

AU FIL DU RAIL

PAR FERNAND LEBBE

XXV. — L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER AU CONGO



EDITORIAL - OFFICE -- BRUXELLES

AU FIL DU RAIL

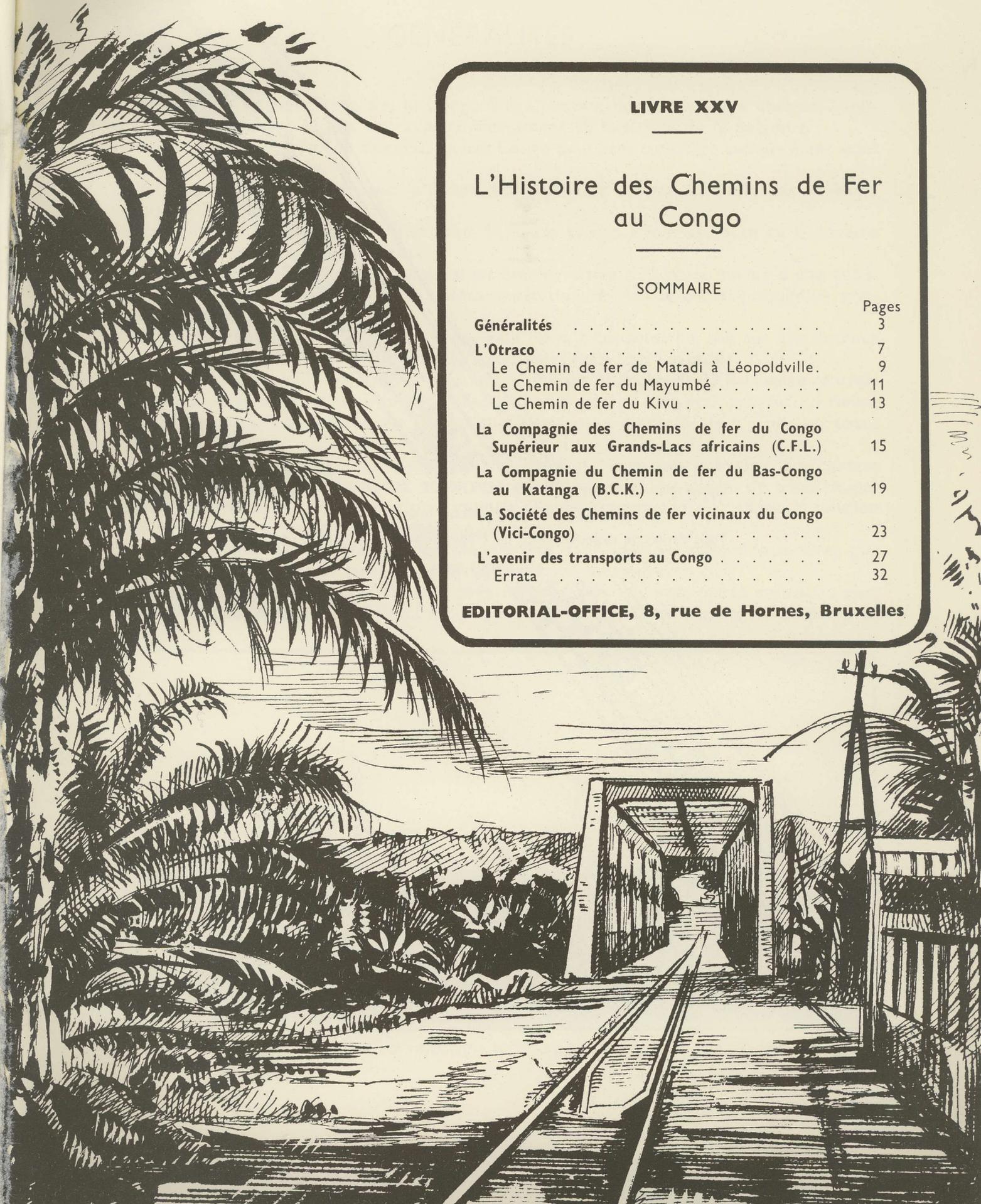
LIVRE XXV

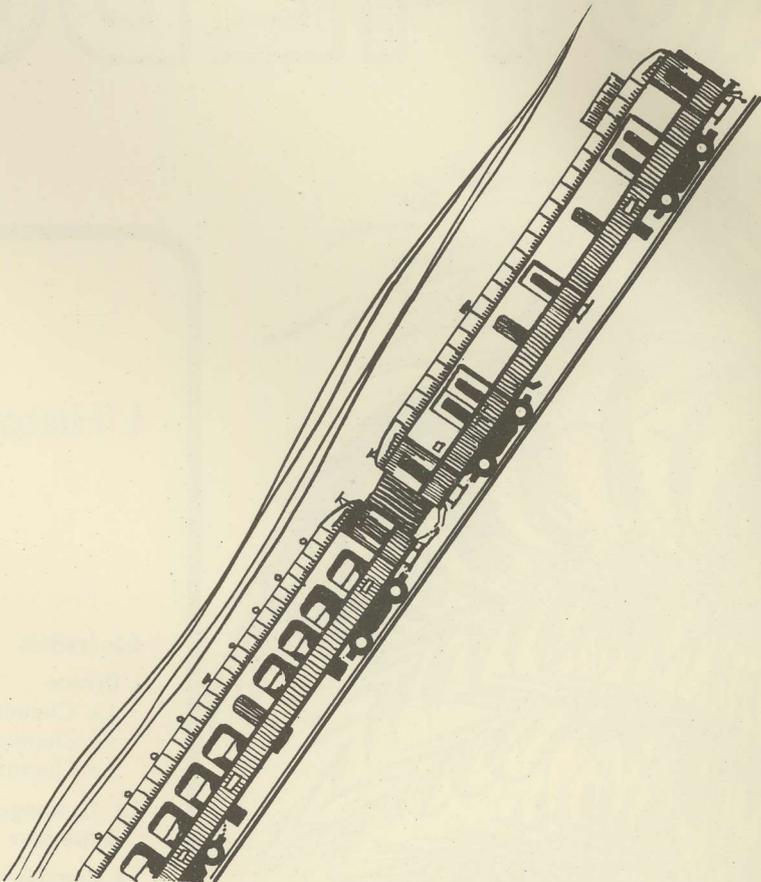
L'Histoire des Chemins de Fer au Congo

SOMMAIRE

	Pages
Généralités	3
L'Otraco	7
Le Chemin de fer de Matadi à Léopoldville.	9
Le Chemin de fer du Mayumbé	11
Le Chemin de fer du Kivu	13
La Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands-Lacs africains (C.F.L.)	15
La Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga (B.C.K.)	19
La Société des Chemins de fer vicinaux du Congo (Vici-Congo)	23
L'avenir des transports au Congo	27
Errata	32

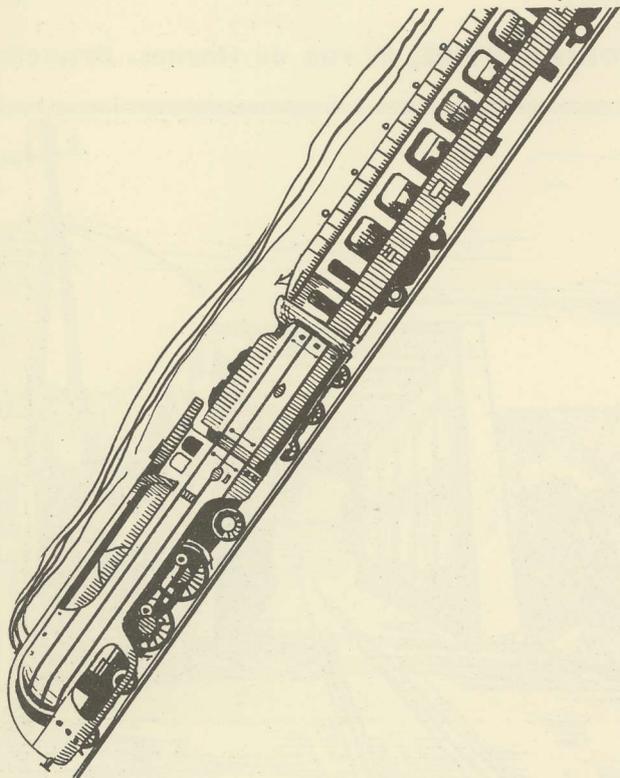
EDITORIAL-OFFICE, 8, rue de Hornes, Bruxelles





Copyright 1950, by EDITORIAL OFFICE H. Wauthoz-Legrand
(A. et J. Wauthoz, Succ^{rs})

Tous droits de reproduction, de traduction, d'adaptation réservés
pour tous pays.



L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER AU CONGO

GÉNÉRALITÉS

Situé au cœur de l'Afrique centrale, le Congo Belge possède une superficie d'environ 2 millions 325.000 kilomètres carrés, soit approximativement 80 fois celle de la Belgique.

A peu de chose près, le relief du bassin du fleuve Congo peut être considéré comme étant celui de la colonie belge du Congo.

Ce relief se présente, en gros, sous la forme d'une énorme cuvette entourée par de hauts plateaux.

Se frayant un chemin vers l'océan Atlantique, le fleuve Congo a foré sa route de la cuvette centrale au travers des Monts de Cristal.

C'est le 9 août 1877, que le célèbre explorateur Stanley arriva à Boma au terme d'une expédition de 999 jours, partie de Zanzibar. Cette expédition révélait le cours, jusqu'alors mystérieux, du fleuve Congo.

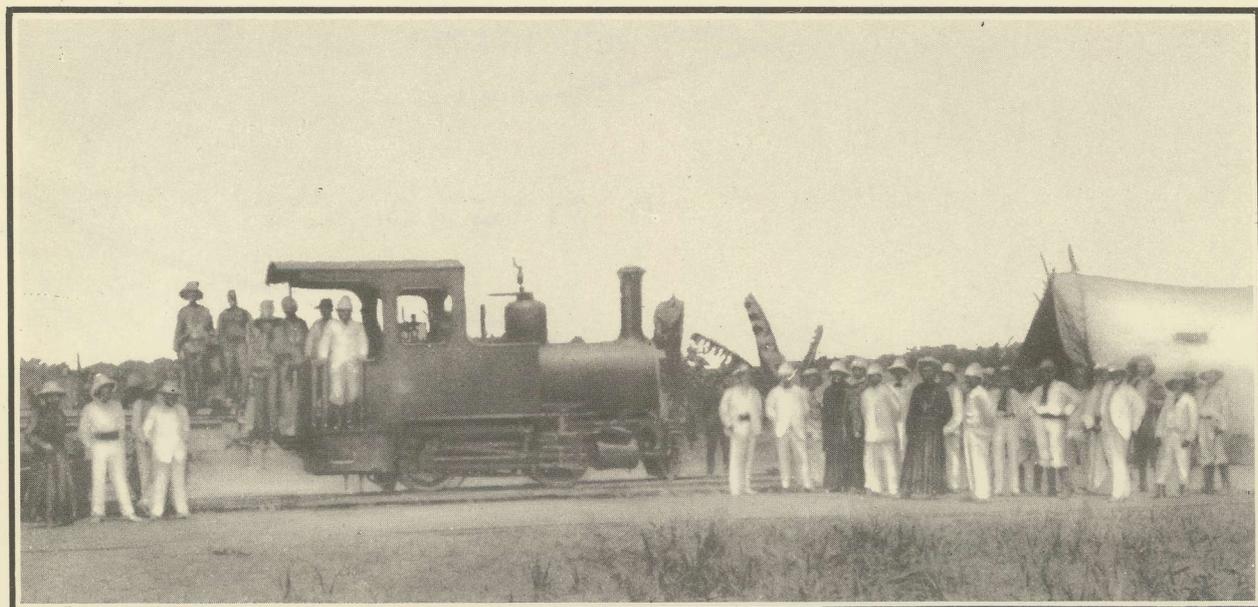
Il constata que depuis les cataractes des Stanley-Falls jusqu'à Léopoldville, soit sur une distance de près de 1.800 kilomètres, le grand fleuve du continent noir était navigable.

