

CINQUANTIÈME ANNIVERSAIRE

DE L'INAUGURATION DU

CHEMIN DE FER DU BAS-CONGO

(MATADI-LÉOPOLDVILLE)



1898-1948

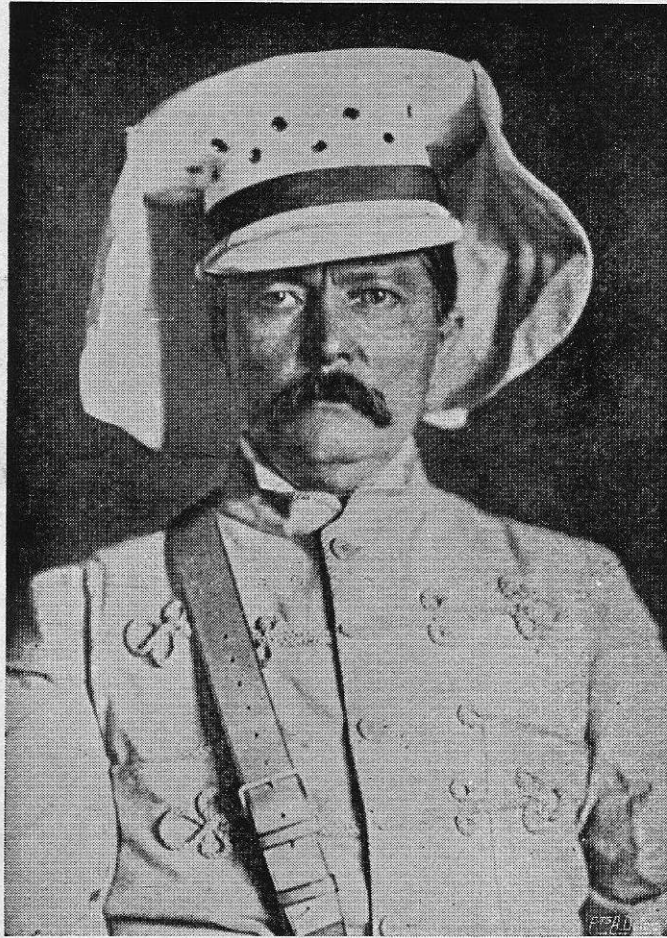
CINQUANTIÈME ANNIVERSAIRE

DE L'INAUGURATION DU
CHEMIN DE FER DU BAS-CONGO
(MATADI-LÉOPOLDVILLE)

1898-1948



LÉOPOLD II



STANLEY

RÉSUMÉ

DANS L'ORDRE CHRONOLOGIQUE,
DES FAITS PRINCIPAUX DE L'HISTOIRE DU CONGO,
DEPUIS LA RÉUNION A BRUXELLES AU PALAIS ROYAL,
DE LA
CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE GÉOGRAPHIE (1876)
JUSQU'A LA CONSTITUTION DE LA
« COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU CONGO » (1889)

12 septembre 1876

Date d'ouverture des travaux, à Bruxelles, de la Conférence Internationale de Géographie, réunie à l'initiative du roi Léopold II. Cette réunion a pour but d'examiner les moyens à mettre en œuvre pour étudier l'Afrique Centrale.

Il en résulte la création, le 14 septembre 1876, de l'Association Internationale Africaine (A.I.A.) ayant pour mission de coordonner l'action des Comités nationaux chargés d'organiser des expéditions.

Le roi Léopold II prend la présidence de l'A.I.A.

9 août 1877.

Stanley apparaît à Boma. Il a exploré les lacs Victoria, Nyanza et Tanganyika, rejoint le Lualaba,

franchi les cataractes qui seront dénommées plus tard Stanley Falls et reconnu le cours du fleuve Congo. Il a rencontré d'incroyables difficultés pendant les 999 jours que dura son exploration de Zanzibar à Boma et a perdu les trois compagnons blancs qui l'accompagnaient, ainsi qu'une importante partie de ses Zanzibarites. Il est à bout de forces et de ressources.

10 juin 1878

Le roi Léopold II a un premier entretien avec Stanley. Dès ce moment, la construction d'un chemin de fer d'accès aux territoires de l'Afrique Centrale est envisagée et discutée.

25 novembre 1878

Constitution du « Comité d'Etudes du Haut-Congo » au capital de 1 million. C'est un organisme commercial, sans dessein politique, comprenant des intérêts belges, hollandais et anglais.

Le colonel Strauch, secrétaire général de l'A.I.A., en est élu président.

23 janvier 1879

La première mission du « Comité d'Etudes du Haut-Congo » est constituée. Elle est dirigée par son fondé de pouvoirs Stanley, qui embarque à bord du steamer *Albion* à destination de Zanzibar, où il doit recruter le personnel nécessaire à son expédition.

Le 17 août de la même année, Stanley atteint l'embouchure du Congo accompagné de 250 Zanzibarites, auxquels il va joindre une centaine d'indigènes.

En mai, le steamer *Barga* avait quitté Anvers à destination du Congo ayant à bord 4 Belges, 3 Anglais, 3 Américains, 2 Danois et 1 Français, techniciens et marins. Ils devaient rejoindre Stanley et emportaient du matériel fluvial, notamment les bateaux *En Avant*, *Royal* et *A.I.A.*, destinés au haut fleuve, la *Belgique* et l'*Espérance* devant naviguer sur le bas fleuve.

Cette flottille est montée à Banana et rejoint Boma le 22 août 1879. Elle atteint, en septembre, Vivi, point extrême de la navigation sur le Bas-Congo.

17 novembre 1879

Sous les instances du Roi, qui désire pouvoir agir plus librement, le « Comité d'Etudes du Haut-Congo » est dissous. Le banquier Léon Lambert reprend à son compte toutes les dépenses ultérieures de l'expédition Stanley. Mais en fait, le Roi a couvert M. Léon Lambert et c'est le Domaine Privé du Roi qui, à partir de ce moment, assure toutes les dépenses.

Sur le conseil du Roi, M. Lambert ouvre un établissement commercial à Boma. Le Roi lui cède la propriété du steamer *Héron*. En réalité, le nouvel établissement commercial a été fondé pour assurer la liaison, au moyen du steamer *Héron*, entre Banana et Vivi.

21 février 1880

La première mission du « Comité d'Etudes du Haut-Congo » quitte Vivi pour contourner les rapides et atteindre le Stanley Pool. La route à parcourir s'étend sur 450 kilomètres. En route, Stanley rencontre, le 7 novembre, l'explorateur français Savorgnan de Brazza.

21 février 1881

Isanghila est atteint par la caravane. Depuis un an exactement, Stanley a quitté Vivi. Il calcule qu'en marches et contremarches, la caravane a parcouru 3.650 kilomètres.

Six Européens et 22 Noirs sont morts. Presque tous les Européens ont été malades et bon nombre d'entre eux ont dû rejoindre l'Europe. L'*En Avant* et le *Royal* sont mis à l'eau pour entreprendre leur premier voyage vers Manyanga et, par étapes successives, transportant les 50 tonnes de matériel et d'approvisionnement amenés à Isanghila, l'expédition atteint Manyanga le 29 avril 1881 après avoir franchi, en aller et retour, 3.950 kilomètres.

Il reste 153 kilomètres à parcourir par route avant d'atteindre le Stanley Pool. Stanley, à son tour, tombe gravement malade, mais le 3 mai, il est sur pied.

14 juillet 1881

Départ de Manyanga pour entreprendre la dernière partie du parcours.

Le 27 juillet, à l'étape chez le chef Bouaboua-Njali, apparaît le sergent Malamine, laissé par Brazza à Kintamo en gardien du drapeau français. Il annonce à Stanley que Brazza, au nom de la France, a pris possession de la rive septentrionale du fleuve. En conséquence, Stanley décide de passer sur la rive méridionale.

29 novembre 1881

La caravane atteint la plaine voisine de Kintamo. Elle s'installe face au fleuve. Stanley baptise l'endroit du nom de « Léopoldville ». De là partiront toutes les expéditions de reconnaissance vers l'intérieur du Congo.

1^{er} décembre 1881

Fondation de Léopoldville.

En 1882 est créée l'« Association Internationale du Congo » qui, en fait, remplace le « Comité d'Etudes du Haut-Congo ». Mais cette association, dite « internationale », en réalité sera dirigée par le roi Léopold II seul, secondé par des collaborateurs choisis : Banning, Lambermont, Strauch, Beernaert, Sanford et Thys.

Le Roi, par l'« Association Internationale du Congo », prépare la naissance de l'Etat Indépendant du Congo.

6 août 1884

Départ pour le Congo du capitaine Zboïnski, ingénieur belge, chargé de la première étude du tracé du chemin de fer Matadi-Léopoldville.

Pendant sept mois, cet ingénieur explore la région comprise entre Banana et Léopoldville, puis malade, doit rentrer. Mais il rapporte un projet différent de celui de Stanley. Alors que celui-ci avait prévu deux tronçons ferrés joignant Matadi à Isanghila, d'une part, et Manyanga à Léopoldville, d'autre part, Isanghila et Manyanga étant reliés par eau. Zboïnski repoussant ce projet comme trop onéreux parce que traversant des régions trop accidentées, et peu pratiques en soi parce que nécessitant des transbordements, présente un contre-projet réalisant la liaison directe de Matadi à Léopoldville. Il évalue à 15 millions le coût de la construction. Ce premier projet ne sera cependant pas retenu.

15 novembre 1884

Ouverture de la Conférence de Berlin.

Tandis que Stanley amenait les nombreux chefs indigènes des régions récemment conquises à signer des traités, le Roi se créait dans tous les pays de solides amitiés, ralliant à sa cause les hommes les plus en vue. Le 10 avril 1884, les Etats-Unis d'Amérique avaient reconnu l'A.I.A. comme puissance souveraine. Le 23 juin de la même année, Bismarck, au Reichstag, avait déclaré que le Gouvernement Impérial était favorable à la fondation d'un Etat Indépendant du Congo et le 3 septembre, l'Allemagne avait reconnu l'A. I. A. comme puissance souveraine et amie.

La Conférence de Berlin réunit les représentants de quatorze puissances. Il y fut rendu hommage à

l'œuvre accomplie par Léopold II. L'Etat Indépendant du Congo était créé.

28 août 1885

La Chambre des Représentants de Belgique autorise le roi Léopold II à porter le titre de Souverain de l'Etat Indépendant du Congo.

30 mai 1885

Une nouvelle mission d'études, dirigée par le lieutenant Van De Velde et l'ingénieur Petit-Bois, s'embarque pour le Congo pour entreprendre une nouvelle étude du tracé du chemin de fer.

24 décembre 1885

Signature de la convention préliminaire entre l'Etat Indépendant du Congo et le « Syndicat de Manchester » pour constituer, au capital de 25 millions, un organisme chargé de la construction du chemin de fer.

Le Roi avait cru devoir renoncer à l'espoir de trouver en Belgique les capitaux nécessaires et avait traité avec un groupe anglais, convaincu de ce que, selon la parole de Stanley : « Sans chemin de fer, le Congo ne valait pas un penny ». Il était prévu d'ailleurs que la souscription du capital serait ouverte dans tous les pays signataires de l'acte de Berlin, le chemin de fer devant être un organisme international.

En Belgique, l'opinion publique s'émut en apprenant cette nouvelle. Thys, officier d'ordonnance du Roi et cheville ouvrière du « Comité d'Etudes du Haut-Congo » se rend chez le Roi et le supplie de renoncer à son projet. Il propose de fonder la « Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie » (C.C.C.I.) et s'engage à réunir un premier million permettant de pousser les études du tracé.

Le Roi cède à ses sollicitations et suspend les négociations avec le groupe anglais.

A grand'peine, Thys parvient à trouver la somme prévue. Les pourparlers sont dès lors définitivement rompus avec le « Syndicat de Manchester ».

Au mois d'octobre 1886, l'entreprise de la construction du chemin de fer Matadi-Léopoldville entre dans la phase belge.

26 mars 1887

La C.C.C.I. signe, avec l'Etat Indépendant du Congo, une convention lui concédant l'étude du chemin de fer et l'option pour sa construction et son exploitation pendant nonante-neuf ans.

La « Compagnie du Chemin de fer du Congo » (C.C.F.C.) est fondée le 31 juillet 1889.

Dès lors, commence l'épopée de la construction de ce chemin de fer sans lequel le Congo n'aurait jamais atteint le développement qu'il connaît aujourd'hui.

TABLEAU CHRONOLOGIQUE

DES PRINCIPAUX FAITS
QUI ONT MARQUÉ LA CONSTRUCTION
DU CHEMIN DE FER DE MATADI A LÉOPOLDVILLE

(Extrait du livre « La Bataille du Rail »)

1887

8 mai. — Thys, Cambier et les missions technique et commerciale de la C.C.C.I s'embarquent à Anvers à bord du *Vlaanderen*.

18 juin. — Cambier et l'« Expédition des Etudes » arrivent à Matadi.

21 juillet. — Arrivée à Boma de la deuxième équipe d'ingénieurs.

3 décembre. — Cambier interrompt les travaux sur la Lukunga.

