwamouth au Katanga par la Lukenie, Lusambo et Pania Mutombo; Coquilhatville à l'Ubangi; l'Uele et Stanleyville. Ce sera la réalisation d'un réseau mettant Boma en communication avec les principaux centres de la colonie.

Quelles sont les relations télégraphiques du Congo belge avec la métropole?

La France possède une ligne, Brazzaville-Loango; de ce point court une ligne côtière jusque Libreville, où plonge le câble qui relie le Gabon à la France. Un câble immergé relie Léopoldville à Brazzaville. Enfin, nous verrons probablement la jonction prochaine de Boma au câble anglo-portugais, noyé à quelques lieues au large de Banana.

* * *

Prenons place, maintenant, à bord du *Brabant*, et remontons le fleuve jusqu'aux « Stanley Falls ».

VI

De Léopoldville à Coquilhatville

L'approvisionnement des steamers en combustible est l'une des préoccupations essen-



Fig. 59. — Par 6° de latitude Sud, chûtes de Tshala, du Sankura-Labilache, affluent du Kasai. Sur les rives, aspect de savane aux arbres clairsemés. Le Kasai draine toute la partie Sud-Ouest de la colonie. Il est navigable jusque Luofo, approximativement à 5°21' de lat. S. Ses affluents sont tous interrompus, à peu près à la même latitude, par des chutes ou des rapides. Voir la carte au $\frac{1}{5,000,000}$. Accentuer d'un trait rouge, pour toutes les rivières congolaises, les rapides qui déterminent les limites de navigabilité.

6° Enfin, le fil Kasongo-Lac Tanganyka = 425 klm.

Divers projets sont actuellement à l'étude en vue de relier télégraphiquement Boma à Banana;

tielles de la navigation intérieure; il est assuré, sur le réseau fluvial congolais, par des **postes de bois** convenablement échelonnés. Chaque poste compte vingt-cinq travailleurs qui s'oc-



Fig. 71. — Femme wangata.



Fig. 73. — Femmes wangata, indigène et demi-civilisées.
Le collier, en cuivre massif, de la personne de gauche, pèse 12 kg.



Fig. 74. — Station de Coquilhatville en 1903. Au premier plan, le bureau des postes et télégraphes.

postes, et celles-ci en chefferies. Dans certains districts, d'étendue considérable, il existe une subdivision intermédiaire entre le district et le secteur : c'est la zone (1). Un décret du Roi-Souverain, en date du 6 octobre 1891, traitait

(1) Déployer la carte 1/5,000,000^e. Accentuer en bistre les frontières de la colonie et les limites de district. Souligner d'un trait de même nuance les chefs-lieux de district et de zone; souligner d'un trait rouge *tous* les postes officiels.



de pénétration, assurer des relations faciles entre les postes d'occupation, stations officielles, éta-

blement s'y accentue chaque jour et le gouvernement doit y faire face en visant la suppression prochaine du portage.

Dans les directions où les nécessités économiques l'exigent, il importe d'adopter des solutions définitives et complètes : les chemins de fer et les bateaux à vapeur. Il en est ainsi en amont de Stanleyville ; nous y reviendrons.

Sur la route qui relie l'Itimbiri au Nil, les conditions sont moins impérieuses et on utilise, en vue de soulager puis de supprimer le portage, des éléments « secondaires », qu'il est très intéressant d'examiner.

Il y a 1,000 kilomètres, disions-nous, de Buta à Redjaf. Nous



Fig. 112. — Les autos à Buta.

Ces légères voitures à vapeur, chauffées au bois, peuvent transporter 1,500 kilogs de marchandises, plus les quantités d'eau et de bois suffisantes pour parcourir 25 kilomètres.

blissements commerciaux et missions, faciliter les transports d'importation de marchandises d'Europe et l'évacuation vers l'Océan des produits du sol congolais, et cela en réduisant au minimum puis en supprimant la dure corvée du portage, n'est-ce pas une partie essentielle du programme qui s'impose à notre gouvernement colonial ?

Mais à ce programme simpliste correspondent des solutions bien complexes.

Nous avons esquissé, au commencement de cette étude, l'immense réseau navigable congolais que le chemin de fer Léopoldville-Matadi a définitivement relié à l'Océan. Des diverses extrémités fluviales accessibles aux vapeurs, rayonnent vers la périphérie de la colonie autant de voies de communication. C'est ainsi que de Buta, de Stanleyville et de Lusambo partent, vers la frontière orientale, trois routes de première importance. L'encom-

pouvons diviser le tracé en quatre tronçons à peu près égaux :



Fig. 113. -- Route pour automobiles de Buta à Bambili, au kilomètre 17. Le pont sur la Dibongo.

Le premier, de Buta à Bambili, pour les deux tiers en pleine forêt, sera parcouru par des auto-

mobiles. Le second tronçon, de Bambili à Dangu, correspond à une partie du cours de l'Uele suffisamment accessible aux pirogues et baleinières.