Il remarqua aussi que, sur la majorité du parcours où il franchit les bords de la cuvette centrale dans sa course vers l'océan, c'est-à-dire de Léopoldville à Matadi, il n'en était pas ainsi; le fleuve présentant sur ces 350 kilomètres une succession de rapides et de récifs qui y rendaient toute navigation impossible.

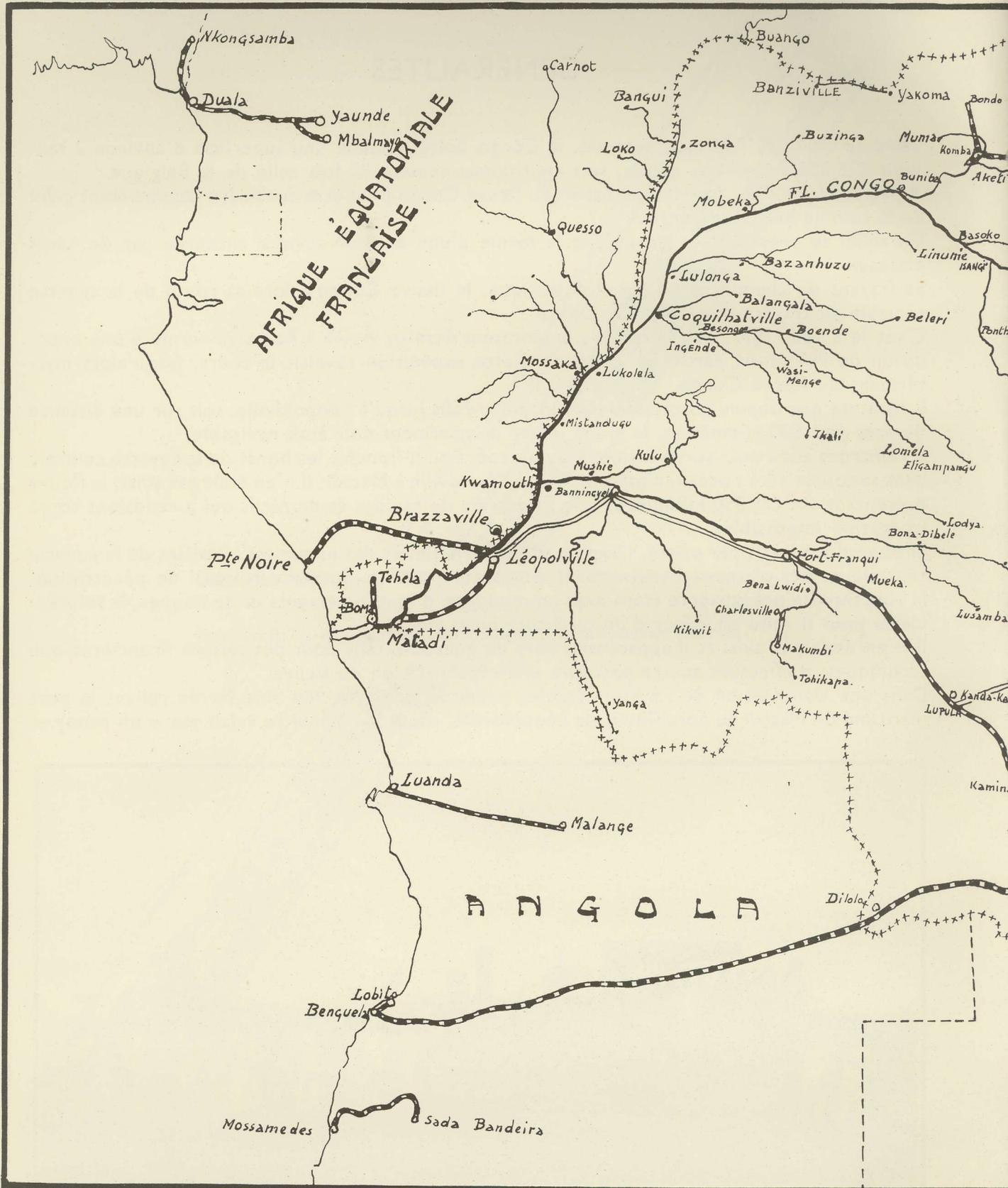
Si ce goulot n'avait pas existé, l'exploitation par le fleuve des immenses richesses de la cuvette centrale et des plateaux l'environnant aurait été possible, au stade colonial de pénétration, la voie fluviale préexistante étant avec un minimum d'investissements et de risques, la solution idéale pour la mise en valeur d'un territoire quasi vierge.

Il n'en était pas ainsi et il apparaissait hors de question, tant pour des raisons financières que techniques, d'effectuer sur ce parcours une régularisation du fleuve.

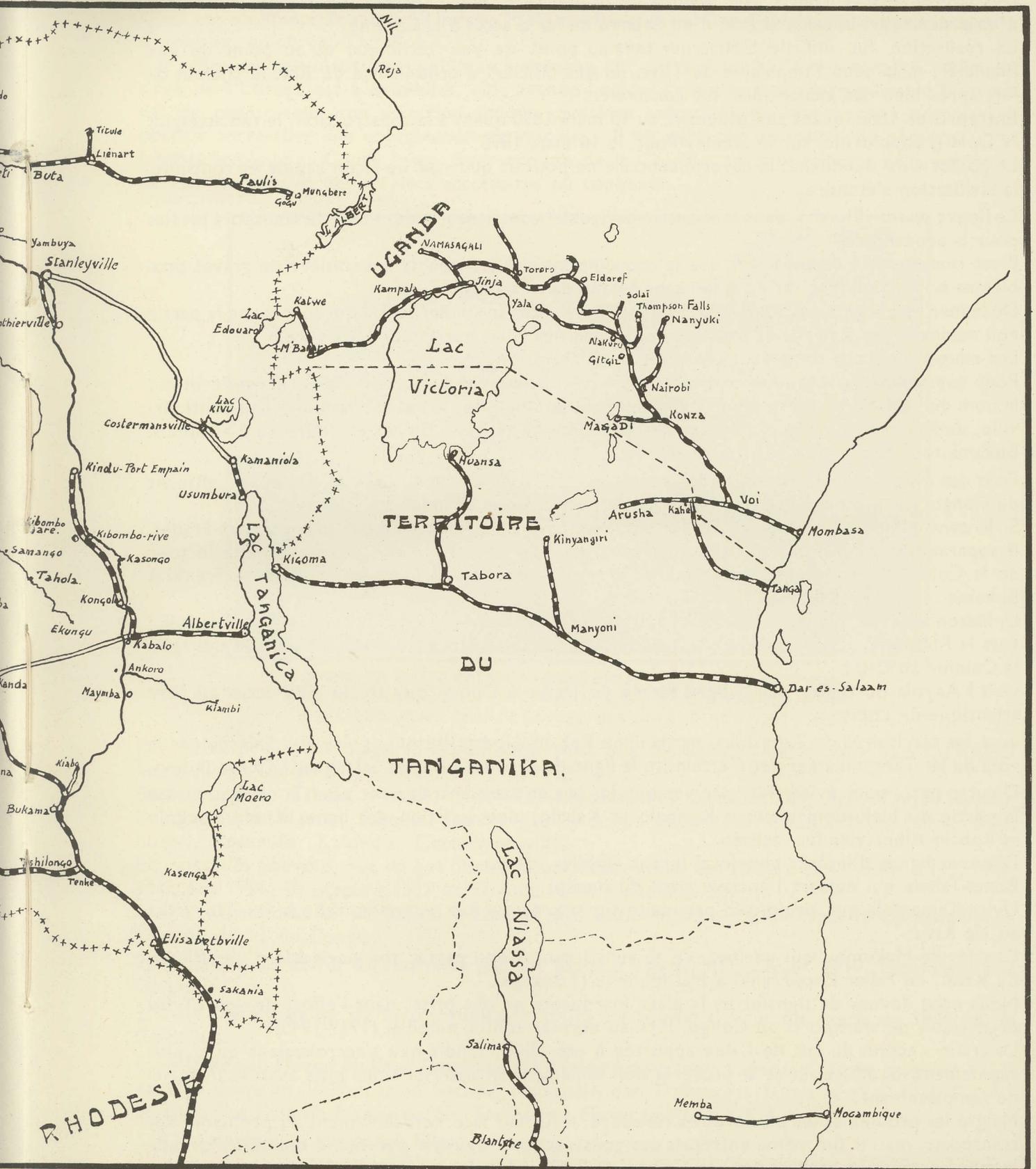
Dans une claire vision de l'avenir, Stanley prédisait que sans une voie ferrée reliant le port maritime de Matadi au port fluvial de Léopoldville, toute la colonie ne valait pas « un penny ».



L'ARRIVÉE DE LA PREMIÈRE LOCOMOTIVE A N'DOLO (LÉOPOLDVILLE), LE 16 MARS 1898



FERRÉ DU CONGO BELGE



Seul le chemin de fer permettait de contourner l'obstacle que le fleuve opposait à la pénétration de la civilisation, au Congo.

Dès sa première rencontre avec Stanley, le 10 juin 1878, le roi **Léopold II** envisagea, avec l'œil d'un précurseur, la construction d'un chemin de fer d'accès à la Colonie.

La réalisation fut difficile à effectuer tant au point de vue technique qu'au point de vue financier, mais sous l'impulsion de Thys, un des officiers d'ordonnance du Roi, le chemin de fer, après bien des vicissitudes, fut construit.

Entrepris en 1886, quant aux études et au 15 mars 1890 quant à la construction, le rail atteint N'Dolo (Léopoldville) sur le Stanley-Pool, le 16 mars 1898.

Le goulot ainsi débouché, la cuvette centrale ne pouvait que voir de façon rapide et continue, la civilisation s'étendre.

Le fleuve et ses affluents, dans leur partie navigable, constituaient des voies de transport idéales pour la pénétration.

Il est remarquable de constater que la coordination des transports qui soulève de graves problèmes en Belgique, se réalise quasi sans à-coup dans la Colonie.

De la mer et à la partie d'accès navigable du fleuve vient se souder le rail qui contourne la partie non navigable, et les relie à l'intérieur au réseau des voies navigables naturelles.

Les routes viennent compléter ces voies de pénétration.

Pour augmenter la longueur de pénétration sur le fleuve qui, à partir de Stanleyville prend le nom de Lualaba, les parties non navigables sont doublées par le rail, de Stanleyville à Ponthierville, de Kindu à Kongolo. Ce qui permet par l'emploi successif du rail et du fleuve d'atteindre Bukama tout aux confins sud de la Colonie.

Pour des motifs similaires et pour desservir la partie Nord-Est de la Colonie, l'Itimbiri, affluent du Congo, fut prolongé par la voie ferrée du port d'Aketi à Mungbere.

Si le centre Sud était desservi par les affluents navigables Kwa et Kasai jusqu'à Port-Franki, il apparaissait utile de relier ce dernier port par une voie qui n'obligeait pas à faire le tour de la Colonie pour atteindre Bukama. C'est ce qu'a réalisé la ligne ferrée de Port-Franki à Bukama.

La liaison avec les chemins de fer de pénétration des territoires voisins fut réalisée comme suit : vers la Rhodésie, par la ligne ferrée Bukama, via Tenke et Elisabethville à Sakania, ce qui relie la Colonie au Cap ;

vers l'Angola portugais, par la ligne ferrée de Tenke à Dilolo, qui donne ainsi accès au port atlantique de Lobito ;

vers les territoires du Tanganika, par la ligne Kabalo-Albertville qui, grâce aux liaisons par la voie du lac Tanganika permet d'atteindre la ligne de Kigoma à Dar-es-Salam sur l'Océan Indien.

D'autre part, pour éviter les entraves que les basses eaux entraînaient pour la navigation sur la partie du bief compris entre Kongolo et Kabalo, une jonction des lignes Kindu-Kongolo et Kabalo-Albertville fut réalisée.