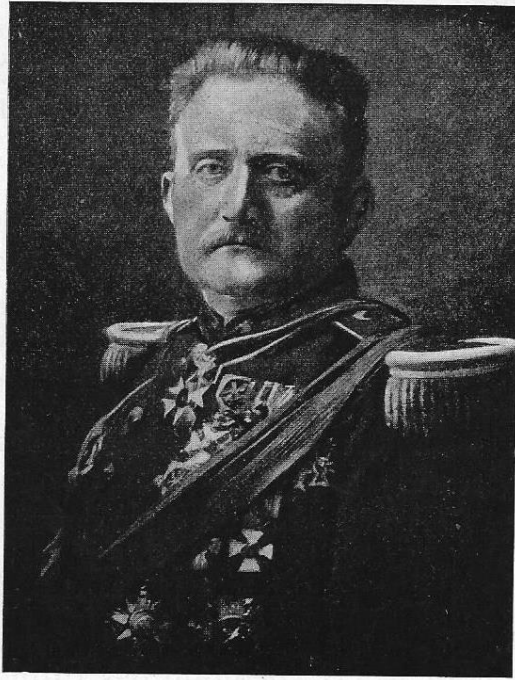
25 décembre. — L'Expédition des Etudes regagne Boma.

1888

5 janvier. — Mort à Boma de l'ingénieur Gilmont.

Avril. — Thys rentre à Bruxelles.

28 avril. — Arrivée à Boma d'un troisième contingent d'ingénieurs.



THYS

25 mai. — Cambier, Charmanne et Vauthier campent à nouveau près de la Lukunga.

15 juin. — Cambier et ses adjoints arrivent à Léopoldville.

18 juillet. — Cambier remet à Charmanne ses pouvoirs de directeur des études.

Août. — Cambier est rentré à Bruxelles.

4 novembre. — L'Expédition des Etudes donne le dernier coup de niveau sur la rive du Stanley Pool.

1889

20 janvier. — Charmanne et l'« Expédition des Etudes » rentrent à Bruxelles.

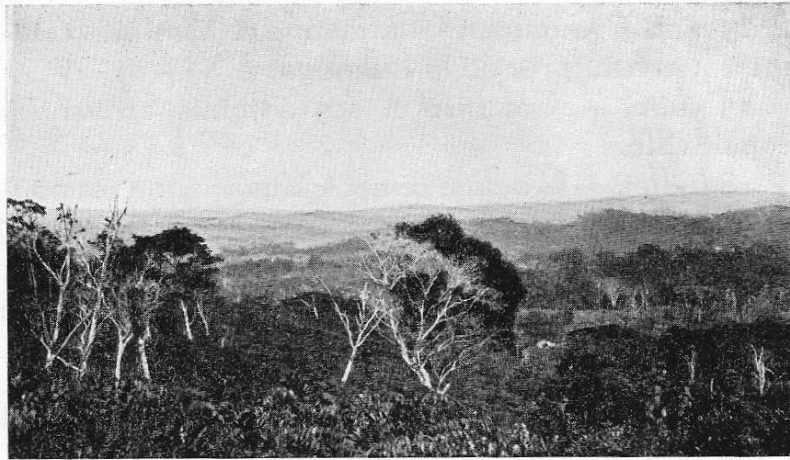
23 juin. — La Chambre des Représentants approuve le projet de loi autorisant le Gouvernement belge à participer à la constitution de la « Compagnie du Chemin de fer du Congo » pour une somme de 10 millions.

26 juillet. — Le Sénat approuve également le projet de loi.

31 juillet. — Constitution de la « Compagnie du Chemin de fer du Congo ».

11 octobre. — Le *Vlaanderen* quitte Anvers avec la première équipe d'ingénieurs destinés à la construction.

10 novembre. — Les premiers ingénieurs débarquent à Matadi.



Aspect de la brousse sur la ligne

1890

15 mars. — A Matadi, le directeur Charmanne donne le premier coup de pioche.

8 août. — Thys se rend en Afrique pour la deuxième fois.

1891

Juin. — La voie est au km. 2,5.

1892

Juillet. — La voie est au km. 9.

2 juillet. — Thys se rend en Afrique pour la troisième fois.

4 décembre. — Inauguration de la section Matadi-Kenge.

1895

6 juin. — Thys part pour le Congo une quatrième fois.

27 juin. — La Chambre des Représentants autorise le Gouvernement à consentir un prêt de 5 millions à la C.C.F.C.

6 août. — La Commission d'enquête gouvernementale part pour le Congo.

1896

15 mai. — La Chambre des Représentants vote le projet de loi autorisant le Gouvernement à souscrire 5 millions dans le capital de la C.C.F.C. et à donner son aval à une émission d'obligations de 10.000.000 de francs.

22 juillet. — Inauguration de la section Matadi-Tumba.

1897

10 novembre. — Thys part en Afrique pour la sixième fois.

1898

16 mars. — La première locomotive atteint le Stanley Pool.

6 juillet. — Inauguration officielle de la ligne à Léopoldville.

16 mars 1898

(Extrait du livre « La Bataille du Rail »)

16 mars 1898. Une date mémorable. Pose du dernier rail : la ligne est parvenue à la « cumulée » 588... au « Pool ».

Cérémonie simple et émouvante. Au bout du rail, on a dressé une grande tente, ornée de plantes vertes, de fleurs et de drapeaux. Le directeur Goffin est là, avec ses plus ardents pionniers : le bouillant Paulissen, chef de l'infrastructure, l'infatigable Cito, chef de la superstructure, Zoé Cote, l'homme de la brigade d'études et d'autres ingénieurs : Cerckel, Lecherf, etc., le brave Gérôme — le plus ancien chef de chantier qui, en 1890, se balançait aux échelles, le long de la falaise de Matadi — et des contre-maîtres, des ouvriers, des agents de divers services.

Goffin a invité le commissaire de district, le calme et froid Paul Costermans — qui depuis huit ans anime le développement de Léopoldville — et ses officiers; Mgr Augouard, Gaillard, le résident français de Brazzaville, Greshoff, le directeur des factoreries hollandaises, des missionnaires, les directeurs des maisons commerciales de Léo, les fonctionnaires du district, le docteur Villa, consul d'Italie, etc.

Des milliers de travailleurs et d'indigènes entourent la tente, s'agitent le long de la voie, dont les rails tout neufs luisent au grand soleil et, brûlants, semblent émettre de vibrantes radiations.

Le directeur Goffin invite les personnalités à bou-



Piquetage au km. 2.100

lonner le dernier rail. Lui-même serre le dernier écrou de la ligne.

Il est 10 h. 30. Vingt et un coups de canon ébranlent tous les échos du « Pool ». Toutes les sirènes des steamers ancrés dans le « Stanley Pool » mugissent ensemble. Un long coup de sifflet strident retentit au loin. Les Noirs trépigent, dansent, hurlent de joie.

Et le premier train apparaît : une locomotive, pavoisée de drapeaux belges et congolais, et deux wagons de matériel. L'ingénieur Cito — rayonnant, bouleversé, triomphant — conduit lui-même la locomotive qui vient s'arrêter devant la tente officielle.

L'obstacle millénaire est enfin surmonté. La lutte est terminée : l'homme a vaincu la nature.

Cent trente-deux Blancs et mille huit cents Noirs ont péri pour que cette œuvre s'accomplisse, pour que cette locomotive, aujourd'hui, mêle ses coups de sifflet à ceux des sirènes des steamers fluviaux congolais.

Mais l'horrible plaie du portage est supprimée et l'énorme bassin du Congo, avec ses 18.000 kilomètres de voies fluviales, est relié à l'Atlantique, à l'Europe, au monde. La civilisation suit cette petite locomotive qui halette là, au bord du « Pool », ce 16 mars 1898.

Le 12 mars 1877, il y a exactement vingt et un ans,



La plate-forme au km. 2.700

Stanley, seul, venant de l'Est, parvenait au « Stanley Pool ».

En décembre 1881, le grand explorateur, animé cette fois par la volonté royale, lançait le petit steamer *En Avant* sur les eaux de ce même « Pool ».

Le 15 mars 1890, on attaque, à Matadi, la construction du chemin de fer.

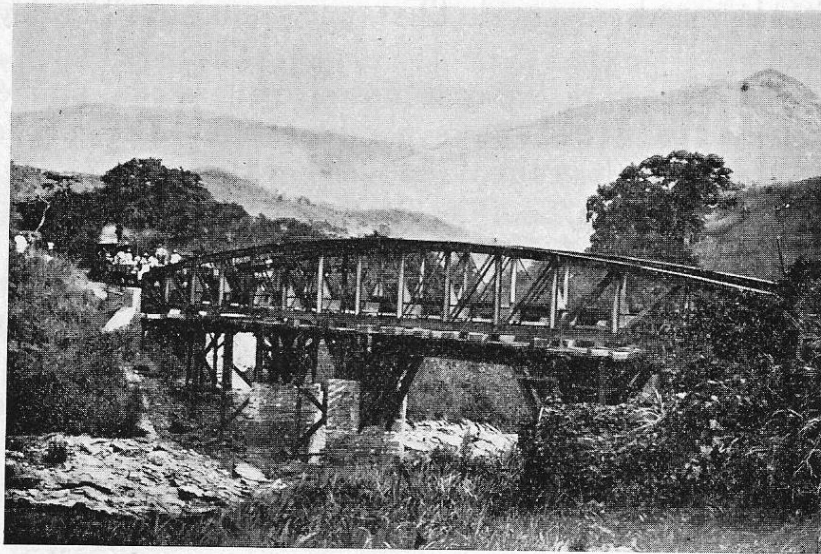
Enfin, le 16 mars 1898, la locomotive atteint le « Pool » incrustant sur la carte d'Afrique un trait d'union, générateur d'un immense et lumineux progrès.

Quatre dates historiques. Trois magnifiques étapes dans l'histoire du continent africain.

A midi, un déjeuner, bruyant et coloré, réunit les triomphateurs et les invités. Toast au Roi et discours... Champagne...

A 6 heures du soir, un soleil pourpre ensanglante les eaux calmes du « Stanley Pool ». Un petit steamer emporte les invités français vers leur résidence. Les Belges continuent... La cité est en liesse : toute la nuit, autour des feux, les Noirs dansent, chantent et les tam-tams clament leur joie déchaînée.

Le 29 mars 1898, le premier train venant du « Pool » ramène à Matadi le directeur Goffin et son équipe de choc : Paulissen, Cito, Cote. Tous les drapeaux flottent au vent. Dans le port, le steamer *Coomassie* a arboré son grand pavois. Tous les Européens de Matadi sont sur le quai de la gare et font aux courageux ingénieurs un accueil triomphal.



Le pont de la M'Pozo (km. 8) et le pic Cambier.
A cet endroit passait le chemin des caravanes

Le dimanche 27 mars 1898, dans la soirée, le major Thys annotait des rapports, dans le bureau de son habitation, chaussée de Charleroi, à Bruxelles.

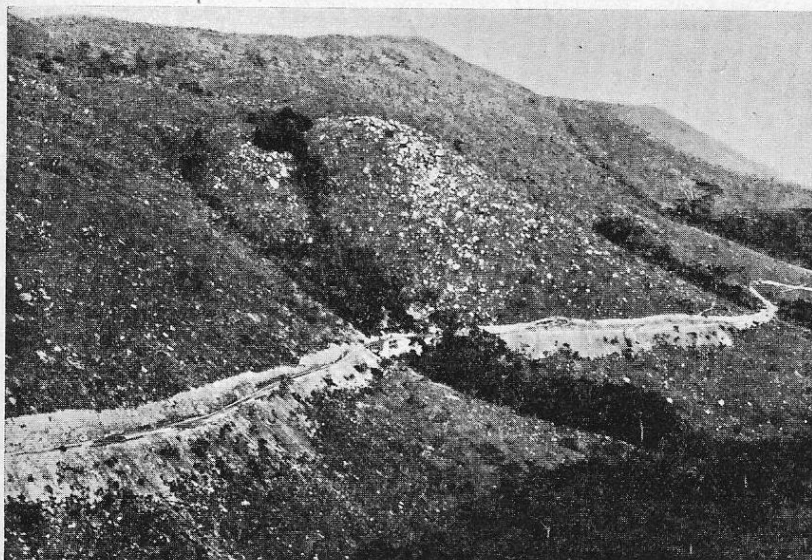
On frappe... C'est A.-J. Wauters, le secrétaire général des Compagnies du Congo, nerveux, surexcité. Il brandit un télégramme. « Nous y sommes », s'écrie-t-il. Thys prend — et sa main tremble un peu... — le carré de papier bleu :

« Stanley-Pool, le 16 mars 1898.