Sur les troisième et quatrième tronçons, de Dangu à Faradje et de Faradje au Nil, le portage à dos d'homme, quoique peu rigoureux en raison des facilités topographiques, est, depuis 1904, sérieusement atténué par l'utilisation de chariots trainés par des bœufs ; on y a essayé aussi des ânes de bât amenés d'Egypte

L'automobile arrivera incessamment à Bambili, et, fixé par l'expérience quant au type définitif de voitures à adopter, le gouvernement se déci-



Fig. 114. — Une vingtaine de chariots, attelés généralement de quatre paires de bœufs, parcourent régulièrement la route de Dangu-Ye. Des postes de relai, avec remises et étables, sont installés tout le long du trajet, à des distances de 10 à 12 kilomètres.



Fig. 115. — Ânes de bât essayés pour les transports dans la région montagneuse entre Ye et Redjaf.

de nombreux et habiles terrassiers. En d'autres points de la colonie, le gouvernement s'occupe activement de rechercher et de développer ces éléments « secondaires », et, depuis plusieurs années, on procède à des essais d'utilisation d'animaux propres, sous les tropiques, à la traction ou au portage : bœufs des routes du Nil et de Kasongo, essais tout locaux de bovidés et de mules dans diverses sta-

dera vraisemblablement à prolonger la route d'autos vers l'Est en suivant la rive gauche de l'Uele jusque Dangu, puis le tracé actuel de la route de portage de Dangu au Nil.

L'exécution de ces tronçons sera rapide ; la région à traverser, largement ondulée, est couverte d'herbe ou de brousse maigre ; les vallées seules sont boisées

Les laborieuses populations abarambo et mangbetu fourniront



Fig. 116. — Attelage du commandant baron Charles de Rennette, au haras de Bambili. Les chevaux de Bambili proviennent du Sénégal (via Boma) et du Chari (ou caravane, par la frontière du Boma).



Fig. 130. — Coquette alulu des environs de Mahagi (lac Albert), populations du groupe nigritique. (Lieut. A. Demue- ninck. *Au pays de Mahagi*, 1908.)

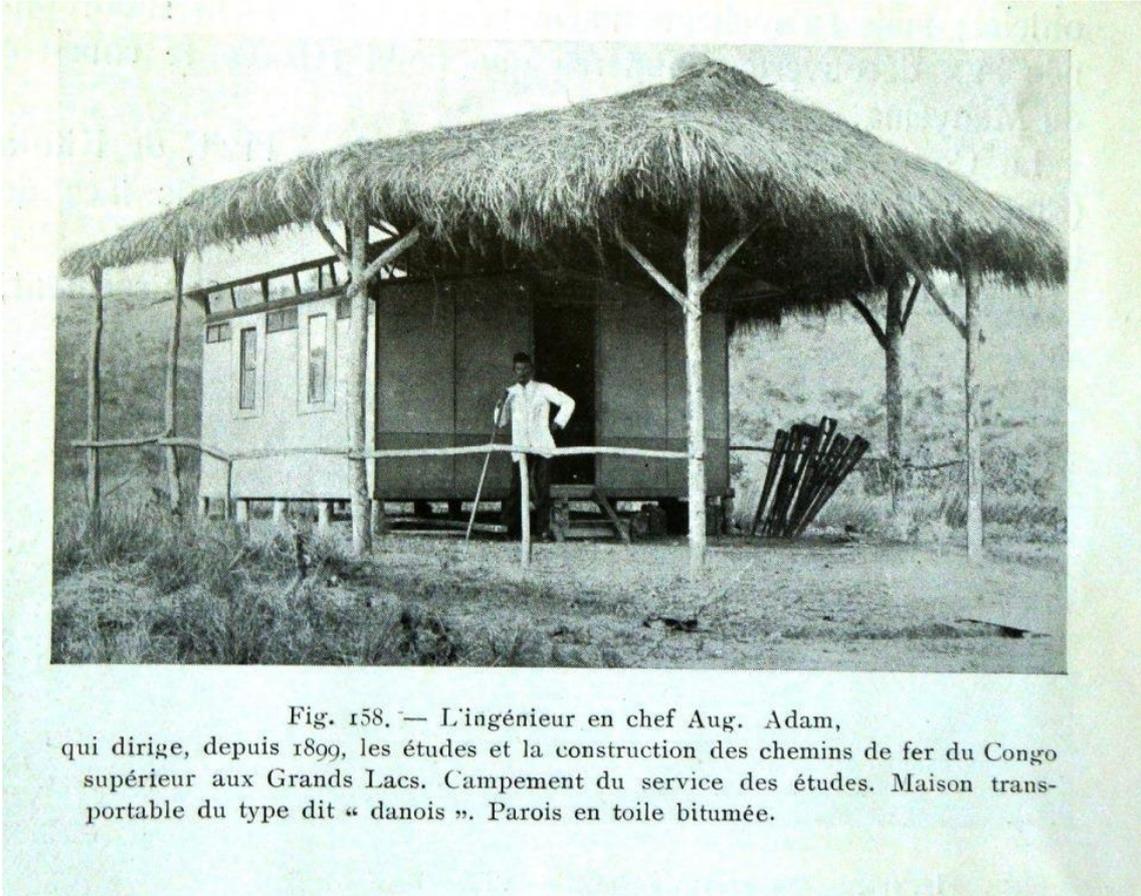


Fig. 158. — L'ingénieur en chef Aug. Adam, qui dirige, depuis 1899, les études et la construction des chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs. Campement du service des études. Maison transportable du type dit « danois ». Parois en toile bitumée.