D'autres lignes d'intérêt plus local furent établies, citons :

Boma-Tshela qui dessert l'enclave nord du fleuve ;

Uvira-Kamaniola qui, prolongée par route sur une partie fort escarpée, relie le lac Tanganika au lac Kivu ;

Charleville-Makumbi, qui permet, en se substituant à une partie non navigable d'un affluent du Kasai, de relier Port-Franki à Mai Munene (Tshikapa).

Nous nous devons de signaler ici la place marquante qu'ont prise, dans l'effort de guerre, les organismes de transports au Congo, lors du dernier conflit mondial (1939-1945).

Le trafic s'accrut du fait de l'aide apportée à nos alliés, tandis que s'accroissaient quasi plus rapidement les difficultés de se procurer non seulement le matériel neuf, mais aussi le matériel de remplacement.

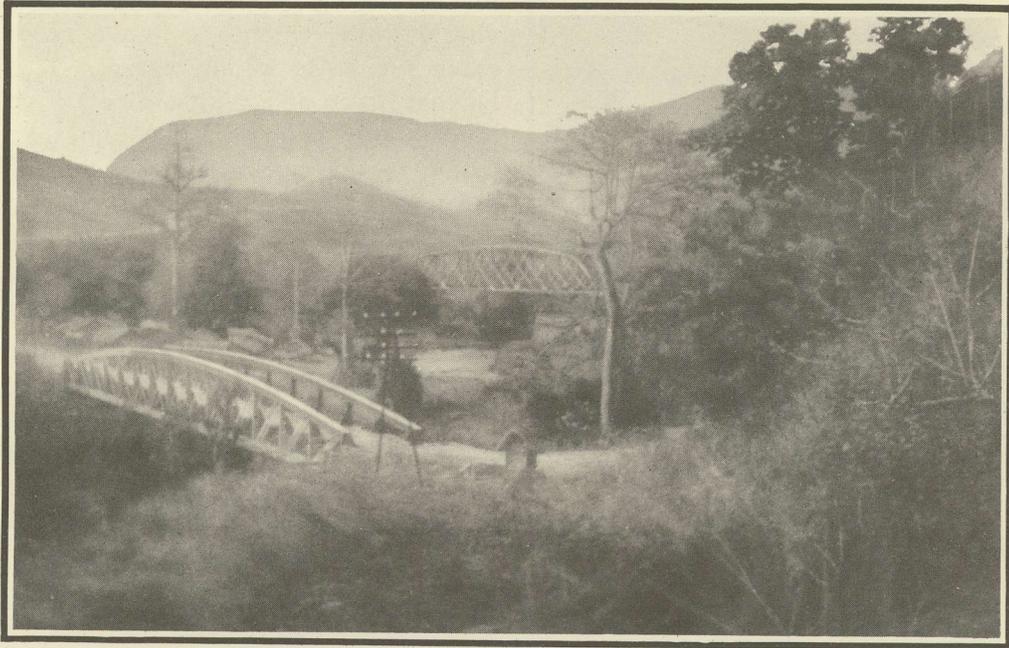
Malgré les problèmes les plus ardues à résoudre, il fut fait face non seulement au problème des transports, mais il fut même entrepris des constructions d'ordre purement militaire, comme le montage dans les ateliers des Vici-Congo, de 8.000 véhicules automobiles destinés aux armées du Moyen-Orient.

L'OTRACO

C'est par un Arrêté Royal du 19 février 1935, que fut créé l'Office d'Exploitation des Transports Coloniaux, en abrégé O.T.R.A.C.O.

Cet office est une institution publique autonome qui est revêtue de la personnalité civile. Le siège de l'Otraco est à Bruxelles, 101, avenue Louise. Le but visé par la création de l'Otraco est de réunir sous une direction unique certaines industries de transports visant ainsi à obtenir entre-elles une coordination rationnelle. Il est géré par un conseil de gérance.

L'office exploite au Congo belge, pour compte de la Colonie, certains services de transports, de manutention et des services accessoires ou connexes.



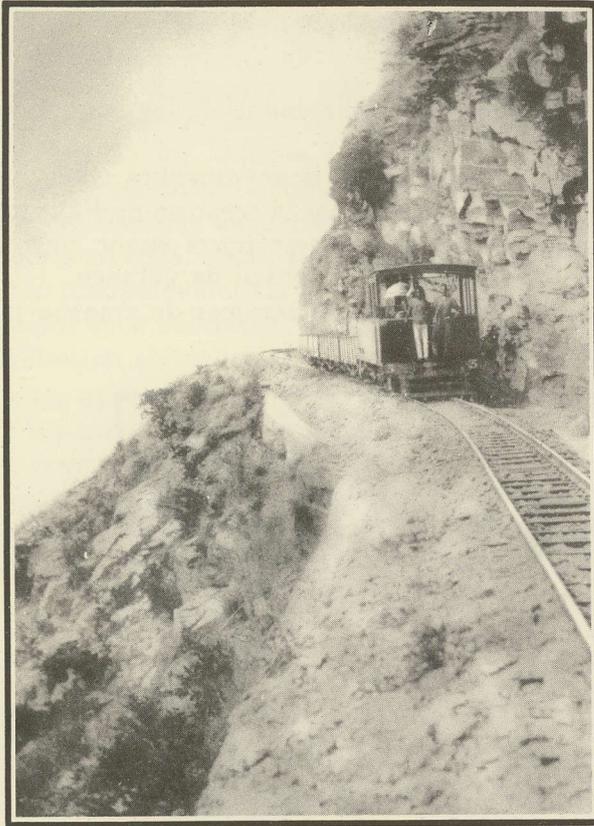
CHEMIN DE FER DE MATADI A LÉOPOLDVILLE — PONTS SUR LA M' POSO.
A L'AVANT-PLAN, CELUI DE L'ANCIENNE LIGNE (ÉCARTEMENT 0 m. 765),
A L'ARRIÈRE PLAN, CELUI DE LA NOUVELLE LIGNE (ÉCARTEMENT 1 m. 067)

Parmi les principaux sièges d'exploitation ainsi que les agences principales de l'OTRACO installées au Congo Belge, citons :

Boma, Lukula, Tshela, Matadi, Thysville, Léopoldville, Lukolela, Ligengé, Coquilhatville, Bumba, Aketi, Lisala, Basoko, Stanleyville, Inongo, Badankusu, Banningville, Port-Franki, Luebo, Lusambo, Kalundu, Costermansville.

En vertu des pouvoirs que lui ont donnés les arrêtés royaux des 20 avril et 17 juillet 1935, 19 et 31 juillet 1936, 20 octobre 1937 et 17 août 1946, il exploite :

1. — le **Chemin de fer de Matadi à Léopoldville**, anciennement exploité par la Compagnie du Chemin de fer du Congo;
2. — le **Chemin de fer du Mayumbé** (reliant Boma à Tshela) qui, depuis 1919, appartient à la Colonie;
3. — le **Chemin de fer du Kivu** (réunissant Uvira à Kamaniola), qui fut repris en 1946 par la Colonie;
4. — le **Réseau Fluvial du Haut-Congo** qui fut exploité directement par la Colonie jusqu'en 1920; ensuite jusqu'en 1925, par la Société Nationale des Transports Fluviaux (S.O.N.A.T.R.A.) et enfin par l'Union Nationale des Transports Fluviaux (U.N.A.T.R.A.);
5. — la **navigation sur le lac Kivu**;
6. — les **ports maritimes de Boma et de Matadi**. L'exploitation de ce dernier port fut assurée, jusqu'en 1937, par une société appelée « Manucongo »;



CHEMIN DE FER MATADI-LEOPOLDVILLE
LA VOIE AU KILOMÈTRE 2.700

7. — les ports fluviaux de :

- a) Léopoldville (port public);
- b) Coquilhatville;
- c) Stanleyville (rive droite).

8. — les ports lacustres de :

- a) Costermansville;
- b) Kalundu;
- c) Goma.

Nous avons vu dans les pages qui précèdent, que le fleuve Congo n'était pas navigable entre Matadi et Léopoldville. A partir de cette dernière ville et vers l'amont, le fleuve redevient navigable sur 1.734 kilomètres.

Notons qu'au delà, c'est-à-dire à partir de Stanleyville (sur près de 125 kilomètres), le fleuve Congo est à nouveau coupé par des rapides jusqu'à Ponthierville. A partir de cette localité, il redevient navigable.

Le Kasai, principal affluent du Congo, est navigable jusqu'à Port-Franki, soit jusqu'à environ 825 kilomètres de Léopoldville.

Comme le Kasai, d'autres affluents du fleuve Congo sont navigables et leur apport permet l'exploitation par l'O.T.R.A.C.O. de 10.082 kilomètres de voies navigables.

Ci-après la liste des autres biefs navigables :

Ligne de Léopoldville au lac Léopold II et Lukenie	648 km.
Ligne du Sankuru. De Port-Franki à Lusambo	482 km.
Ligne du lac Tumba. D'Irebu à Itoko	95 km.
Ubangi du confluent à Libenge ou Zongo	669 km.
Giri du confluent à Manianga	297 km.
Mongala. du confluent à Businga	329 km.
Itimbiri du confluent à Aketi	255 km.
Aruwimi du confluent à Yambuya	173 km.
Haut-Kasai du confluent à Djoko-Punda	190 km.
Lukemi du confluent à Kole	792 km.
Sankuru. du confluent à Pania-Mutombo	559 km.
Lubefu du confluent à Luebo	55 km.
Kwango du confluent au confluent de la Wamba	240 km.
Kwilu. du confluent à Kikwit	343 km.
Busira-Tshapa du confluent à Elingampanga	797 km.
Salonga du confluent à Watzi-Kenge	167 km.
Lomela du confluent à Lomela	645 km.
Ruki du confluent à Ingende	108 km.
Inzia du confluent à Mushuni	116 km.
Momboyo-Luilaka du confluent à Ikali	378 km.
Ikelemba du confluent à Balangala	316 km.
Lulonga du confluent à Basankusu.	250 km.
Lopori du confluent à Simba	700 km.
Maringa du confluent à Befori	441 km.
Wamba du confluent au Kwango	210 km.
Lua du confluent à Mogalo	110 km.

LE CHEMIN DE FER DE MATADI A LÉOPOLDVILLE

C'est le 31 juillet 1889, que fut constituée la Compagnie du Chemin de fer du Congo et le 15 mars 1890, l'on commença les travaux de construction de la ligne qui devait, la première, relier l'immense bassin du fleuve Congo à l'Océan Atlantique.

Après des difficultés, tant d'ordre technique que financier, la voie atteignit le Stanley-Pool à N'Dolo, le 16 mars 1898. Son inauguration eut lieu le 6 juillet de la même année quand le rail atteignit Léopoldville.

Cette voie à l'écartement de 0 m. 765 possédait des pentes de 45 millimètres et des rayons descendant jusqu'à 50 mètres.

Composée de travers métalliques de 30 kilogrammes à raison de 1.400 au kilomètre, elle comportait des rails de 22 kilogrammes au mètre courant.

La vitesse commerciale voisinait à l'origine 20 kilomètres à l'heure.

Telle qu'elle, la ligne permit la mise en valeur du bassin du Congo. Elle s'avéra toutefois rapidement insuffisante et de 1923 à 1932, on entreprit sa reconstruction sur un tracé plus favorable qui réduisit la ligne de 400 à 365 kilomètres.

L'écartement fut modifié et porté à 1 m. 067, lequel est le plus courant en Afrique.

Le nombre de traverses fut porté de 1.400 à 1.500 au kilomètre et leur poids de 30 kilogrammes à 47 kilogrammes.

La moyenne des rayons de courbures fut de 250 mètres et exceptionnellement de 150 mètres. Du fait de son trafic sans cesse croissant et des difficultés que rencontre l'approvisionnement en combustibles, on envisage son électrification.