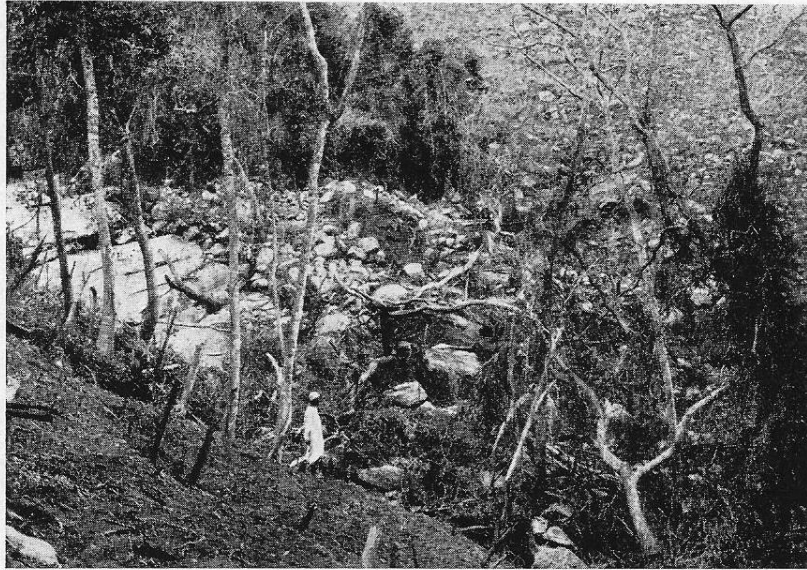
» La locomotive est arrivée aujourd'hui à Dolo.

Goffin. »

Quelle puissante émotion, quelle vague de joie envahissent à ce moment cet homme. Il reste un instant immobile et se tait. En quelques minutes, le film de cette dramatique entreprise défile dans sa mémoire. Il en revoit tous les épisodes : son entrevue avec le Roi, au Palais de Laeken, un soir de 1885; le Souverain s'écriant : « Mais il nous faut ce chemin de fer »; la chasse au premier million; l'assemblée constitutive de la « Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie »; le premier départ pour l'Afrique, avec Ernest Cambier, à bord du *Vlaanderen*; la dure « mission des Etudes »; la rédaction de la « Brochure blanche »; la campagne pour les 25 millions; la constitution

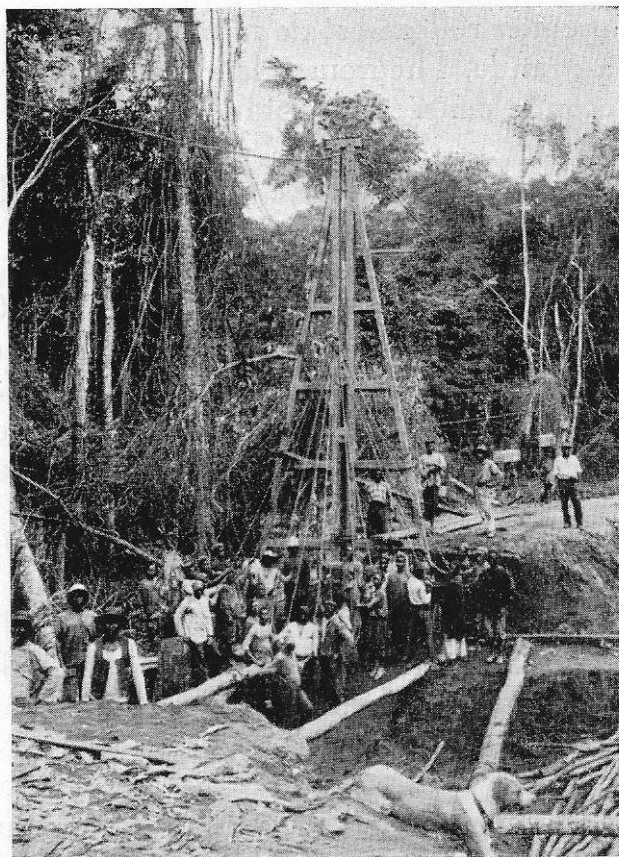


La montée vers Palabala (km. 16)



Le ravin du Sommeil

de la « Compagnie du Chemin de fer du Congo »; la M'Pozo, Palaballa, le cauchemar de la main-d'œuvre; tous ces morts... : « Ce sera une lutte, Charmanne, une lutte âpre et farouche, de chaque instant... »; la terrible année 1892; les voyages d'inspection en Afrique; la « palabre » avec le Roi; la lutte dans la presse, au Parlement; la détresse financière; le travail à prime; le bout du rail poussant sans cesse, dès lors, victorieusement en avant, animé par des hommes enthousiastes qu'il évoque avec fierté, avec affection; et, enfin, dans sa main, ce télégramme qu'il lit et relit, qu'il se répète; ces mots que scande tout son être intime, qui se



Battage du Pont de la N'Tobo

rythme dans son cœur, qui l'emplissent comme un hymne : « Locomotive Stanley Pool », « Locomotive Stanley Pool ».

Minute qui balaie tout, qui paie de tout. Moment qui est un sommet.

Et Thys va vers sa table de travail, écrit : « Sire... ».

Car son premier réflexe est de faire connaître au Souverain, la grande, l'heureuse, la décisive nouvelle.

Sa seconde pensée va à Stanley :

« Une dépêche m'annonce que, le 16 mars, la locomotive est arrivée au Stanley-Pool. En cette circonstance, ma pensée se reporte naturellement vers l'homme illustre qui, après avoir découvert le Congo, a si magistralement exposé la nécessité du chemin de fer des cataractes. En dépit des difficultés considérables que nous avons rencontrées, ce chemin de fer est aujourd'hui construit. Vous vous en réjouirez avec nous. »

Puis il répond à Goffin :

« J'ai reçu avec la plus vive satisfaction la nouvelle de l'arrivée de la locomotive au Pool. Je vous envoie, ainsi qu'au personnel sous vos ordres, mes plus chaleureuses félicitations. »

Enfin, il écrit une lettre qu'il fait porter d'urgence au ministre d'Etat, Auguste Beernaert, — à qui le Congo doit tant — et il expédie des télégrammes, notamment à son vieil ami Camille Janssen, gouverneur général honoraire du Congo, au gouverneur général Wahis, à Mgr van Aertselaer, supérieur général des Missions de Scheut, à la direction de la Maison hollandaise du Congo, à Rotterdam, etc.

Puis Thys dicte à Wauters l'ordre de service suivant, adressé au personnel des Compagnies du Congo :

« Ordre de Service. »

» J'ai l'honneur de porter à la connaissance du personnel des Compagnies le texte de la dépêche suivante que je viens de recevoir, et qui m'annonce l'arrivée de la locomotive au Stanley-Pool :

« Stanley-Pool, le 16 mars 1898.

» La locomotive est arrivée aujourd'hui à Dolo.

Goffin. »

» C'est au dévouement de tout le personnel et à son union dans le travail, qu'est dû l'éclatant succès qui vient couronner les efforts que nous poursuivons depuis onze années.

» Je saisis cette occasion pour lui exprimer ma reconnaissance et lui donner l'assurance de mon affection.

A. Thys. »

Le lendemain matin, Thys se rend en ses bureaux, rue Bréderode. L'immeuble est en fête et dans l'effervescence. Les drapeaux belges et congolais flottent aux balcons. Tout le personnel se trouve réuni avec l'état-major de Thys : le major Ernest Cambier, A.-J. Wauters, le major Laurent, l'ingénieur Trouet, Alexandre et Emile Delcommune.

On acclame le « grand patron » et Wauters lui dit :

« Quels que soient les grands travaux que conce-

vront et qu'édifieront dans l'avenir ta pensée hardie et ton activité, il est probable que la création et la construction du chemin de fer du Congo demeureront l'œuvre capitale et dominante de ta carrière. Quelle autre entreprise future pourrait, en effet, lui être comparée sous le triple rapport de l'élévation et de l'ampleur du but, de la multitude et de la variété des difficultés rencontrées et vaincues, de l'importance et de la fécondité des résultats attendus?

» Tous ceux qui travaillent avec toi et qui, depuis onze ans, suivent les phases successives — parfois émouvantes — par lesquelles ton œuvre a passé, comprennent, mon cher Thys, ton légitime orgueil et applaudissent à ton succès. Unis dans un même sentiment de fierté, ils te présentent leurs plus chaleureuses félicitations, ainsi que la nouvelle affirmation de leur dévouement complet. »

Thys, en quelques mots, remercie, dit sa joie et sa reconnaissance envers tous ceux qui ont eu foi en lui. On signe une adresse au personnel d'Afrique lui exprimant l'admiration de tous.

Thys, en pénétrant dans son bureau, trouve sur sa table, des lettres, des télégrammes, qui continuent à affluer. Le premier disait :

« Je vous remercie bien de votre bonne lettre. Je me réjouis vivement de l'excellente nouvelle et vous envoie mes chaleureuses félicitations.

Léopold. »

Et cet autre :

« Votre glorieuse nouvelle me réjouit au delà de toute expression. Bien qu'elle soit toute de paix, la victoire que vous avez remportée est considérable. La Belgique peut être fière d'avoir achevé le premier chemin de fer en Afrique équatoriale. Mes plus chaleureuses félicitations au Roi, aux directeurs du chemin de fer et au persévérant peuple belge. Puisse Dieu combler de bénédictions votre noble œuvre.

Stanley. »

Puis cette lettre, sur papier de la Chambre des Représentants, qui ne contient qu'un mot, un seul, mais un mot qui, sous cette plume, dit tout :

« Mon cher major,
» Merci...

Votre dévoué,
A. Beernaert. »

Le 26 juin 1898, le Roi nommait le major Thys, lieutenant-colonel. Et le Souverain déclarait :

« L'œuvre grandiose du chemin de fer de Matadi au « Pool » marquera dans les annales de notre commerce et dans l'histoire de la civilisation. »

C'était enfin la victoire.

PRINCIPALES CAMPAGNES

D'EXPLORATION ET DE CONQUÊTE DES TERRITOIRES DU CONGO BELGE

*(Résumés et extraits de chapitres du livre « Léopold II, Bâtitteur d'Empire »
de Liebrecht)*

1883

Occupation du Niadi-Kwilu.

Le Portugal revendiquait la possession de la côte depuis 5°5 de latitude sud jusqu'à 8°, des deux rives du Congo jusqu'à Noki.

Brazza, rentré en France, avait obtenu du Parlement français la reconnaissance du traité conclu par lui avec Makoko. Il fallait, selon lui, interdire aux Belges toute activité au nord de 5°5 de latitude sud. L'accès de Vivi était donc sérieusement compromis.

Le Roi, jugeant la situation précaire, voulut conquérir un autre accès à l'océan et donna ses instructions.

Le capitaine anglais Grant Elliott, accompagné de quatre adjoints de nationalités différentes, quitta Vivi le 13 janvier 1883 pour rejoindre Isanghila et de là s'enfoncer vers l'ouest.

Simultanément, Stanley envoyait le lieutenant

Van de Velde, à bord du *Héron*, prend possession de Loango sur la côte atlantique, au sud de l'embouchure du Kwilu. Van de Velde y débarqua le 9 février 1883 et signa des traités avec les indigènes. Il remonta le Kwilu jusqu'à 40 kilomètres de l'embouchure où il fut arrêté par des chutes. Il fonda la station de Rudolphstad que le capitaine Elliott devait rejoindre au mois d'avril suivant.

1883 - 1884

Conquête des rives du fleuve Congo, de Léopoldville aux Stanley-Falls.

Le 22 août 1883, une flottille, comprenant le *En Avant*, le *Royal* et l'*A.I.A.*, quittait Léopoldville, sous la direction de Stanley, avec pour objectif l'extrême limite du bief navigable sur le Haut-Fleuve.

L'occupation de Bolobo présenta de sérieuses difficultés, bien qu'antérieurement, les indigènes y eussent toléré la présence des Blancs, la flottille fut violemment attaquée par les riverains. Après plusieurs jours de pourparlers, Liebrecht put débarquer.

Le 12 septembre, Stanley atteignit Lukolela où il fonda une station sous le commandement de Glave, de nationalité anglaise. A l'Equateur, il constata que la station commandée par les lieutenants Coquilhat et Van Gele avait considérablement progressé. Le calme régnait parmi les indigènes.

Le 21 octobre, Stanley atteignit Bangala où le chef Mata-Buiké fut très accueillant, contrairement à toute

attente, car, en 1877, Stanley avait dû livrer combat dans cette région où les indigènes s'étaient montrés particulièrement agressifs.

Le 15 novembre, la flottille pénétra dans l'embouchure de l'Aruwimi avec une certaine appréhension, car là également, en 1877, Stanley avait subi un furieux assaut de la part des indigènes.

Les populations des villages Mokulu et Basanga ne marquèrent cependant pas d'hostilité.

En amont de l'Aruwimi, l'expédition constata que les indigènes qui, en 1877, avaient accueilli Stanley avec sympathie, fuyaient l'approche des Blancs. Des Arabes, conduits par Karema, venaient d'incendier tous les villages, avaient pillé, massacré et enlevé 2.300 femmes et enfants et 2.000 défenses en ivoire. Trois autres bandes avaient opéré précédemment, capturant 10.000 esclaves et massacrant plus de 30.000 individus, hommes, femmes et enfants. Stanley n'avait pas les moyens d'agir; il dut se borner à enregistrer cette tragédie. Il poursuivit son voyage et au début de 1884, fonda la station de Stanley-Falls, qu'il laissa sous le commandement du chef mécanicien irlandais Binnie.

1884 - 1885

Occupation du Kasai.