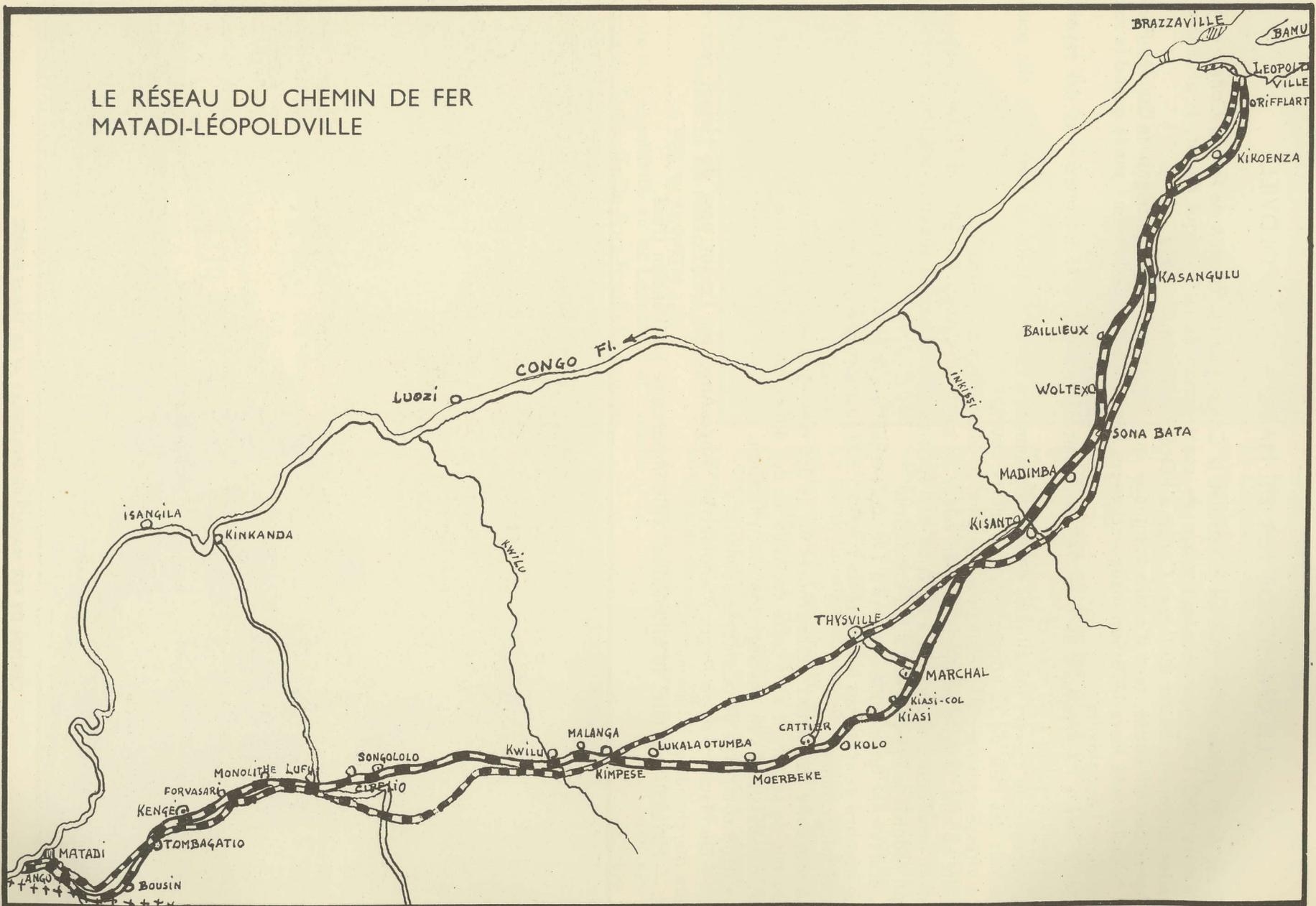
La ligne comporte deux embranchements :

1. — De Matadi à Ango-Ango, 7 kilomètres. Ango-Ango est l'avant port de Matadi réservé aux marchandises inflammables;
2. — Marchal-Thysville, 16 kilomètres. Ville importante sur l'ancien tracé.



CHEMIN DE FER MATADI-LÉOPOLDVILLE — LE TRAIN BLANC

LE RÉSEAU DU CHEMIN DE FER MATADI-LÉOPOLDVILLE



LE CHEMIN DE FER DU MAYUMBÉ

La concession de cette ligne fut accordée en 1898 et commencée en 1900 par la Société des Chemins de fer Vicinaux du Congo. Elle dessert, sur 140 kilomètres, la région qui s'étend de Boma à Tshela.

Elle fut reprise, en 1910, par l'Etat en ce qui concerne l'exploitation et en 1913, un accord conclu entre la société précitée et la Colonie régla les modalités du rachat de la ligne. La première guerre mondiale fit que ce rachat ne fut effectivement réalisé qu'en 1919.

La Colonie continua l'exploitation jusqu'en 1925, — époque à laquelle fut créée une régie autonome appelée « Régie des Chemins de fer du Mayumbé ». L'exploitation fut confiée à un comité.

En 1936, l'Otraco reprit l'exploitation de la ligne.

Cette ligne ferrée est nettement du type vicinal, comme en témoignent ses caractéristiques, et dessert l'enclave située au nord de l'embouchure du fleuve Congo.

La voie est à l'écartement de 0 m. 615. Elle est constituée par des rails de 18 kilogrammes au mètre courant posés sur des traverses métalliques pesant également 18 kilogrammes.

Se trouvant au centre d'une région aussi pittoresque que riche en forêts, palmeraies et plantations de café et de cacao, elle voit son trafic s'accroître, ce qui a nécessité de nombreuses modifications et améliorations de son tracé primitif.

Le parc du matériel roulant se composait fin 1948, comme suit :

- 10 locomotives Garratt;
- 2 locomotives de manœuvre;
- 9 voitures et fourgons;
- 217 wagons de divers types.

Le trafic des voyageurs indigènes a plus que triplé pendant la période de 1939 à 1945.



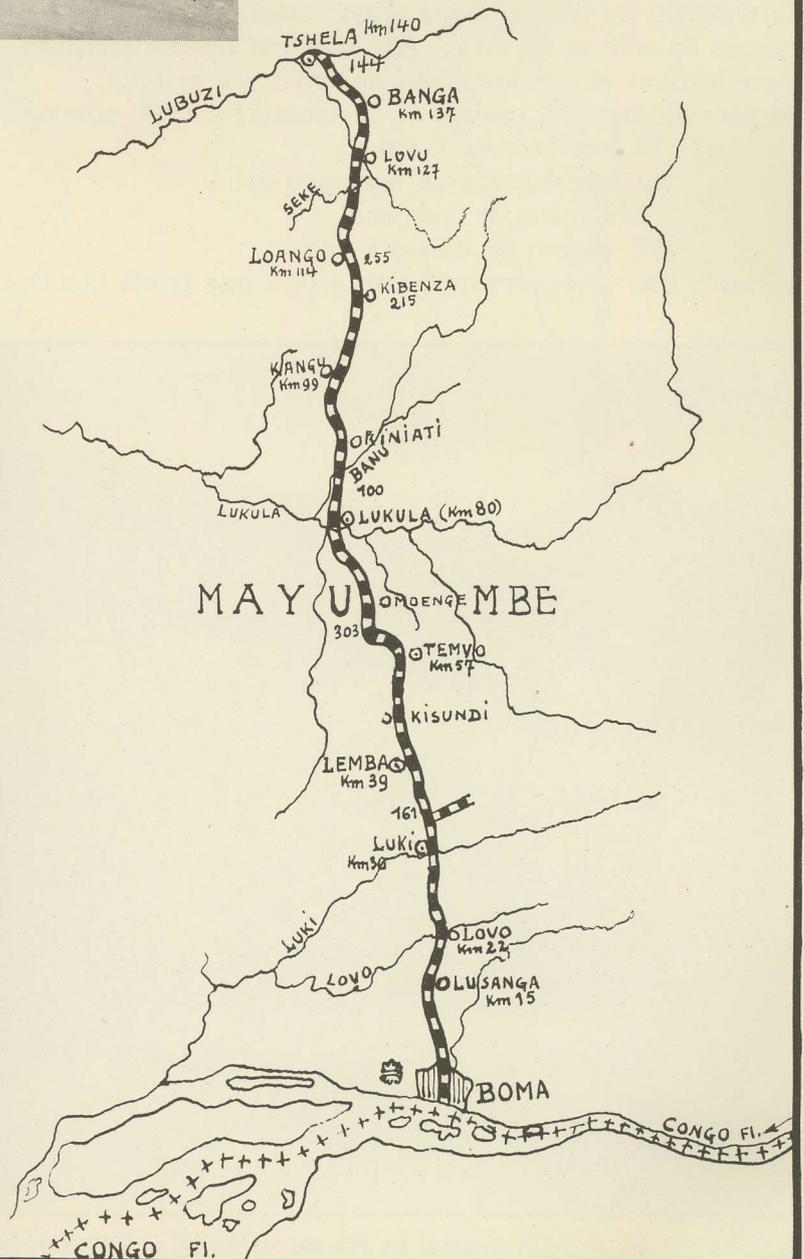
CHEMIN DE FER DU MAYUMBÉ — DES VOYAGEURS INDIGÈNES

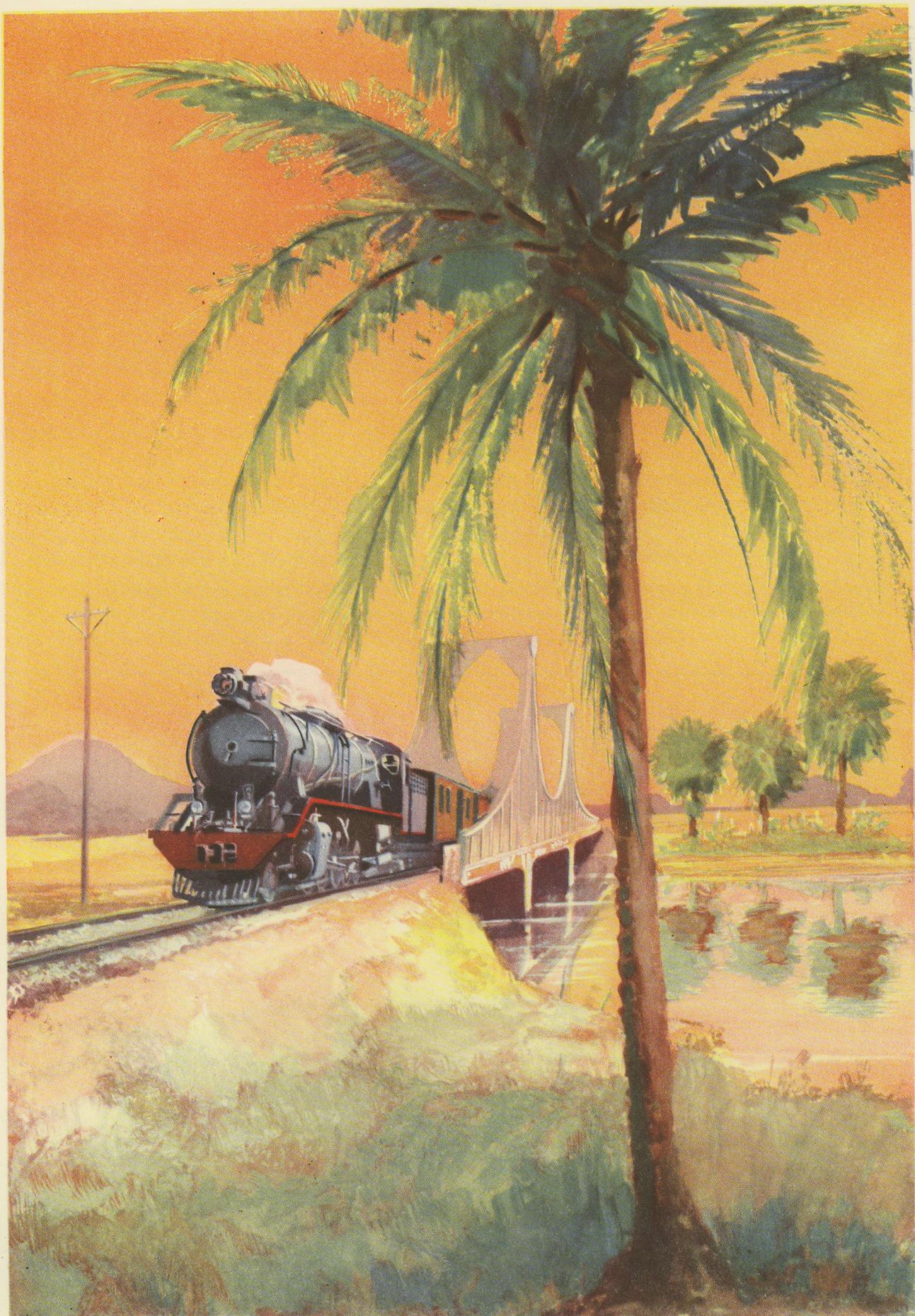
LE RÉSEAU DES CHEMINS DE FER DU MAYUMBÉ (BOMA-TSHELA)



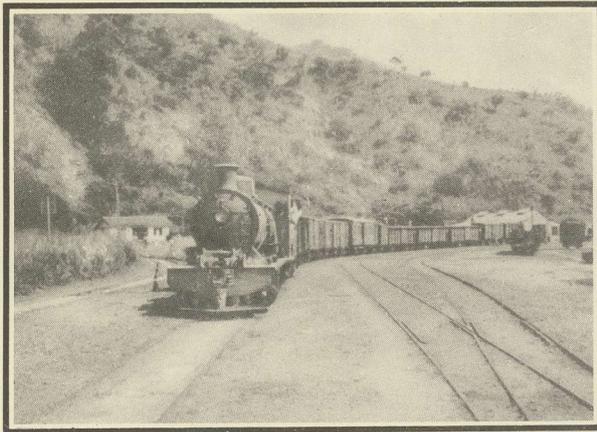
LA GARE DE BOMA

LA VOIE DANS LA FORÊT
DU MAYUMBÉ





PONT SUR LA RIVIÈRE LUKUGA (RÉSEAU C. F. L.)



CHEMIN DE FER DU KIVU

LE CHEMIN DE FER DU KIVU

Ce réseau ferré fait partie d'un complexe de transports géré depuis 1946 par l'O.T.R.A.C.O. et qui comprend :

1. — Le chemin de fer de Kalundu (Uvira) à Kamaniola.

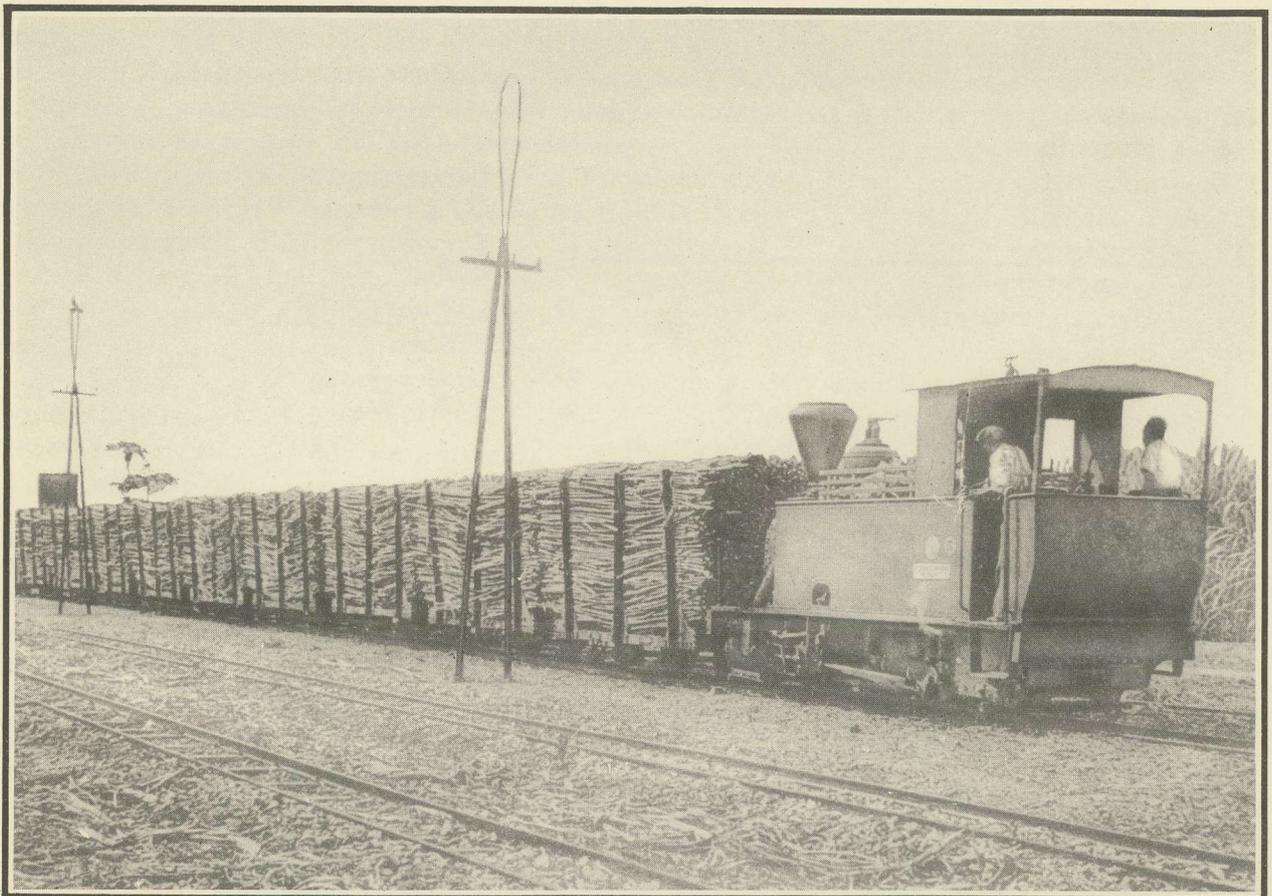
La ligne de 94 kilomètres de longueur est posée à l'écartement de 1 m. 067.

2. — La ligne est prolongée par route (63 km.), de Kamaniola à Costermansville sur le lac Kivu. Entre ces deux localités, le transport s'effectue par l'intervention d'un concessionnaire.

3. — La navigation sur le lac Kivu, de Costermansville à Goma via Kakondo.

4. — L'exploitation du port lacustre de Kalundu, où le complexe est en relation avec la ligne de navigation exploitée sur le lac Tanganika par la Société des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains et dont nous donnerons une description dans les prochaines pages. Comme nous le verrons plus loin, la Colonie fait étudier depuis 1947, une liaison ferroviaire directe entre le lac Kivu et Stanleyville et un embranchement en direction de l'Ituri.

C'est le coût assez élevé des travaux qu'auraient nécessité un prolongement de la voie ferrée de Kamaniola à Costermansville qui a fait que ce prolongement n'a pas été exécuté. La question reste toutefois à l'étude pour éviter la rupture de charge à Kamaniola.



TRAIN DE CANNES DE LA COMPAGNIE SUCRIÈRE CONGOLAISE, A MOERBEKE

VOIES FERRÉES EXPLOITÉES PAR L'OTRACO

STATIONS PRINCIPALES

Chemin de fer Matadi-Léopoldville

Km.

- 0 — Matadi
Embranchement de 8 kilomètres vers
Ango-Ango, port des marchandises
inflammables de Matadi.
- 8 — M'Pozo
- 38 — Kenge
- 74 — Lufu
- 93 — Songolo
- 143 — Kimpese
- 154 — Lukala
- 176 — Moerbeke
- 187 — Cattier
- 194 — Kolo
- 198 — Dethieu
- 216 — Kiasi-Col
- 225 — Marchal
Embranchement de 16 kilomètres
vers Thysville, siège de la Direction
du C.F.M.L.
- 247 — Kisantu
- 266 — Madimba
- 277 — Sona Bata
- 321 — Kasangulu
- 339 — Kimuanza
- 365 — Léopoldville-Est
Embranchement de 10 kilomètres vers
Léopoldville-Ouest, siège de la Direc-
tion de l'Office d'Exploitation des
transports au Congo (OTRACO).

Chemin de fer du Mayumbé

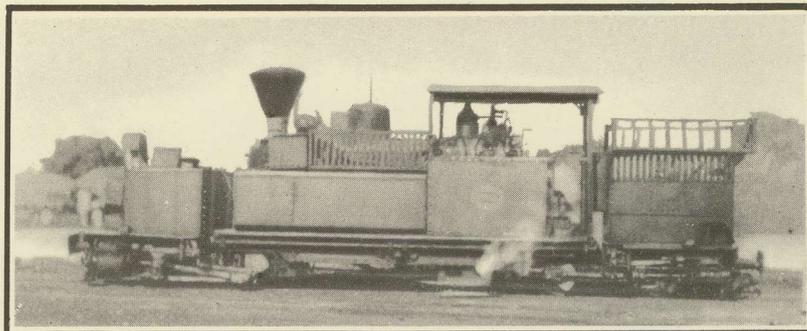
Km.

- 0 — Boma
- 8 — Bangu
- 15 — Lusanga
- 22 — Lovo
- 30 — Luki
- 39 — Lemba
- 57 — Temvo
- 68 — Moenge
- 80 — Lukula
Siège de la Direction C.F.M.
- 90 — Kiniati
- 99 — Kangu
- 102 — Kangu-Mission
- 108 — Kibenza
- 114 — Loango
- 127 — Luvu
- 137 — Banga
- 140 — Tshela

Chemin de fer du Kivu

Km.

- 0 — Kalundu
- 4 — Uvira
- 12 — Kamvira
- 24 — Kiliba
- 46 — Sanghe
- 69 — Lubirizi
- 84 — Luvernglu
- 94 — Kamaniola



LOCOMOTIVE GARATT DES CHEMINS DE FER DU MAYUMBÉ

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU CONGO SUPÉRIEUR AUX GRANDS LACS AFRICAINS (C. F. L.)

Constituée le 4 janvier 1902, la Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains (en abrégé C.F.L.) eut pour but initial de relier par voie ferrée le fleuve Congo, tant en amont qu'en aval de Stanleyville au Lac Albert et le lac Tanganika à Nyangwe sur le même fleuve.

Rappelons que le fleuve Congo en amont de Stanleyville change son nom en celui de Lualaba. Ce programme initial fut profondément remanié. La liaison d'Albertville au lac Albert fut abandonnée en 1936.

Les C.F.L. exploitent un réseau se composant, comme celui de l'OTRACO, de voies ferrées et de voies navigables.

Ce réseau comprend :

1. — **Un tronçon ferré de 125 kilomètres**, de Stanleyville à Ponthierville, et qui fut construit entre les années 1903 et 1906.
2. — **Un bief fluvial de 310 kilomètres**, de Ponthierville à Kindu-Port Empain, qui fut exploité dès 1906 et qui porte le nom particulier de « bief moyen ».
3. — **Un tronçon ferré de 714 kilomètres**, de Kindu-Port Empain à Elisabethville.

Ce tronçon fut construit comme suit :

- a) de 1907 à 1910, — la section Kindu-Port Empain à Kongolo, soit 355 km.
 - b) de 1911 à 1915, — la section Kabalo-Albertville, soit 273 km.
 - c) de 1937 à 1939, — la section Kongolo-Kabalo, qui assure la jonction des deux sections précédentes et qui est longue de 86 km.
 - d) en 1922, — un raccordement de 10 km. relie Kibombo-Gare à Kibombo-Rive, où la société exploite un bief de 110 km., de Kibombo-Rive à Kasongo, dit « bief intermédiaire ».
4. — **Un bief fluvial de 640 kilomètres**, de Kongolo à Bukama, mis en exploitation en 1911 et qui porte le nom de « bief supérieur »; ce bief se complète par la partie navigable de la Luvua d'Ankoro à Kiambi, de 150 kilomètres de long.
 5. — **Deux lignes de navigation**, sur le lac Tanganika, de 665 kilomètres au total, et qui sont :
 - a) vers le nord : d'Albertville à Usumbura, soit 345 km.;
 - b) vers le sud : d'Albertville à Moliro, soit 320 km.