Pendant que Stanley prenait possession du Haut-Congo, le Roi s'était mis en rapport avec l'explorateur Wissman, afin qu'il entreprenne la reconnaissance de la région du Kasai.

Parti de Saint-Paul-de-Luanda, Wissman fonda Luluabourg au début de 1884.

Vers le milieu de 1885, l'expédition, venant de la Lulua, atteignit le Kasai, reconnut l'embouchure du Sankuru et descendit vers le Stanley-Pool.

Le docteur Wolf, adjoint de Wissman, fonda la station de Luebo au confluent de la Lulua et du Kasai et entreprit ensuite la reconnaissance du Sankuru.

1886

Expédition de Van Gele dans l'Ubangui.

Le Roi donna l'ordre à Van Gele de reconnaître le cours de l'Ubangui aussi loin qu'il le pourrait.

Van Gele, accompagné du lieutenant Lienart, remonta la rivière jusqu'aux rapides de Zongo, qu'il atteignit le 29 octobre 1886; il ne put les franchir. En novembre 1887, il se trouvait à nouveau en aval des rapides et, cette fois, parvint à surmonter les difficultés de l'entreprise et dépassa les rapides de Mokwange. Au delà, la navigation s'effectua sans trop d'entraves jusqu'aux rapides de Banzy. Les explorateurs atteignirent un point situé par 4°25 de latitude nord et 22° de longitude est. Un degré les séparait du camp arabe de l'Alikoko situé sur l'Uélé. Il était ainsi prouvé que l'Uélé s'identifiait avec l'Ubangui. Schweinfurth, qui avait découvert l'Uélé, avait émis l'hypothèse qu'il s'agissait d'un affluent du Niger. Van Gele tranchait, au point de vue géographique, un différend qui avait donné lieu à bien des controverses.

En juin 1889, Van Gele reprenait la route de l'Ubangui, afin d'occuper la région. Il était accompagné des lieutenants Lemarinel, Hanolet et De Rechter, et du sergent Busine. L'expédition disposait des deux vapeurs *En Avant* et *A.I.A.* Hanolet fut laissé à Zongo, De Rechter à Banzyville.

L'explorateur Van Gele permit la délimitation de la frontière séparant les territoires de l'Etat Indépendant des territoires français.

1887

Expédition au secours d'Emin Pacha.

En mars 1887, Stanley rejoignit à nouveau Matadi, venant de Belgique, afin de secourir Emin Pacha à Wadelai. Empruntant la route des caravanes, il arriva à Léopoldville le 21 août.

Il remonta le fleuve Congo jusqu'à l'Aruwimi et de là s'enfonça dans la forêt tropicale.

Après un silence angoissant de un an et demi, il reparut à l'embouchure de l'Aruwimi pour y prendre des renforts et rejoindre ensuite la région des Lacs. Il reconduisit Emin Pacha à la Côte orientale.

1890 - 1891

Occupation de la frontière de l'Angola.

Le lieutenant Dhanis reçut mission de gagner le Kwango et de s'avancer aussi loin que possible vers le

sud. En septembre 1891, il atteignit Kapenda-Kumulamba où il se heurta à l'autorité portugaise. Il devait résulter de cette rencontre un conflit politique avec le Portugal, suivi de négociations qui aboutirent à déterminer la frontière des possessions portugaises.

1891

Occupation du Katanga.

Jusqu'en 1890, les divers groupements semblaient s'être désintéressés de la région située au nord de la ligne de crête démarquant les bassins du Congo et du Zambèze.

Quatre expéditions de reconnaissance furent envoyées au Katanga. La première dirigée par le lieutenant Lemarinel, accompagné du lieutenant Descamps et du sergent Legat, atteignit le royaume de M'Siri le 16 avril 1891.

La seconde, organisée par la C.C.C.I., sous la conduite d'Alexandre Delcommune, ayant comme adjoints le docteur Briard, le géologue Diederich et le sergent Cassart; la troisième, l'expédition Bia-Francqui, accompagnée du géologue Cornet et du docteur Amerlinck, et la quatrième, sous le commandement du capitaine Stairs, ayant pour adjoints le capitaine Bodson, le marquis de Bonchamps et le docteur Moloney, arrivèrent à destination respectivement le 6 octobre 1891, le 6 décembre 1891 et le 14 décembre 1892.

Expédition vers le Nil.

Cette expédition partit du Bas-Congo sous le commandement du capitaine Van Kerckhoven.

Une première colonne, conduite par le lieutenant Ponthier, atteignit Bumba, d'où elle se dirigea, par terre, vers les Uélés. L'hostilité des Budjas l'obligea à revenir sur ses pas. Ponthier décida alors de rejoindre Djabbir par l'Itimbiri.

Tandis que Ponthier s'efforçait d'atteindre Ibembo, Van Kerckhoven assurait l'envoi vers Buta du matériel nécessaire à son expédition. Pendant ce temps, le lieutenant Milz était entré en contact avec le sultan Djabbir et s'était installé chez lui, d'où il noua des relations avec les principaux sultans de la région et, notamment, avec le sultan Semïo, dont l'influence s'étendait fort loin.

Au cours d'un combat contre les trafiquants arabes, à l'embouchure du Bomokandi, Van Kerckhoven fut tué accidentellement. Le lieutenant Milz succéda à son chef et s'avança jusqu'en vue du Nil.

En 1893, le capitaine Delhanghe atteignit le Nil qui fut occupé à Mugi, Laboré et Dufilé. Mais les forces belges ne purent résister aux attaques des Mahdistes et reculèrent jusque Dangu, dont elles firent leur forteresse avancée. De là, elles poussèrent des reconnaissances hardies pour tenir les Derviches en respect.

Deux d'entre elles conduisirent à des contacts sanglants; la première, le 23 octobre 1894, dirigée par le

lieutenant Francqui, ayant comme adjoint le lieutenant Christiaens; la seconde, conduite par le lieutenant Witterwulghe.

En 1897, le 15 février, Chaltin atteignit également le Nil, non loin de Redjaf; il y défit les Mahdistes, occupa et organisa la place.

Expédition de la Ruzizi-Kivu.

La frontière est, mal délimitée par la carte jointe à la déclaration de neutralité (1885), donna lieu à des différends avec les Allemands qui avaient atteint le lac Kivu et la Ruzizi. L'État Indépendant du Congo, pour imposer le respect de ses droits, organisa une puissante colonne d'occupation. Les meilleurs officiers furent envoyés dans cette région, notamment le lieutenant Milz, le commandant Costermans et le capitaine d'état-major Tombeur.

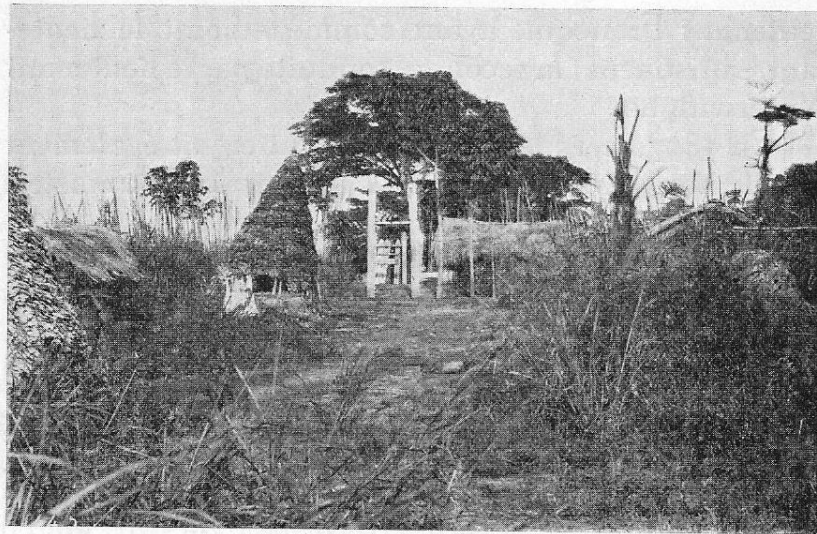
Campagne antiesclavagiste.

La région située entre le Lualaba et les Grands Lacs était aux mains des trafiquants arabes, venant de Zanzibar.

Ils s'étaient solidement établis aux Stanley-Falls, à Kasongo, Nyamgwe, Kirundu, Kabambare.

Léopold II, décidé à entreprendre une action décisive, fit construire à Basoko (embouchure de l'Aruwimi) et à Lusambo, de solides bases d'opération.

La lutte commença en 1890 contre Gongo-Lutete, vassal de Sefu, installé à Kasongo.



Vestiges d'un camp retranché de Stanley, près de Yambouya

Dhanis le battit le 6 mai 1892. Lippens et De Bruyne, retenus en otage par Sefu, furent assassinés. Dhanis se porta à la rencontre de Sefu. Une première bataille eut lieu en novembre 1892 à Chige. Poursuivant Sefu, Dhanis arriva devant Nyangwe le 29 janvier 1893. Il établit son camp en face de la ville et obligea l'ennemi à la fuite. Le 4 mars 1893, Dhanis campait à Nyangwe. Il marcha alors sur Kasongo et défit les Arabes.

Au même moment, Chaltin battait les Arabes sur les rives de la Kasuku, puis rejoignant Stanleyville attaqué par Rachid, obligea les Arabes à lever le siège.

Le chef arabe Rumaliza, resté jusqu'alors en dehors

du conflit, se porta à la rencontre de Dhanis. Celui-ci l'attaqua le 15 octobre 1893. Les Arabes, à leur tour, prirent l'offensive les 17 et 18. Néanmoins, Dhanis parvint à investir Rumaliza dans ses positions et, privés de vivres, les Arabes furent contraints à la retraite. Dhanis les poursuivit, et groupant ses forces, attaqua à nouveau à Ogella. Rumaliza se réfugia à Udjidji.

D'autre part, au sud du Tanganyika, les esclavagistes étaient dominés.

La campagne se termina par la défaite totale des troupes arabes. L'Etat Indépendant, par ses seules forces, venait d'anéantir l'esclavagisme dans le centre africain.

Reprise du Congo par la Belgique.

En 1889, à l'occasion de la création de la « Compagnie du Chemin de fer du Congo », se produisit la première intervention financière de la Belgique en faveur du Congo.

Le 2 août 1889, par testament, le Roi Léopold II léguait le Congo à la Belgique. L'année suivante, le texte de ce testament fut donné en lecture aux Chambres.

Au cours des années suivantes, les différends d'ordre international avaient été fréquents : l'Etat Indépendant s'était trouvé aux prises, successivement, avec toutes les colonies limitrophes. Léopold II pensait que si le Gouvernement belge pouvait se substituer au Gouvernement congolais, la situation s'éclaircirait.

Le Roi jugea, en 1895, le moment favorable pour l'annexion du Congo par la Belgique et le 5 août, il fit savoir que s'il convenait à la Belgique de contracter des liens plus étroits avec le Congo, il était décidé à l'accepter sans délai.

Cette position suscita de violentes polémiques dans la presse, les uns étant partisans de la reprise immédiate, les autres rejetant l'idée sous le prétexte que le Congo serait une charge trop lourde pour la Belgique.

Le Roi, en face de ces réactions, jugea que l'heure de la reprise n'avait pas sonné et notifia sa décision aux Chambres.

A l'expiration de la convention du 3 juillet 1890, un projet de loi parut au *Moniteur* du 14 août 1901, stipulant que le Gouvernement belge renonçait provisoirement au remboursement des sommes dues par l'Etat Indépendant; la Belgique entendant cependant conserver la faculté d'annexer la colonie lorsqu'elle le jugerait opportun.

Le ministre Beernaert, à cette occasion, tenta à nouveau, mais sans succès, de provoquer l'annexion.

En 1908, le Congo était sorti de l'ère de conquête, malgré les faibles moyens dont avait disposé l'Etat Indépendant. Le pays était organisé administrativement, les frontières étaient délimitées sans contestation possible.

Malgré une opposition assez vive d'une partie du Parlement, la Belgique, le 18 octobre 1908, annexa le Congo.

Transformation de la ligne du chemin de fer.

La voie, terminée en 1898, était à l'écartement de 0 m. 765, composée de rails de 22 kilos par mètre courant, posés sur traverses métalliques de 30 kilos à raison de 1.400 traverses par kilomètre. Le rayon minimum des courbes était de 50 mètres et les rampes maxima étaient de 45 millimètres par mètre non compensées dans les courbes.

Ces caractéristiques rendaient évidemment l'exploitation difficile et onéreuse. Une locomotive pesant 28 tonnes remorquait seulement trois wagons, soit environ 30 tonnes utiles et 28 tonnes de poids mort.

La vitesse maximum était limitée à 25 kilomètres à l'heure et la vitesse commerciale tombait à moins de 20 kilomètres.