Le réseau des C.F.L. comporte :

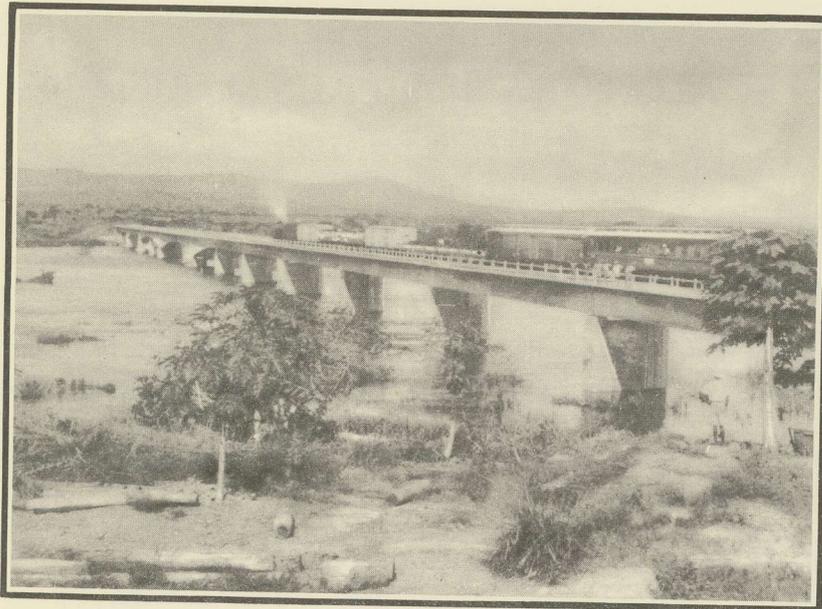
voies ferrées :	849 km.
voies fluviales :	1.210 km.
lignes de navigation :	665 km.
soit au total :	2.724 km.

Afin d'accélérer le trafic, les C.F.L. projettent de relier Ponthierville à Kindu-Port Empain par voie ferrée, ce qui entre autres offre l'avantage capital d'éviter les entraves que présente à la navigation, le bief moyen à la période des basses eaux du Lualaba.

Cette liaison ferrée de 320 kilomètres environ réunirait en un



LOCOMOTIVES TYPE MIKADO REMORQUANT LE TRAIN COURRIER



PONT SUR LE LUALABA

seul tronçon, le réseau ferré C.F.L., qui atteindrait ainsi 1.169 kilomètres.

Les lignes des C.F.L. sont à l'écartement de 1 mètre.

Toutefois, comme l'écartement standard des chemins de fer du continent africain se situe à 1 m. 067, dès 1924, les C.F.L. ont prévu pour les installations fixes et le matériel roulant, la possibilité de s'adapter dès que cela s'avérera nécessaire à cet écartement.

A l'origine, les rayons minima furent de 150 mètres et les rampes tolérées de 20 p. m.

Depuis 1939, les rayons minima admis furent de 200 m. et la

tolérance en ce qui concerne les rampes abaissées à 15 p. m.

Lors de la construction, le rail pesait 24,4 kg. au mètre courant et leur longueur était de 7 mètres, leur importation devant se faire par la ligne Matadi-Léopoldville, dont à l'époque les wagons ne permettaient que des transports de rails de cette longueur.

En 1926, à ce rail, vint se substituer un rail plus lourd de 29,3 kg., dit « standard ». Ce rail vit sa longueur passer successivement de 10 m. à 11 m. 70 et enfin à 14 m.

La voie fut posée, au début, sur des traverses en bois qui, dans certaines parties du tracé, n'atteignaient pas la durée normale prévue.

En 1910, l'on mit en service des traverses métalliques de 1 m. 75 et pesant 30 kilogrammes. Par la suite, la longueur des traverses fut portée à 2 mètres et le poids à 42 kilogrammes.

Divers traitements essayés sur les traverses en bois ayant donné des résultats concluants, l'on en revint quand la chose fut possible, et c'est le cas de la jonction Kongolo-Kabalo, aux traverses en bois.

Le poids des locomotives évolua comme suit :

1903 — Type Bourbonnais, de 22 tonnes;

1912 — Type Mogul, de 28 tonnes;

1926 — Type Mikado, de 52 tonnes;

1938 — Type Santa-fé, de 65 tonnes;

1942 — Type Santa-fé, de 67 tonnes.

La charge par essieu admise est actuellement de 12,5 tonnes. Les wagons qui, jusqu'à 1928, furent à 2 essieux, sont depuis cette date remplacés par des véhicules à bogies. Certaines voitures ont des châssis de 18 mètres et tout le matériel est muni de l'attelage central automatique.



PONT SUR LA LUKUGA

PRINCIPALES STATIONS DES CHEMINS DE FER
DU CONGO SUPÉRIEUR AUX GRANDS LACS AFRICAINS
(C. F. L.)

Tronçon Stanleyville-Ponthierville :

Km.

- 0 — Stanleyville-Rive gauche
Siège administratif de la 1re circonscription des C.F.L.
Atelier des Chemins de fer C.F.L.
- 2 — Camp militaire
- 25 — Scierie C.F.L.
- 125 — Ponthierville

Tronçon Kindu-Port Empain-Albertville :

Km.

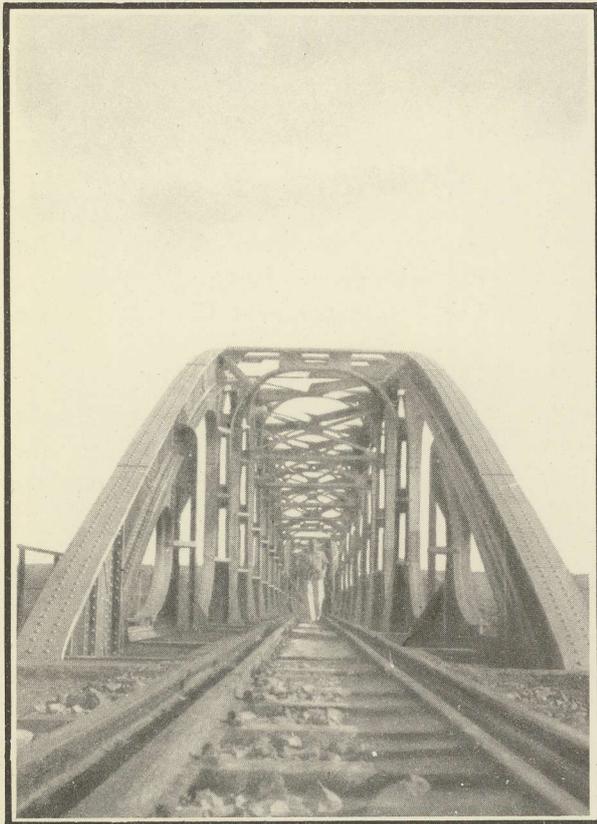
- 0 — Kindu-Port Empain
Siège administratif de la 2e circonscription C.F.L.
Atelier des Chemins de Fer C.F.L.
et Chantier naval C.F.L.
- 56 — Lueki
- 97 — Lowo
- 117 — Kimbo-Gare
Raccordement de 10 km. jusqu'à
Kimbo-Rive
- 155 — N' Ganze
- 164 — Likéri
- 187 — Malela
- 209 — Lubao ou Lukuri

- 228 — La Samba
- 245 — Loëngo
- 266 — Kibamba
- 302 — Lubunda
- 326 — Lusindoe
- 355 — Kongolo
Ateliers des Chemins de fer C.F.L.
et Chantier Naval C.F.L.
Dépôt Central C.F.L.
- 366 — Lumanisha
- 381 — M'Bila
- 406 — Kitule
- 441 — Kabalo
- 505 — Luizi
- 565 — Niunzu
- 604 — Kilima
- 617 — Niemba
- 640 — Muswaki
Carrière à ballast C.F.L.
- 686 — Kambi-ya-Wima
- 701 — Makala-Greinerville
- 714 — Albertville
Direction générale des Chemins de
fer du Congo Supérieur aux Grands
Lacs Africains.
Ateliers des Chemins de fer C.F.L.
Chantier Naval avec cale sèche C.F.L.



STATION D'ALBERTVILLE

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU BAS-CONGO AU KATANGA (B. C. K.)



LE PONT DE BUKAMA SUR LE LUALABA

Un décret du 31 décembre 1906, pris en exécution d'une convention du 5 novembre 1906, créa la Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga (en abrégé B.C.K.) et dont le siège est situé 7, rue Montagne du Parc, à Bruxelles.

Elle fut créée dans le but :

- a) d'étudier, de construire et d'exploiter un chemin de fer du Katanga au Bas-Congo;
- b) d'étudier, de construire et d'exploiter une ligne du Katanga à la frontière de l'Angola où elle se reliait à celle de la Compagnie du Chemin de fer du Benguela (C.F.B.).
- c) de réaliser sa participation financière dans la Compagnie du Chemin de fer du Katanga en procédant ou en participant à l'étude, à la construction et à l'exploitation.

La Société des Chemins de fer du Katanga (C.F.K.), concessionnaire, construisit la ligne de la frontière de la Rhodésie (où elle se relie à Sakania avec les Beira, Mashonaland and Rhodesia Railways (B.M.R.), à Bukama, entre le 1er décembre 1909 et le 5 août 1914. Entamée aux deux extrémités, voici les dates de progression du rail sur cette ligne :

1er mai 1914 — Départ de Bukama;

1er décembre 1909 — Départ de la frontière Rhodésienne;

30 septembre 1910 — Elisabethville;

15 juin 1913 — Kambove;

5 août 1914 — Tshilongo;

22 mai 1918 — Jonction des 2 tronçons au kilomètre 127;

Créée en 1927 et reprenant ainsi les obligations que la Colonie avait assumées depuis 1922, la Société des Chemins de fer de Léopoldville-Katanga-Dilolo (L.D.K.) construisit :

1. La ligne Bukama-Port Franki, comme suit :

1er avril 1924 — Départ de Bukama;

1er décembre 1924 — Départ de Port Franki;

31 mars 1925 — Kamina;

30 novembre 1927 — Luluabourg;

13 février 1928 — Jonction au kilomètre 763;

2. la ligne Tenke-Dilolo :

1er avril 1929 — Départ de Dilolo;

1er juin 1930 — Départ de Tenke;

10 mars 1931 — Jonction au kilomètre 83.

L'ensemble de ces lignes est exploité pour les deux compagnies concessionnaires C.F.K. et L.K.D. par le B.C.K. qui, comme nous l'avons vu, a participé aux études et à la construction. Ce réseau, qui comporte un ensemble conséquent de lignes ferroviaires, possède en voies principales 2.355 kilomètres, que complètent 110 kilomètres d'embranchements et 50 kilomètres de raccordements particuliers.



LA STATION D'ELISABETHVILLE

rants, des voitures de service et des fourgons;
2.060 wagons à marchandises à usage divers.

Il est à remarquer qu'outre le réseau ferroviaire que nous venons de décrire ci-avant, la Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga a exploité deux ports fluviaux :

1. — **Bukama**, sur le fleuve Lualaba où le rail se raccorde au réseau fluvial du bief supérieur du réseau des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains (C.F.L.);
2. — **Port-Franki**, sur le Kasai, principal affluent du fleuve Congo, où son réseau se soude avec le réseau fluvial de l'Office pour l'exploitation des Transports au Congo (O.T.R.A.C.O.). Comme réseau ferré, c'est le plus long de la Colonie. C'est le seul soudé à des réseaux voisins. Il donne en effet accès à Sakania, aux « Rhodesia Railways », ce qui place Elisabethville, par la voie du rail, à 2.615 kilomètres de Johannesburg, à 3.710 kilomètres du Cap et à 2.600 kilomètres de Beira.