Le trafic, d'année en année, s'était considérablement accru. Le tableau suivant indique, en tonnes de 1.000 kilos, le tonnage marchandises et produits transportés dans les deux sens, de 1908 à 1922 :

1908.....	33.432	1916.....	70.036
1909.....	40.830	1917.....	83.774
1910.....	47.061	1918.....	80.851
1911.....	62.107	1919.....	99.238
1912.....	66.160	1920.....	131.053
1913.....	86.404	1921.....	135.156
1914.....	53.880	1922.....	141.406
1915.....	47.454		



Le fleuve Congo

Le chemin de fer, tel qu'il avait été conçu et réalisé, ne répondait plus aux besoins croissants de la Colonie. Il fut donc décidé de transformer la voie, en lui donnant les nouvelles caractéristiques suivantes :

Longueur : 566 kilomètres au lieu de 400 kilomètres;

Ecartement : 1 m. 067;

Rail de 33 kg. 400 par mètre courant posé sur

traverses métalliques de 47 kilos à raison de 1.500 traverses par kilomètre de voie;

Rampe maximum : 17 millimètres par mètre, compensée;

Rayon minimum des courbes : 250 mètres.

Les travaux commencèrent le 23 octobre 1923 et furent finis le 1^{er} janvier 1932.

La nouvelle ligne présente une capacité de 2 millions de tonnes dans chaque sens et par an.

Depuis la transformation, la ligne a transporté dans les deux sens et en trafic local (marchandises en service et charbon exclus) :

1923.....	189.991	1935.....	405.227
1924.....	184.050	1936.....	488.629
1925.....	283.374	1937.....	620.492
1926.....	354.166	1938.....	610.777
1927.....	398.936	1939.....	601.312
1928.....	396.048	1940.....	482.971
1929.....	485.122	1941.....	532.283
1930.....	531.485	1942.....	831.233
1931.....	499.643	1943.....	814.435
1932.....	432.497	1944.....	708.070
1933.....	362.060	1945.....	762.129
1934.....	370.755	1946.....	867.037

Port de Matadi.

Le port de Matadi comportait à l'origine deux piers métalliques de 100 mètres de longueur chacun, per-



Matadi — Tunnel et Pont du Ravin Léopold

mettant donc l'accostage d'un navire à chaque pier. Ces deux piers furent reliés par la suite pour offrir un accostage de 600 mètres, raccordé à la rive par trois passerelles.

Au moment de la transformation de la ligne, le port de Matadi subit de nouvelles modifications, qui portèrent ses quais à la longueur de 1.100 mètres, auxquels vinrent s'ajouter 500 mètres de rive accostable. En remblayant la partie située entre le quai et la rive naturelle, on gagna sur le fleuve une bande de 100 mètres sur laquelle furent érigés les magasins.

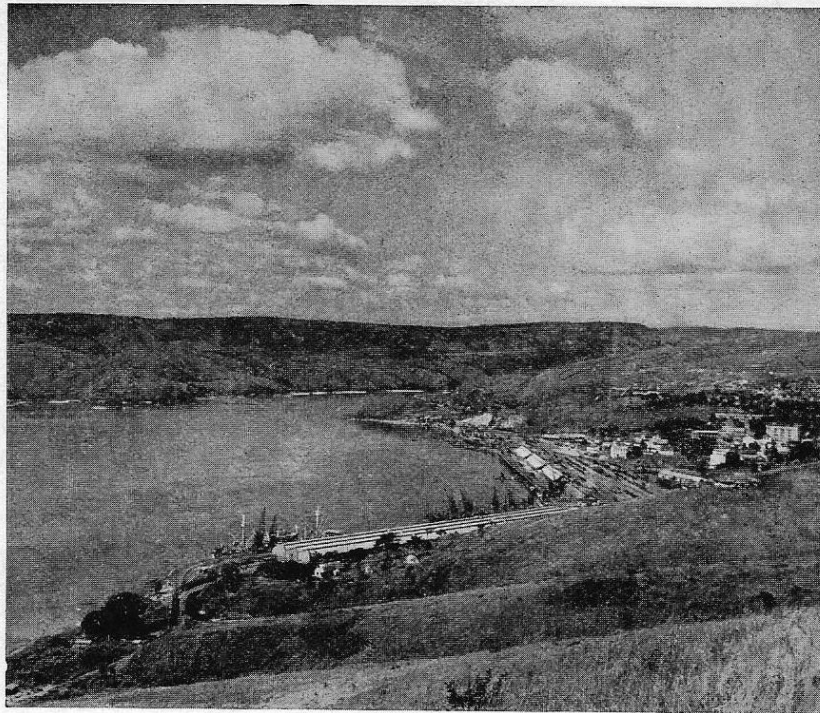
L'équipement actuel du port de Matadi se compose de :

- 10 grues électriques de 3 tonnes à 18 m. 75 de portée et 6 tonnes à 10 mètres de portée;
- 1 grue électrique de 1 tonne;
- 1 grue à portique de 10 tonnes;
- 1 grue derrick de 50 tonnes;
- 1 pont transbordeur de 2 t. 5;
- 13 grues à vapeur.

La superficie totale des magasins est de 23.750 mètres carrés.



Matadi en 1893



Vue d'ensemble du Port de Matadi

Le trafic actuel nécessite cependant un accroissement de la capacité de travail du port.

Aussi, l'équipement doit-il s'accroître de 10 nouvelles grues électriques et la superficie des magasins situés en amont doit être doublée.

Le port de Matadi a manipulé (importation et exportation) : 604.999 tonnes en 1946.

ORGANISATION ACTUELLE DES TRANSPORTS AU CONGO BELGE

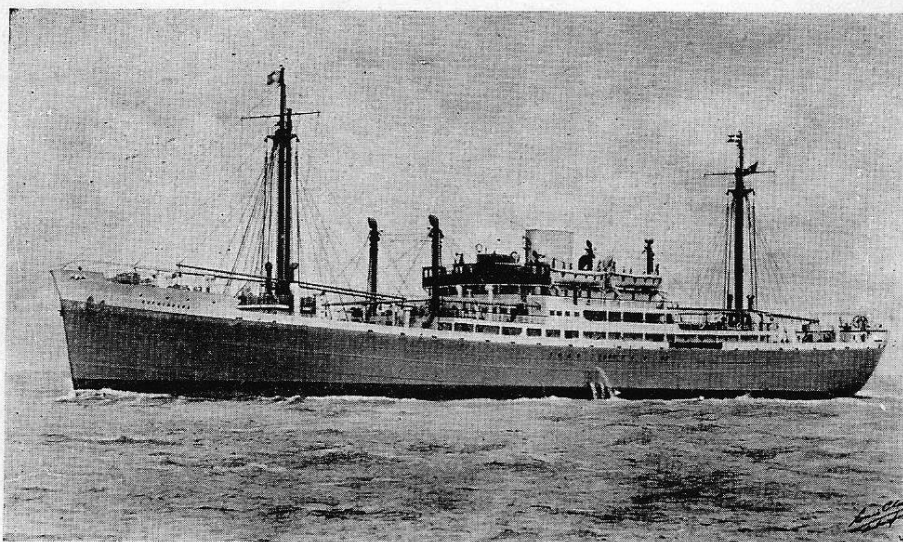
La mise en valeur de la Colonie a nécessité l'extension toujours plus poussée des moyens de transport.

En 50 années, le pays s'est équipé à un rythme accéléré et, à la fin de l'année 1946, dispose pour le transport des voyageurs, des marchandises et des produits, de :

- 99.915 kilomètres de routes;
- 4.878 kilomètres de rail;
- 12.348 kilomètres de voies navigables, et de
- 13.500 kilomètres de voies aériennes.

Compagnie Maritime Belge

C'est le 24 janvier 1895 que fut fondée la Compagnie Belge Maritime du Congo, destinée à l'établissement et l'exploitation d'un service de bateaux à vapeur sous pavillon belge d'Anvers au Congo. Jusqu'à cette époque, l'Etat Indépendant du Congo n'était relié à la Belgique que par des lignes étrangères.



Le m/v Copacabana de la C. M. B.

Depuis cette période, la Compagnie assura régulièrement la liaison entre la Belgique et la Colonie.

Durant la première guerre mondiale, les bateaux de la Compagnie assurèrent le service entre la Grande-Bretagne et le Congo, mais rejoignirent leur port d'attache qui était Anvers, dès que les circonstances le permirent.

Un des soucis constants de la Compagnie a toujours été l'amélioration de son matériel navigant, de manière à fournir, tant aux passagers qu'aux chargeurs, le maximum de confort et de sécurité.

Après la première tourmente mondiale en 1920, la Compagnie Belge Maritime du Congo fonda à ses

côtés la Compagnie Africaine de Navigation, destinée à l'aider dans le transport des marchandises. Cette Compagnie assura non seulement un service vers les ports du Bas-Congo, mais également un service vers les ports de la Côte orientale d'Afrique : Mombasa, Dar-es-Salaam et Beira. En 1929, la Compagnie Africaine de Navigation fut absorbée par la Compagnie Belge Maritime du Congo et cette dernière, en 1930, par fusion avec le Lloyd Royal Belge, devint la Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal). Les services de celle-ci n'allaient plus se borner uniquement à la liaison entre la Belgique et sa colonie du Congo Belge, mais également s'étendre aux lignes vers l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud.

Malgré les pertes énormes subies par la flotte de la Compagnie Maritime Belge pendant la seconde guerre mondiale, la Compagnie fait un effort considérable pour rétablir ses services d'avant-guerre et, en ordre principal, la liaison entre Anvers et les ports du Bas-Congo.

Actuellement, la Compagnie exploite :

La ligne Anvers à Boma et Matadi...	4.982 Milles
La ligne Anvers à Lobito	5.126 Milles
La ligne Anvers à New-York	3.265 Milles
La ligne Anvers à Pernambouc, Rio-de-Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos-Aires	6.400 Milles

De plus, la Compagnie a participé à la création d'une nouvelle société de navigation, la Compagnie

Maritime Congolaise, qui assure la liaison directe entre Matadi et New-York : 5.723 Milles, Matadi-Durban : 2.500 Milles via Lobito, Walfishbay, Luderitz, Cape Town et East London.

La gérance de la Compagnie Maritime Belge, ainsi que de la Compagnie Maritime Congolaise, est assurée par l'Agence Maritime Internationale.

Sabena

Créée il y a 25 ans, la Sabena a établi progressivement un réseau de lignes aériennes belges, dont l'intensité et la réputation s'accroissent chaque jour.

Les opérations aériennes de la guerre 1914-1918 révélèrent les possibilités de l'avion. Dès l'armistice, les Belges, fidèles à leur goût du progrès, assumèrent la tâche du pionnier dans ce domaine nouveau.

Une Société Nationale pour l'Etude des Transportés Aériens (Snet), fut créée à Bruxelles dès 1919, afin de préparer la création d'une aviation commerciale nationale en Europe et en Afrique. Lorsque la période d'étude fut jugée suffisante, en 1923, la Snet, l'Etat belge et la Colonie créèrent ensemble une société de transports aériens qui prit le nom de Sabena (Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne). Cette formule d'association d'intérêts publics et privés s'est révélée, par la suite, extrêmement fructueuse sur le plan national.

La nouvelle Société prit un rapide essor. L'Angleterre, la France, la Hollande, la Suisse, l'Allemagne, les pays Scandinaves et la Tchécoslovaquie furent bientôt reliés à Bruxelles et à Anvers par des lignes rapides et régulières. En même temps, et la première dans le monde, la Sabena créait et développait un important réseau de lignes régulières au-dessus des terres vierges d'Afrique; enfin, elle mettait à l'étude une liaison aérienne entre la Belgique et sa colonie. Le 23 février 1935, le service régulier Bruxelles-Léopoldville était inauguré. En 1938, la Sabena lançait sur cette longue ligne le S-83, l'appareil commercial



Un avion de la Sabena

le plus rapide du monde à cette époque. Le voyage s'effectuait en trois jours et demi et la Société belge s'adjudgeait ainsi le ruban bleu des traversées intercontinentales.

La deuxième agression allemande devait interrompre les services européens et la ligne Belgique-Congo. Lorsque la Belgique fut envahie, la Sabena-Afrique mit à la disposition des Alliés toutes ses ressources en personnel et en matériel. Et, pendant plus de quatre ans, ses avions transportèrent par-dessus les forêts, les savanes et les déserts africains, des soldats, des armes, des munitions, des vivres et des médicaments. Pendant cette période de guerre, le réseau intérieur congolais se complétait progressivement par des services intérieurs congolais à des fréquences sans cesse accrues. En outre, la Sabena organisa de nombreux vols spéciaux pour le compte des forces alliées en Abyssinie, en Egypte, en Algérie, à Madagascar, au Middle East, en Afrique Equatoriale Française, au Gabon, au Cameroun, en Angola, en Uganda, au Tanganyika, au Kénia, en Rhodésie et en Afrique du Sud.

Les chiffres suivants soulignent l'ampleur de l'effort de guerre de la Sabena. Le réseau d'Afrique, qui était de 5.500 kilomètres en 1939, totalise 32.000 kilomètres en 1945. La distance parcourue, qui était de 240.000 kilomètres avant la guerre, s'élève à plus de 3.000.000 de kilomètres en 1944. Et le nombre de passagers transportés, qui était de 2.000 en 1939, passe à 19.000 en 1944.