Nous donnons ci-après à nos lecteurs une idée de la durée des trajets par rail au Congo.

Signalons, en premier lieu, que les 1.578 kilomètres qui séparent Port-Franki de Elisabethville sont parcourus en 60 heures. Que, en deuxième lieu, les 757 kilomètres de la ligne Elisabethville-Tenke-Dilolo sont parcourus en 26 heures et que les 255 kilomètres de lignes reliant Elisabethville à Sakania le sont en 8 heures.

Signalons, également, qu'à Jadotville, le B. C. K. possède une école professionnelle pour indigènes formant des machinistes, des artisans et des commis.

L'effort du B.C.K. dans le domaine de l'enseignement professionnel des indigènes est particulièrement remarquable.



LA STATION DE JADOTVILLE

La voie est à l'écartement de 1 m. 067 ou 3' 6". Elle est constituée par un rail de 29 kgs. au mètre courant posé sur traverses métalliques de 42 kgs. Il est procédé sur certaines sections, à la pose de rails pesant 40 kgs. au mètre courant posés sur traverses métalliques de 50 kgs.

Le parc du matériel roulant est assez vaste, il comprenait fin décembre 1948 :

140 locomotives de ligne ou de manœuvre;

2 autorails à voyageurs;

75 voitures, comprenant des voitures à voyageurs, des voitures-lits, des voitures-restau-



BATEAU A PASSAGERS EN ESCALE SUR LE BIEF MOYEN DU FLEUVE LUALABA (RÉSEAU C. F. L.)

LES PRINCIPALES STATIONS DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU BAS-CONGO AU KATANGA

1. — Réseau du Chemin de fer Léopoldville-Katanga-Dilolo (LKD) :

Ligne Bukama-Port Franki :

- Km.
- 0 — Bukama — Point de jonction des lignes L.K.D. et C.F.K., ainsi que terminus fluvial des C.F.L.
 - 145 — Kamina — Direction du B.C.K. pour la région Lomami-Lualaba
 - 279 — Kimpanga
 - 416 — Luputa
 - 458 — Mwene-Ditu
 - 585 — Tshimbulu
 - 701 — Luluabourg — Direction du B.C.K. pour la région du Kasai
 - 892 — Kakenge
 - 951 — Mweka
 - 1123 — Port-Franki — Port fluvial

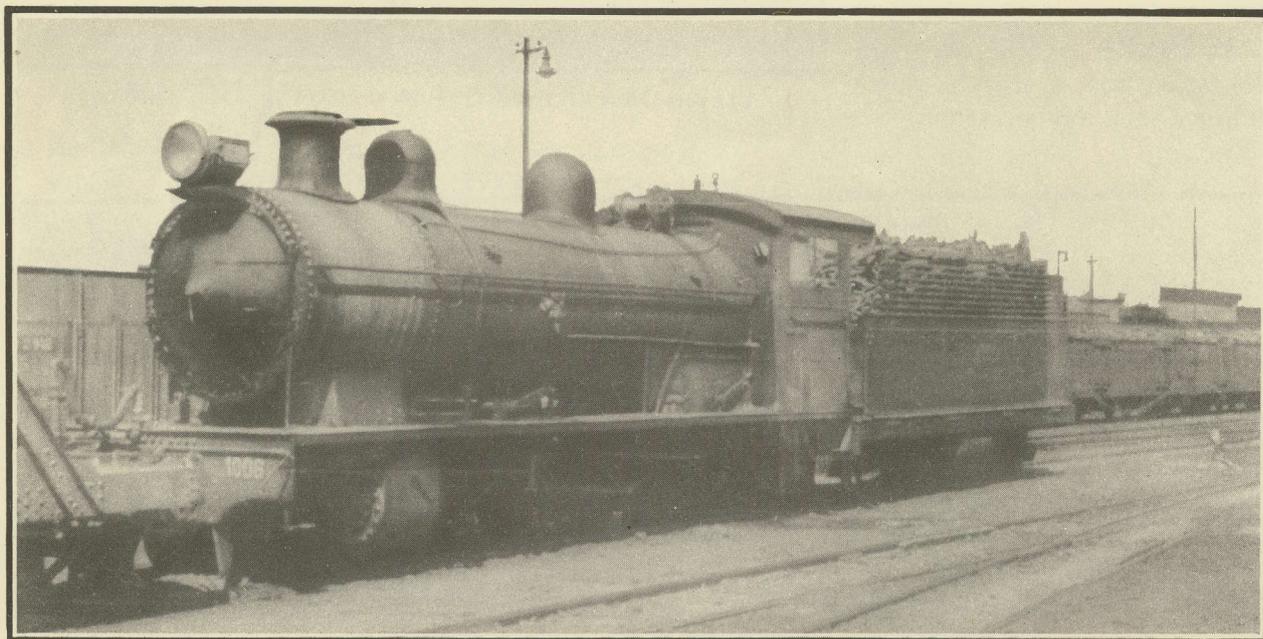
Ligne Tenke-Dilolo :

- Km.
- 0 — Tenke — Point de jonction de la ligne Bukama à Sakania
 - 95 — Kolwezi
 - 252 — Mutshatsha
 - 520 — Dilolo — Poste frontière de l'Angola. — Point de jonction de la ligne Dilolo-Lobito.

2. — Réseau du Chemin de fer du Katanga (C.F.K.) :

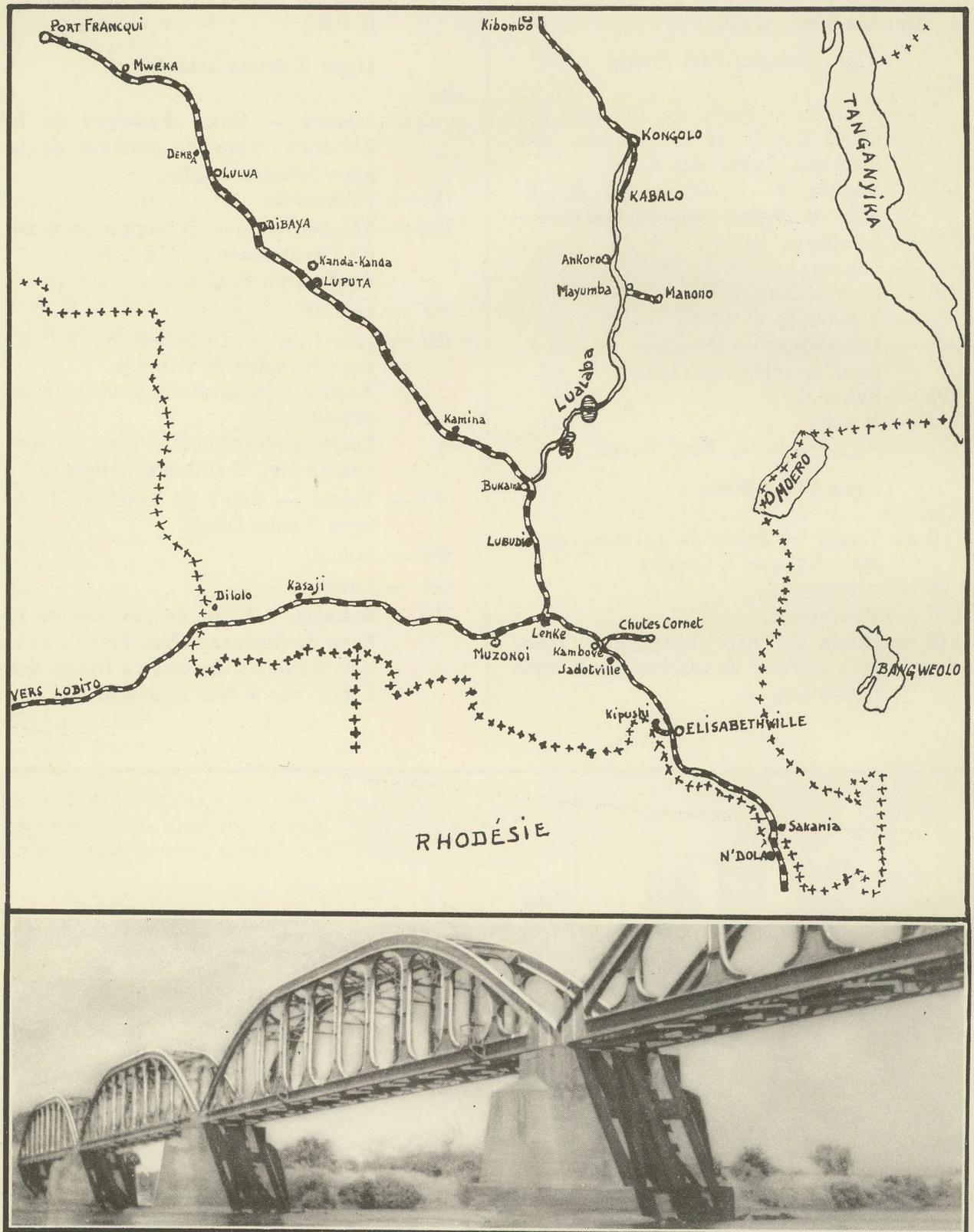
Ligne Bukama-Sakania :

- Km.
- 0 — Sakania — Poste frontière de la Rhodésie. Point de jonction de la ligne Sakania-le Cap.
 - 126 — Tshinsenda
 - 255 — Elisabethville — Direction générale de l'exploitation du B.C.K. Ateliers du B. C.K.
 - 347 — Luishia
 - 398 — Jadotville — Direction du B.C.K. pour la région du Katanga. Remise à locomotives principale du réseau. Ecole professionnelle pour la formation des cheminots indigènes.
 - 492 — Tenke — Point de jonction de la ligne Tenke-Dilolo
 - 595 — Lubudi
 - 676 — Luena
 - 710 — Bukama — Point de jonction de la ligne de Bukama à Port-Franki, ainsi que terminus du service fluvial des C.F.L. sur le bief supérieur.



ELISABETHVILLE. — LOCOMOTIVE MIKADO DANS LA STATION DE TRIAGE

RÉSEAU DU CHEMIN DE FER
DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS FER DU BAS-CONGO AU KATANGA
(B.C.K.)



BUKAMA. — PONT RAIL A QUATRE TRAVÉES DU TYPE VIERENDEEL,
D'UNE LONGUEUR TOTALE DE 240 MÈTRES, CONSTRUIT SUR LE LUALABA

LA SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER VICINAUX DU CONGO (VICI-CONGO)

La solution rationnelle utilisée pour les transports au Congo a eu, à juste titre, pour but de faire converger ceux-ci vers le seul accès en territoire congolais par l'océan, c'est-à-dire l'embouchure du fleuve Congo.

La combinaison des transports par eau et par rail ont permis de doter la Colonie d'une ossature de base solide dont les axes forment le triangle qui a comme sommets : Léopoldville-Stanleyville et Bukama.

L'accès à l'Atlantique de cette ossature est donné par la ligne Léopoldville-Matadi.

De nombreux affluents et sous-affluents du Congo sont situés à l'intérieur du triangle. Ils sont navigables sur une partie relativement étendue de leur cours. Ce triangle couvre donc au point de vue des transports l'Est, le Sud et l'Ouest de la Colonie.

Au Nord et Nord-Est toutefois, la situation n'est plus la même. Il a donc fallu rapidement songer à relier aux axes cette partie de la Colonie. Il ne s'agissait plus ici d'axes principaux, mais d'une ligne de pénétration destinée à mettre en valeur la partie Nord-Orientale.

Sous l'impulsion du regretté colonel Paulis, une convention fut passée le 19 décembre 1923 entre la Colonie, d'une part, et la Société Commerciale et Minière du Congo, d'autre part. Cette dernière était chargée de créer la Société des Chemins



LOCOMOTIVE TYPE MIKADO DE 42 TONNES, DES VICI-CONGO

de fer Vicinaux du Congo, en abrégé Vici-Congo.

La Société fut constituée le 7 mai 1924. Elle a son siège à Bruxelles, 14, rue de la Science.