Dès le lendemain de la libération de la Belgique,

la Sabena se mit à l'œuvre pour le rétablissement et l'accroissement de son réseau d'Europe et surtout de sa ligne Belgique-Congo, qui allait être l'instrument principal de la relève de nos coloniaux. La tâche était ardue en raison de la rareté du matériel et du personnel et de l'insuffisance de l'infrastructure. En dépit de ces difficultés, deux mois après la fin des hostilités, la Sabena avait rétabli sa ligne impériale. Et peu à peu se construisit et s'étendit le réseau d'Europe, grâce aux commandes importantes qui avaient été passées bien avant qu'ait cessé la lutte mondiale. A chaque livraison de matériel correspondit la renaissance ou la création d'une ligne.

Aujourd'hui, les avions de la Sabena, qui portent les couleurs belges et congolaises réunies, parcourent chaque jour, dans le ciel du monde, plus de 35.000 kilomètres.

Le réseau d'Europe relie Bruxelles à vingt capitales et grands centres, ainsi que l'indique le tableau ci-dessous. La liaison Belgique-Congo est devenue quotidienne. Quatre services hebdomadaires relient Bruxelles à Léopoldville par Tunis et Kano; un autre atteint Stanleyville par Athènes, Le Caire et la Vallée du Nil, et un autre relie la Belgique à Elisabethville via Léopoldville et est prolongé jusqu'à Johannesburg.

En outre, la Sabena exploite au Congo des services dont la fréquence et l'étendue permet d'assurer adéquatement le mouvement de nos coloniaux.

Enfin, le pavillon de la Sabena flotte deux fois

par semaine sur l'Atlantique nord, entre Bruxelles et New-York.

S'adaptant aux nécessités de l'économie générale, la Sabena s'est attachée au développement de ses services de fret. Pour ce genre de transport, elle dispose d'une flottille de cargos spécialement équipés (bimotoeurs et quadrimoteurs Douglas).

A la veille de fêter son vingt-cinquième anniversaire, la Sabena peut justement s'enorgueillir du résultat de ses efforts persévérants au service du pays.

Lignes exploitées.

Bruxelles-Amsterdam	188 km.
Bruxelles-Bâle	448 km.
Bruxelles-Copenhague	786 km.
Bruxelles-Dublin	811 km.
Bruxelles-Elisabethville	8.467 km.
Bruxelles-Genève	555 km.
Bruxelles-Johannesbourg	10.151 km.
Bruxelles-Juba (via Athènes-Le Caire)	6.394 km.
Bruxelles-Le Caire (via Athènes)	3.264 km.
Bruxelles-Léopoldville	6.850 km.
Bruxelles-Lisbonne	1.815 km.
Bruxelles-Londres	367 km.
Bruxelles-Milan	1.300 km.
Bruxelles-New-York	5.848 km.
Bruxelles-Nice	858 km.
Bruxelles-Paris	275 km.

Bruxelles-Prague	753 km.
Bruxelles-Rome	1.365 km.
Bruxelles-Stanleyville (via Athènes).....	7.245 km.
Bruxelles-Stockholm (via Ham- bourg)	1.340 km.
Bruxelles-Tunis	1.750 km.
Bruxelles-Zurich	520 km.
Anvers-Londres	360 km.

Afrique.

Léopoldville - Inongo - Coquilhat- ville - Libenge - Bangui - Ba- sankusu - Lisala - Basoko - Stanleyville	2.012 km.
Léopoldville - Pointe Noire - Li- breville - Douala - Lagos	2.262 km.
Léopoldville - Luluabourg - Usumbura - Costermansville...	1.807 km.
Léopoldville - Kikwit - Tshikapa - Luluabourg - Bukama - Elisa- bethville	1.617 km.
Elisabethville - Johannesburg ...	1.684 km.
Stanleyville - Irumu - Costermans- ville - Usumbura - Manono - Elisabethville	2.180 km.
Stanleyville - Kindu - Kabalo - Manono - Elisabethville	1.460 km.
Stanleyville - Coquilhatville - Léopoldville	1.404 km.

Office des Transports Coloniaux

L'Office des Transports Coloniaux (Otraco), en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par arrêtés royaux des 20 avril et 17 juillet 1935, 19 mai et 31 juillet 1936, 20 octobre 1937 et 24 juillet 1946, exploite les réseaux de transport suivants :

- Le chemin de fer du Mayumbe;
- Le chemin de fer de Matadi à Léopoldville;
- Les voies fluviales du Haut-Congo;
- Le chemin de fer du Kivu;
- Le lac Kivu.

Il assure, en outre, la gestion des ports de Matadi et de Boma, des ports fluviaux de Léopoldville, Coquilhatville et Stanleyville (rive droite) et des ports lacustres de Costermansville (Bukavu) sur le lac Kivu et de Kalundu sur le lac Tanganyika.

La direction générale de l'Otraco a son siège à Léopoldville.

Chemin de fer du Mayumbe.

Ce chemin de fer, construit entre les années 1900 et 1913, relie Boma à Tshéla par une voie de 140 kilomètres de longueur à l'écartement de 0 m. 615.

Il employait, fin 1946, un effectif de 19 locomotives Garatt de 27 t. $\frac{1}{2}$, 226 wagons divers, en dehors du matériel de manœuvre.



Ligne du Mayumbe

Les principaux produits transportés à l'exportation sont : l'huile de palme, les noix palmistes, le cacao, le café, les fibres, les bananes et les bois en grumes et sciés. Le chemin de fer a transporté en 1946 : 79.127 tonnes à l'exportation et 30.309 tonnes à l'importation.

La direction de ce réseau est installé à Lukula.

Chemin de fer de Matadi à Léopoldville.

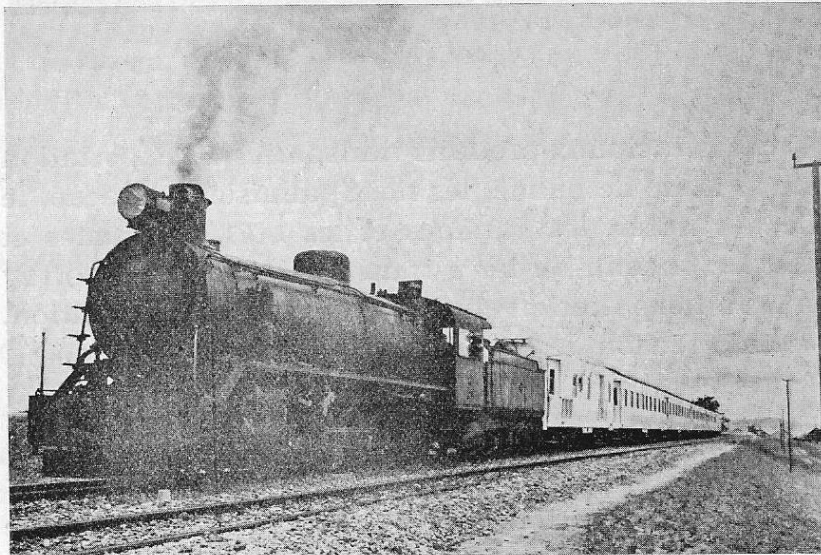
Les péripéties de la construction de ce chemin de fer ont été rappelées dans la première partie de cette brochure, ainsi que les renseignements relatifs à la

transformation de la ligne entre les années 1923 et 1932.

Ce réseau disposait, à la fin de 1946, d'un matériel se composant de 31 locomotives de route Mikado et Decapod, de 66, 79 et 82 tonnes, et de 1.654 wagons, voitures et fourgons, en dehors du matériel de manœuvre.

L'essentiel de la production congolaise est acheminé par ce réseau, qui a transporté en 1946 : 353.023 tonnes à l'exportation, 214.954 tonnes à l'importation et 299.060 tonnes en trafic local.

La direction a son siège à Thysville où se trouvent les ateliers principaux de réparations.



Le train blanc Matadi-Léopoldville



Navigation sur le fleuve Congo

Voies fluviales.

Le réseau des voies fluviales est exploité sur une longueur de 10.082 kilomètres. Il dessert le fleuve Congo et ses affluents, c'est-à-dire :

Le Kasai (et ses affluents : M'Fimi, Lukenié, lac Léopold II, Lutoï, Kwango, Inzia, Wamba, Kwilu, Sankuru, Luïua); l'Ubangui; le lac Tumba; le Ruki (et ses affluents : Busira, Tshuapa, Lomela, Salonga, Momboyo, Luilaka); l'Ikelemba; la Lulonga (et ses affluents : Lopori et Maringa); la Mongala; l'Aruwimi et l'Itimbiri.

Le réseau dispose d'un matériel fluvial composé de bateaux passagers, de porteurs, de remorqueurs,

d'automoteurs d'affluents, de barges dont les capacités varient de 20 à 1.100 tonnes.

Le tonnage total en ligne à la fin de 1946, comportait 76.680 tonnes de port en lourd.

Les voies fluviales sont en connexion avec le chemin de fer de Matadi à Léopoldville, le chemin de fer du B.C.K. (à Port-Francqui), le C.F.L. (à Stanleyville, rive gauche) et les Vicicongo (à Aketi).

Il transporte donc les marchandises et produits en destination et en provenance de ces réseaux, en plus de la production des régions qu'il dessert. Il a transporté en 1946 : 275.598 tonnes à l'exportation, 162.943 tonnes à l'importation et 72.405 tonnes en trafic local.

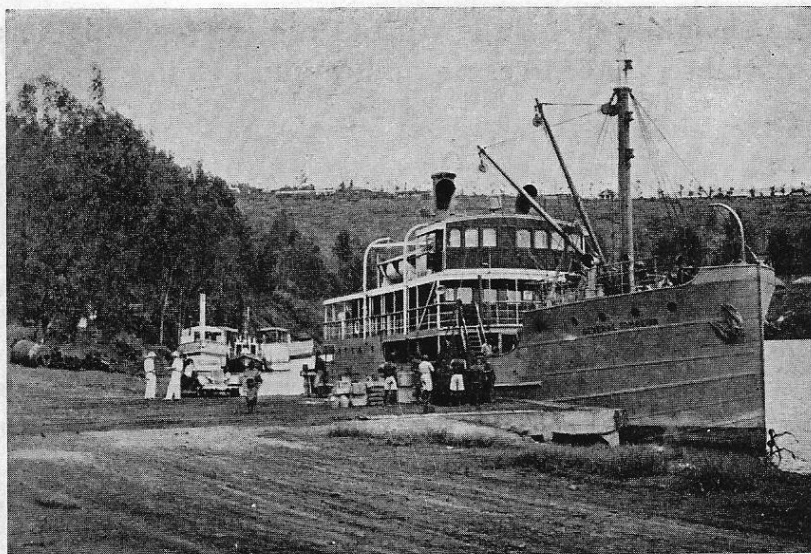
La direction a son siège à Léopoldville, où sont installés les ateliers de réparations et le chantier naval.

Chemin de fer du Kivu.

La construction, commencée en 1929, fut terminée en 1931. La voie a une longueur de 93 km. 5 à l'écartement de 1 m. 06, Elle relie le port de Kalundu sur le lac Tanganyika à Kamaniola. De là, le transport des marchandises s'effectue par route jusque Costermansville sur 63 kilomètres de distance, par l'escarpement de Kamaniola.

Le trafic, en 1946, fut de 13.209 tonnes vers Costermansville et de 18.736 tonnes vers Kalundu. De Kalundu, le cargo est dirigé vers Albertville ou Kigoma, selon qu'il emprunte la voie de Matadi ou celle de Dar-es-Salaam.

La direction a son siège à Kalundu.



Le steamer *Général Tombeur* à Costermansville

Lac Kivu.

L'exploitation des transports sur le lac Kivu dépend de la direction du Chemin de fer du Kivu. Elle assure le trafic des marchandises et produits entre Costermansville, Goma et Kisenyi, avec escales diverses sur les rives du lac.

Le tonnage de la flottille atteignait à la fin de 1946, 415 tonnes.

Plusieurs remorqueurs et barges sont en construction, ainsi qu'un dock flottant.

Les principaux produits transportés sur le lac Kivu

et le chemin de fer du Kivu sont : les vivres indigènes, le pyrèthre, les écorces de quinquina, l'étain.

Ports.

Ports maritimes : Matadi et Boma.

Les caractéristiques du port de Matadi ont été fournies par l'exposé relatif à la construction et au développement de ce port.

Le port de Boma comporte un quai de 215 mètres. Il a manipulé, en 1946, 18.036 tonnes à l'importation et 74.733 tonnes à l'exportation.

Ces deux ports seront sous peu perfectionnés, de manière à accroître leur rendement.

Les quais seront allongés, le matériel de manutention sera renforcé par l'apport de nouvelles grues et la mécanisation des manutentions à l'intérieur des magasins.

Ports fluviaux : Les ports de Léopoldville, Coquilhatville et Stanleyville (rive droite), présentent respectivement : 390, 242 et 144 mètres de quai. Leur modernisation et leur extension font l'objet d'études, principalement en ce qui concerne Léopoldville, dont la capacité d'emmagasiner, notamment, doit être considérablement accrue.

Ports lacustres : Le port de Kalundu présente un quai de 175 mètres. Costermansville est desservi par un appontement.

Leur équipement mécanique est également en voie de perfectionnement.

L'Otraco a arrêté un programme de construction très important, qui est en cours de réalisation. Le matériel de transport des réseaux, l'outillage des ateliers de réparation, le matériel de manutention des ports seront considérablement accrus dans les années prochaines.

Citas

L'activité de la société anonyme « Citas », fondée en 1907, est consacrée entièrement au transit, à Léopoldville, et aux opérations qui s'y rapportent directement : magasinage, expéditions, warrantage, agence en douane, assurances.

Les installations de son port privé furent modernisées en 1929; elles comprennent un mur de quai en palplanche d'une longueur de 283 mètres avec deux retours de 15 mètres, équipé de 6 grues sur portique d'une puissance allant de 1.500 kilos à 15 tonnes et d'une portée variant de 15 à 20 mètres; elles sont munies, en outre, de deux ponts roulants de 1.750 kilos. Parmi ces engins de levage, sont comprises deux grues de 3/6 tonnes à parallélogramme déformable, les premières construites au Congo.

La superficie des magasins et hangars s'élève à 18.000 mètres carrés; les parcs de stockage s'étendent sur plus de 2.000 mètres carrés, percés de chemins de

roulement en béton desservis par deux grues mobiles de 5 à 6 tonnes.

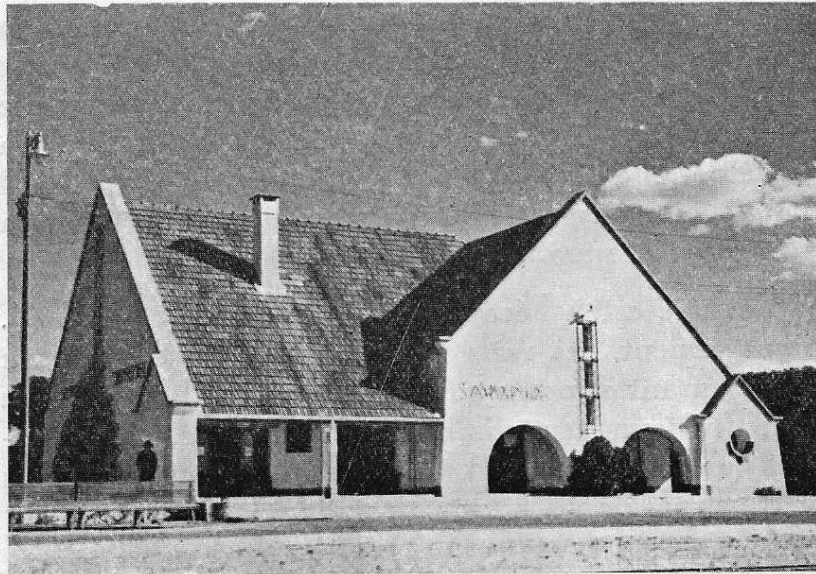
Ces installations se complètent en outre par un transporteur à courroie de 80 mètres de long, un réseau de voies ferrées d'environ 900 mètres de longueur, desservi par une locomotive à moteur Diesel, d'une puissance de 186 à 204 HP.

La « Citas » envisage de parfaire cet équipement par la construction d'un second transporteur à courroie et par l'acquisition de tracteurs et d'élevateurs.

En 1946, le port Citas a transité 292.000 tonnes de marchandises et produits.



Installations de la « Citas » à Léopoldville



La gare de Sakania

Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga

Les chemins de fer exploités par la « Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga » s'étendent sur une distance de 2.498 kilomètres. Ce kilométrage se décompose comme suit :

1.645 *kilomètres* en ligne principale du réseau L.K.D. (Chemins de fer Léopoldville-Katanga-Dilolo),

soit 1.123 kilomètres de Port-Francqui à Bukama et 522 kilomètres de Tenke à Dilolo;

710 kilomètres en ligne principale de la Compagnie du Chemin de fer du Katanga, de Bukama à Sakania frontière.

143 kilomètres d'embranchements du « Chemin de fer du Katanga ».

La voie est à l'écartement de 1 m. 067 ou 3' 6". Primitivement, les rails étaient tous de 30 kilos au mètre courant et posés sur traverses métalliques de 42 kilos. Plusieurs sections seront constituées prochainement par des rails de 40 kilos au mètre courant, posés sur traverses de 50 kilos.

Historique. — La ligne de Bukama à Sakania a été construite de 1909 à 1918. Elle fut ouverte à l'exploitation, par sections successives, et à mesure de sa construction. Les travaux de la construction de la ligne Port-Francqui-Bukama ont été attaqués, simultanément, aux deux extrémités, en 1923. La jonction des rails a eu lieu le 13 février 1928. La construction de la ligne Tenke-Dilolo, commencée fin 1928 a été terminée en mars 1931.

Régions traversées. — Partant de la frontière sud du Katanga où il se soude au réseau rhodésien, le tracé de la voie Sakania-Bukama suit d'abord la ligne de faite Congo-Zambèze, descend dans le bassin du Congo aux approches d'Elisabethville, coupe quelques

affluents du Lualaba, puis escalade le massif du Bianco pour descendre ensuite assez brusquement dans la vallée du Lualaba et arriver à Bukama.

La ligne de Port-Francqui à Bukama franchit à Bukama le fleuve Lualaba sur un pont de 248 mètres en quatre travées métalliques du type Vierendeel. Elle remonte le versant ouest de la vallée du Lualaba pour arriver immédiatement à son point culminant : Kamina.

Elle traverse ensuite les plateaux du Lomami et du Kasai coupés par plusieurs affluents importants du Sankuru. Elle emprunte enfin, sur la majeure partie du restant de son parcours, la ligne de faite Kasai-Sankuru jusqu'à Port-Francqui.

La ligne Tenke-Dilolo, partant de Tenke, traverse successivement le Lualaba, les régions minières de Kolwezi et toute la région de la Lulua.

Ports. — La Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga exploite deux ports intérieurs : Bukama et Port-Francqui.

Le port de *Bukama* fut construit en 1929 sur la rive droite du Lualaba. Il assure le transit des voyageurs et marchandises entre le réseau B.C.K. et celui de la Compagnie des Chemins de fer des Grands Lacs (C.F.L.).

La longueur du mur de quai atteint 265 mètres dont 200 mètres en palplanches métalliques. Les manutentions sont effectuées à l'aide d'une grue électrique mobile, à portique, de 3 tonnes de capacité, et d'une grue à vapeur, mobile, de même capacité.

Pendant l'année 1946, Bukama a assuré le transit de 53.500 tonnes de marchandises. Il faut cependant signaler que pendant les mois de septembre et d'octobre, l'activité du port fut pratiquement nulle, par suite de l'arrêt presque total de la navigation sur le haut bief du fleuve, dû à la baisse anormale des eaux.

Le port de *Port-Francqui* fut construit en 1927-28, sur la rive droite du Kasai. Il constitue le point de soudure des réseaux B.C.K. et Otraco. La longueur du mur de quai en palplanches métalliques est de 515 mètres. Les manutentions sont effectuées à l'aide de 5 grues électriques à portique dont quatre d'une capacité de 3 tonnes et une d'une capacité de 7 tonnes, et d'une grue à vapeur d'une capacité de 3 t. 5. En outre, une bigue d'une capacité de 20 tonnes, permet la manipulation des colis lourds.

Pendant l'année 1946, ce port a manutentionné 211.500 tonnes de marchandises diverses.

Divers. — Le trafic réalisé en 1946, par la Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga, a atteint 726.700.000 tonnes-kilomètres (voyageurs exclus) correspondant à 4.810.000 trains-kilomètres.

Ce trafic correspond approximativement au double de celui d'avant-guerre. Cet accroissement est dû non seulement à l'augmentation des importations et des exportations, mais aussi à l'essor du trafic local dû au développement des régions traversées par le rail, notamment le Lomami-Kasai.

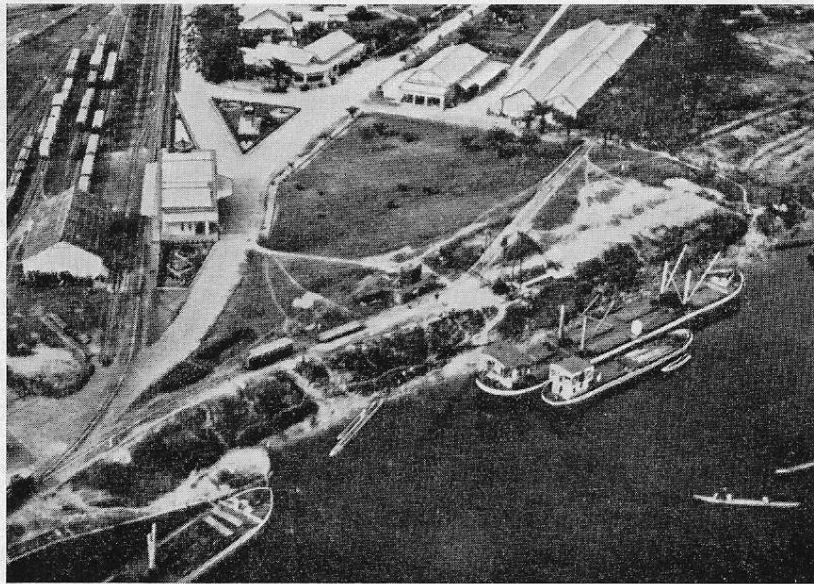
Matériel. — Depuis la fin de la guerre, un important matériel a été commandé et est en cours de livraison : locomotives de 90 et 96 tonnes, wagons fermés et à haussertes de 35 et 40 tonnes de charge utile, locomotives Diesel de manœuvre, matériel de surchauffe, matériel de voie, machines-outils destinées aux ateliers de réparation et d'entretien, etc.

Lorsque ce programme sera entièrement exécuté, la Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga disposera d'un outil de transport répondant aux exigences du service demandé par les usagers de son réseau.

Société des Chemins de fer vicinaux du Congo « Vicicongo »

La Société des Chemins de fer Vicinaux du Congo « Vicicongo », constituée le 7 mai 1924, s'est assigné comme but principal la construction et l'exploitation de lignes de chemin de fer à voie étroite, destinées au transport des voyageurs et des marchandises, dans la province de Stanleyville.

Aketi, située au terminus de la voie navigable de l'Itimbiri, un affluent du fleuve Congo, est le siège de la Société et le point de départ d'une ligne ferroviaire qui atteint Mungbere, en passant par Buta, Lienart, Zobia et Paulis. De cette dorsale se détachent vers le



Le port d'Aketi

nord deux bretelles atteignant la première Bondo et la seconde Titule.

Le programme de construction a été réalisé dans l'ordre chronologique suivant, à l'effet d'amener le rail en plein cœur des régions agricoles :

Aketi....	Km. 0 à Komba	Km. 30 - 15- 7-1926
Komba..	Km. 30 à Libogo	Km. 100 - 24- 9-1927
Libogo..	Km. 100 à Bondo	Km. 151 - 15- 5-1928
Komba..	Km. 30 à Buta	Km. 131 - 1- 7-1931
Buta.....	Km. 131 à Lienart	Km. 259 - 11-11-1932
Lienart..	Km. 259 à Titule	Km. 290 - 11-11-1932
Lienart..	Km. 259 à Zobia	Km. 314 - 15-12-1932

Zobia...	Km. 314 à Mawa	Km. 434 - 15-	1-1934
Mawa...	Km. 434 à Paulis	Km. 560 - 1-	1-1935
Paulis...	Km. 560 à Penge	Km. 602 - 1-	2-1937
Penge...	Km. 602 à Mungbere	Km. 685 - 28-	9-1937

Le 24 juillet 1930, la Société des Chemins de fer Vicinaux du Congo a absorbé l'activité de la Société des Messageries Automobiles du Congo, qui, par cars et camions automobiles, exploitait, depuis plusieurs années, un important réseau routier.

Voie fluviale de l'Itimbiri, voie ferrée, voie carrossable formant un tout parfaitement homogène, contribuent à l'essor d'une région jadis difficilement exploitable et devenue, aujourd'hui, une des plus prospères de notre Colonie.

En 1947, l'activité des Vicicongo englobe l'exploitation d'un réseau ferroviaire de 842 kilomètres et d'un réseau routier de près de 21.000 kilomètres.

Réseau ferroviaire. — Le réseau ferroviaire s'étend actuellement sur une longueur de 842 kilomètres et comprend:

1° La ligne d'Aketi à Mungbere, longue de 685 kilomètres, qui assure la liaison entre le port d'Aketi et l'Itimbiri et l'immense hinterland routier du nord-est congolais;

2° La ligne de Komba à Bondo, longue de 121 kilomètres, qui met en liaison les voies précédentes avec l'Afrique Equatoriale Française, par l'intermédiaire de la route automobile Bondo-Bangasu;

5° La ligne de Lienart à Titule, longue de 31 kilomètres;

4° Cinq kilomètres de voie de raccordement.

Le matériel utilisé sur ce réseau comprend :

- 8 locomotives Mikado de 42 tonnes;
- 14 locomotives de 26 tonnes;
- 20 locomotives de 10 tonnes;
- 306 wagons de différentes catégories.

Les caractéristiques du chemin de fer vicinal de l'Uélé sont les suivantes : écartement de 0 m. 60, rails de 9 1/2 à 21 kilos au mètre courant; 12 traverses par section de 8 mètres, rampes maxima 15 p. m., rayon de courbure minimum en pleine voie de 150 mètres. Ces caractéristiques permettent le transport utile de 150 tonnes par train.

Port d'Aketi. — Les Vicicongo exploitent également le port d'Aketi, d'où est parti le premier tronçon du réseau ferroviaire.

L'équipement de ce port comprend : un derrick de 15 tonnes, une grue de 3 t. 5 et quatre grues de 1.250 kilos. Tous ces engins sont mus électriquement. Quatre grands magasins permettent le transit aisé des marchandises et, éventuellement, le stockage de quatre mille tonnes de produits.

Le développement économique des régions exploi-

tées par les Vicicongo peut être mis en évidence par les chiffres ci-après, donnant le tonnage transité à Aketi :

En 1926.....	9.112 tonnes
En 1929.....	18.085 tonnes
En 1935.....	32.488 tonnes
En 1938.....	53.978 tonnes
En 1943.....	81.583 tonnes
En 1946.....	57.245 tonnes

Réseau routier. — Le réseau routier étend ses tentacules vers les Mines d'Or de Kilo-Moto et vers les régions les plus reculées du Nord-Est congolais. Sur les grandes dorsales du réseau circulent chaque semaine des véhicules-courriers, cars, automobiles et camions, qui donnent correspondance dans les deux sens aux avions de la Sabena, aux bateaux de l'Otraco, du Nil, du Cefaki, de l'Uganda et aux trains des Chemins de fer des Grands Lacs, aux différents points de jonction : Bumba, Lisala, Juba (Aba), Stanleyville, Goma, Kasenyi et Costermansville.

Le service postal est assuré par les Vicicongo jusque dans les régions les plus éloignées. Des hôtels confortables, la plupart exploités par la Société, sont échelonnés à environ 300 kilomètres les uns des autres sur les grandes artères routières desservies.

Les transports sont effectués par camions de différents types allant de la simple camionnette dépanneuse jusqu'au camion Diesel, qui, avec sa remorque, trans-

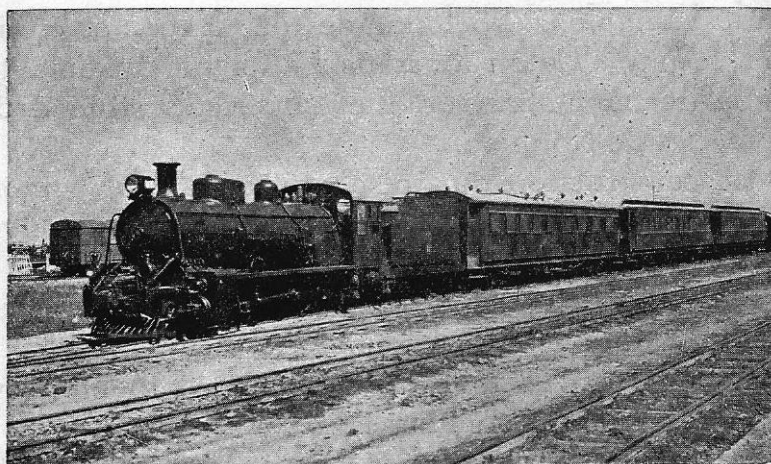
porte 10 tonnes de marchandises. Le nombre total de véhicules s'élève à 545; ces véhicules offrent un tonnage utile de 1.737 tonnes. Il faut y ajouter 60 voitures automobiles servant au transport des voyageurs.

Effort de guerre. — Pendant la dernière guerre, les autorités alliées décidèrent d'acheminer à travers le Congo le matériel destiné aux armées du Moyen-Orient. 8.479 camions de 17 types différents furent montés dans les ateliers de Paulis des Vicicongo. Ces camions chargés de vivres et de munitions furent amenés de Paulis à Juba par des chauffeurs de la Société, recrutés et éduqués à cet effet.

Pour donner une idée de ce que représente cet effort, il suffira d'indiquer que de Paulis à Juba, ce matériel a parcouru au total : 5.384.165 kilomètres, soit 135 fois le tour de la terre.

Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains

Lors de sa création, en janvier 1902, la « Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains » (en abrégé le C. F. L.), avait pour objet la construction de deux chemins de fer: l'un reliant le fleuve Congo, en aval et en amont de Stanley-



Un train du C. F. L.

ville au Lac Albert, l'autre reliant le fleuve Congo, en aval et en amont de Nyangwe au Lac Tanganyika.

La découverte des importants gisements miniers du Katanga amena, au cours de la même année, la modification des objectifs de cette société à laquelle on assigna comme but de relier cette province à Stanleyville dans le délai minimum en créant des services de navigation sur les biefs du fleuve Congo et en doublant par les voies ferrées les sections de celui-ci qui étaient impraticables.

Le premier tronçon, de Stanleyville à Ponthierville, long de 125 kilomètres, fut construit de 1903 à 1906; le 16 janvier 1906, le s/w « Eetvelde » entra en service sur le bief moyen, Ponthierville-Kindu, de 320 kilomètres de longueur; la construction du deuxième tronçon.

Kindu-Kongolo, s'échelonna de 1906 à 1910 et, en mai 1911, le s/w « Baron Janssens » atteint Bukama, terminus de navigation du bief supérieur, situé à 640 kilomètres de Kongolo.

La construction du troisième tronçon fut entamée par Kabalo en 1911 et, en avril 1915, le rail atteignit Albertville sur le lac Tanganyika.

Enfin, le 1^{er} juillet 1922, furent inaugurés le raccordement Kibombo-gare-Kibombo-rive et le service de navigation sur le bief intermédiaire Kibombo-rive-Kasongo, long de 100 kilomètres.

La Compagnie entreprit, dès 1924, l'exécution d'importants ouvrages en béton armé, tels les quais à gradins de Kabalo et de Kongolo, le mur de quai et le magasin à étage de la concession belge de Kigoma, les estacades d'Albertville et de Kongolo et le port de Kalundu (Uvira).

Une cale sèche ainsi qu'un slip de lancement en béton armé furent exécutés à Albertville en 1930.

La jonction Kongolo-Kabalo fut entamée en juillet 1937 et inaugurée le 31 décembre 1939.

La Compagnie projette une autre jonction : celle de Ponthierville à Kindu-Port Empain.

Enfin, le C.F.L., dont l'activité comportait déjà l'exploitation de lignes ferrées et de lignes de navigation, vient de l'étendre encore par la création de lignes aériennes.

La création de lignes secondaires d'intérêt local jouant le rôle de ligne d'apport vis-à-vis des lignes principales, s'imposait en effet.

Le réseau exploité par le C.F.L. comprenait à la fin de 1946 :

a) *Voies ferrées :*

Tronçon Stanleyville-Ponthierville ...	125 km.
Tronçon Kindu-Port Empain-Albertville	714 km.
Raccordement Kibombo	10 km.
	<hr/>
	849 km.

b) *Voies d'eau :*

Bief moyen :

Ponthierville-Kindu-Port Empain ...	310 km.
-------------------------------------	---------

Bief intermédiaire :

Kibombo-rive-Kasongo	110 km.
----------------------------	---------

Bief supérieur :

Kongolo-Bukama	640 km.
----------------------	---------

Ankoro-Kiambi (Luvua)	150 km.
-----------------------------	---------

Lac Tanganyika :

Albertville-Nord du Lac	345 km.
-------------------------------	---------

Albertville-Sud du Lac	320 km.
------------------------------	---------

1.875 km.

c) *Voies aériennes :*

Longueur actuelle du réseau	2.500 km.
-----------------------------------	-----------

Très prochainement	9.000 km.
--------------------------	-----------

Les chiffres suivants donnent un aperçu de l'évolution du trafic depuis 1923 :

En 1923, 28 millions de tonnes-kilomètres;

En 1939, 82 millions de tonnes-kilomètres;

En 1946, 142 millions de tonnes-kilomètres.

Le C.F.L. a été construit à l'écartement de 1 mètre. Le matériel ancien à deux essieux a été complètement remplacé par du matériel à bogie d'une capacité de chargement de 25 à 30 tonnes. Les voitures à voyageurs sont du type wagon-lit et ont une longueur de caisse de 18 mètres. Les locomotives de ligne, types Mikado ou Santa-Fé, ont un poids, en ordre de marche, de 52 à 64 tonnes (non compris le tender).

Société du Haut-Uélé et du Nil « Shun »

La « Shun » exploite divers services de transports routiers par camions-automobiles dans le nord-est de la Colonie. Les lignes principales comprennent les secteurs Aba-Juba, Aba-Nioka et Aba-Beni-Goma.

La « Shun » assure également les transports de voyageurs par voitures automobiles au départ de Juba (escale de la ligne Sabena Belgique-Congo, via l'Égypte) et d'Aba, à destination des principaux centres de la province de Stanleyville. Cette Société a organisé



Garage « Shun » à Aba

des transports par barges à moteur sur le lac Albert et sur les trois biefs navigables de l'Aruwimi.

La longueur totale du réseau routier qu'elle dessert est de 1.937 kilomètres.

La « Shun » employait à la fin de 1946 un matériel routier se composant de 26 voitures et camionnettes, et de 173 camions.

Messageries Automobiles du Sankuru « Mas »

Transports routiers. — Fondées en 1929 par M. Alfred Hellebaut pour assurer le transport du coton dans la région du Sankuru et du Lomami, les Messageries du Sankuru étendent actuellement leur exploitation



Auto-Gare « Mas » à Luluabourg

sur un réseau routier de plus de 10.000 kilomètres dans les provinces de Lusambo et d'Elisabethville (du Kasai et du Katanga).

Les lignes principales sont exploitées en trafic commun avec la Compagnie du B.C.K. pour le transport rapide de voyageurs et bagages, courrier postal et petits colis elles couvrent plus de 3.700 kilomètres. Les lignes secondaires pour le transport de marchandises, produits et vivres indigènes couvrent 5.200 kilomètres.

Durant les hostilités, la liaison Kamina-Kabalo a assuré le transport vers le théâtre des opérations et inversement, de plus de 150.000 militaires congolais et alliés ainsi que de 6.000 tonnes de matériel de guerre.

Transports aériens. — Depuis 1946, le département « Aéro Mas » dessert dans le sud de la Colonie un réseau de lignes secondaires d'aviation destinées à compléter et à alimenter les grandes lignes internationales.

Le service est assuré par des avions « Goeland » bimoteurs (pourvus d'appareils de navigation des plus modernes) et desservant les lignes suivantes :

- Elisabethville-Léopoldville, avec escale à Kolwezi, Sandoa, Kamina, Kabinda, Luluabourg, Luebo, Port-Francqui et Kikwit;
- Elisabethville-Albertville, avec escale à Manono et Mitwaba
- Albertville-Costermansville, avec escale à Usumbura.

Société Belge de Transport par air « Sobelair »

Un groupe d'anciens pilotes de ligne ayant servi brillamment dans la R.A.F. fonda, le 30 juillet 1946, la Société d'Etude de Transports Aériens au capital de 50.000 francs.

Le 12 décembre 1946, cette Société fut transformée en Société Belge de Transport par Air « Sobelair » au capital de 3.500.000 francs.

Enfin, le 27 octobre 1947, la « Sobelair » a porté son capital à 18 millions par une augmentation souscrite par un ensemble de sociétés, notamment :

La Compagnie Maritime Belge;
Union Financière et Maritime;
La Compagnie Maritime Congolaise;
La Compagnie Belge des Mines, Minerais et Métaux;
La Compagnie Belge de Chemins de fer et d'Entreprises.

Sa flotte aérienne se compose de 6 Douglas DC. 3 équipés de la façon la plus moderne et dotée d'équipages d'élite.

La « Sobelair » s'occupe de transports à la demande de passagers et de fret à destination des pays d'Europe, d'Afrique et d'Asie.

L'exploitation a commencé en février 1947. Depuis ce moment, outre des voyages spéciaux, elle a effectué 48 liaisons Bruxelles-Est du Congo.

Ces voyages s'effectuent par la Vallée du Nil avec escales touristiques à Rome, Athènes, au Caire et à Karthoum.

Elle a fait également 10 liaisons Bruxelles-Addis-Abeba par Rome, Athènes, Le Caire, Beyrouth, Port-Soudan.

Enfin, depuis le 27 décembre, elle relie Bruxelles à Barcelone.

TABLE DES MATIÈRES

Résumé des faits principaux de l'histoire du Congo	7
Tableau chronologique des principaux faits qui ont marqué la construction du chemin de fer de Matadi à Léopoldville	15
Principales campagnes d'exploration et de conquête des territoires du Congo Belge	32

ORGANISATION ACTUELLE DES TRANSPORTS AU CONGO BELGE

Compagnie Maritime Belge.	49
Sabena	52
Office des Transports Coloniaux	58
Citas	65
Compagnie du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga .	67
Société des Chemins de Fer Vicinaux du Congo « Vicicongo »	71
Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains	76
Société du Haut-Uélé et du Nil « Shun »	80
Messageries Automobiles du Sankuru « Mas »	81
Société Belge de Transport par Air « Sobelair »	83

DES PRESSES DE
LOUIS DESMET-VERTENEUIL
RUE T'KINT, 60-62
BRUXELLES