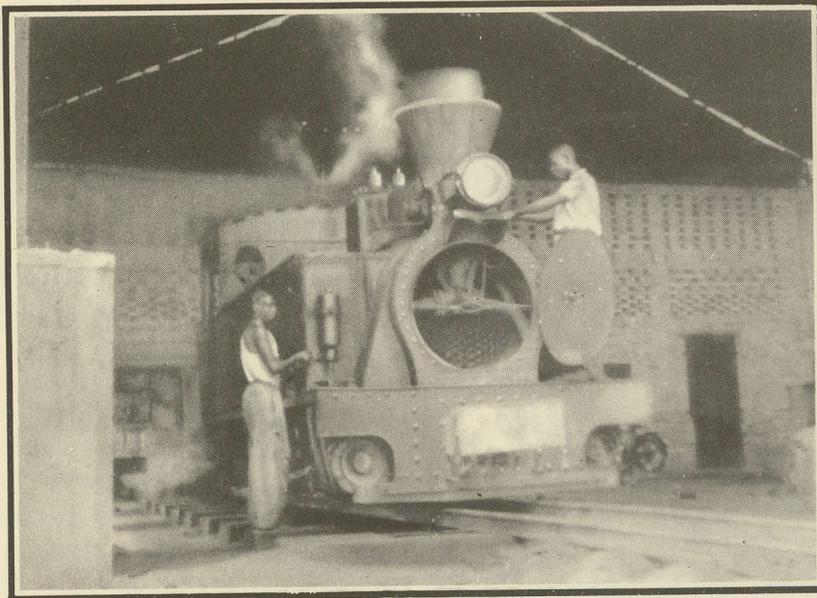
Entamée en 1925, à Aketi (terminus navigable de l'Itimbiri, affluent du fleuve Congo), la ligne atteignit, le 15 mai 1928, Bondo sur l'Uélé.

Le succès s'affirmant rapidement, il fut décidé de poursuivre vers l'Est, le réseau à partir de Komba, station où la ligne précédente s'infléchit vers le Nord. Entamés le 1er janvier 1930, les travaux se poursuivirent rapidement et le tronçon Komba-Buta fut mis en exploitation définitive le 1er juillet 1931.

La ligne atteignit, le 1er octobre 1937, Mungbere situé à 685 kilomètres d'Aketi.

A ce jour, le réseau comporte trois lignes, à savoir :

1. — Aketi-Mungbere	685 km.
2. — Komba-Bando	121 km.
3. — Lienart-Titule	31 km.
	<hr/>
	837 km.



NETTOYAGE D'UNE LOCOMOTIVE DE 26 TONNES

Il comporte, en outre, 5 kilomètres de voies de raccordement.

Les caractéristiques de la voie de cette ligne vicinale sont : écartement de 0 m. 60 ; les rails étaient, à l'origine, de 9,5 kg. au mètre courant ; actuellement, ils atteignent 21 kg. ; le nombre des traverses est de 12 par section de 8 mètres ; les rampes maxima sont de 15 % et le rayon de courbure minimum est de 150 mètres en pleine voie.

Le matériel roulant se composait fin 1948, de :

- 8 locomotives de 42 tonnes ;
- 14 locomotives de 26 tonnes ;
- 20 locomotives de 10 tonnes ;

329 voitures et wagons qui comprennent des wagons plats de 5 et 10 tonnes, des wagons fermés de 10 tonnes, des wagons-citernes.

Il existe en outre 1 grue dépanneuse de 6 tonnes.

Ce matériel et la voie permettent le transport de 150 tonnes utiles par train.

Outre son réseau ferré, les Vici-Congo ont créé, le 7 janvier 1927, une filiale dénommée Société des Messageries du Congo (Maco), — filiale que les Vici-Congo ont absorbée par la suite.

Elle assure les transports routiers sur plus de 12.000 kilomètres de route.

Les transports routiers sont assurés par :

- 408 camions à essence ;
- 143 camions Diesel ;
- 62 remorques et semi-remorques ;
- 60 autobus, cars et camionnettes.

La Société exploite également le port d'Aketi, où elle se lie aux transports fluviaux assurés par l'O.T.R.A.C.O.

Ce port fluvial qui est remarquablement équipé, possède :

- 1 grue de 5 tonnes ;
- 4 grues de 1 1/4 tonne ;
- 1 derrick de 15 tonnes.

Tous ces engins de levage sont alimentés en électricité. Celle-ci est produite par une centrale des Vici-Congo qui comporte une puissance de 500 KVA.

Onze magasins permettent l'entreposage soit des marchandises générales, soit des marchandises en transit au port d'Aketi.

L'activité des Vici-Congo a permis d'éliminer, dans une région vingt fois plus grande que la Belgique, le fléau du portage.



LOCOMOTIVE DE 26 TONNES DES VICI-CONGO

LES PRINCIPALES STATIONS
DU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER VICINAUX DU CONGO
(VICI-CONGO)

Ligne Aketi-Mungbere :

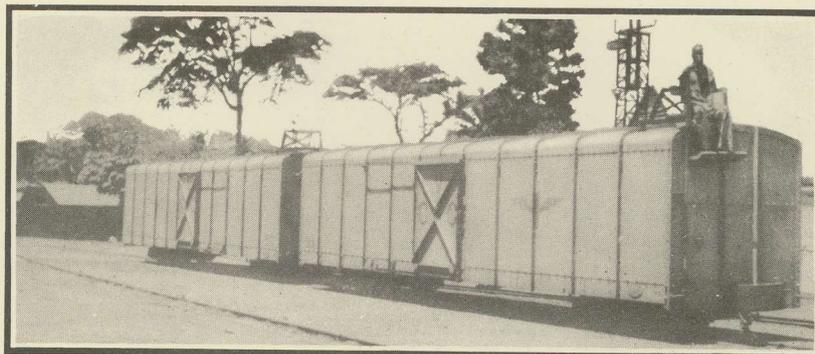
<p>Km.</p> <p>0 — Aketi. — Direction générale d'Afrique des Vici-Congo. — Atelier</p> <p>7 — Tindoe</p> <p>15 — Magati</p> <p>30 — Komba</p> <p>39 — Guma. — Bifurcation Bondo</p> <p>51 — Dulia</p> <p>60 — Lalu</p> <p>79 — Cattebeke</p> <p>104 — Kotili-Malikuta</p> <p>128 — Buta. — Triangle, — Bifurcation Buta-Gare</p> <p>138 — M'Bali</p> <p>151 — Popoka</p> <p>165 — M'Bwata</p> <p>171 — Tebaka</p> <p>183 — Batikwa</p> <p>196 — Rubi</p> <p>211 — Ngume</p> <p>230 — Monbungu</p> <p>259 — Lienart. — Bifurcation Titule</p> <p>275 — Popolo</p> <p>280 — Podo</p>	<p>285 — Zoni</p> <p>298 — Zenge</p> <p>308 — Gaina</p> <p>327 — Zobia-Gare</p> <p>349 — Malu</p> <p>368 — Nemanzi</p> <p>383 — Neraka</p> <p>396 — Neza</p> <p>418 — Nengia</p> <p>434 — Mawa</p> <p>453 — Nezorada</p> <p>475 — Modzaba</p> <p>497 — Nekokwada</p> <p>505 — Egbunda</p> <p>519 — Ekula</p> <p>532 — Neisu</p> <p>545 — Bede</p> <p>560 — Paulis. — Ateliers Vici-Congo</p> <p>582 — Beli</p> <p>601 — Penge</p> <p>612 — Nekalagba</p> <p>630 — Kasibu-Gare</p> <p>646 — Gao</p> <p>665 — Muzungu</p> <p>685 — Mungbere</p>
---	---

Ligne Komba-Bondo :

<p>Km.</p> <p>0 — Komba. — Bifurcation ligne Aketi-Mungbere</p> <p>13 — Magumbu</p> <p>31 — Sungo</p> <p>41 — Mopindu</p> <p>57 — Likati</p> <p>80 — Kulu</p>	<p>86 — Nzongia</p> <p>106 — Djete-Moridila</p> <p>121 — Bondo</p>
---	--

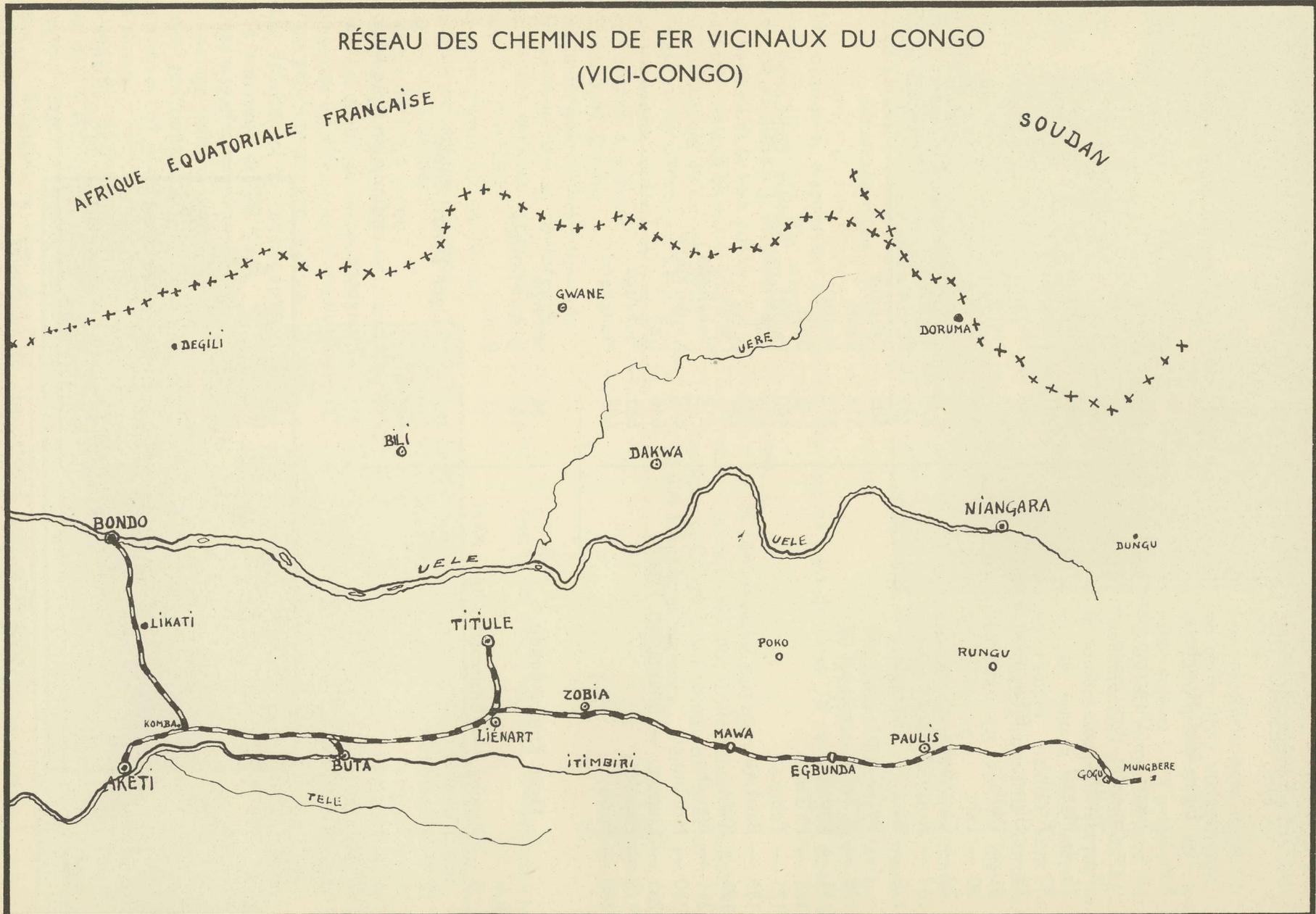
Ligne Lienart-Titule :

<p>Km.</p> <p>0 — Lienart. — Bifurcation ligne Aketi-Mungbere.</p> <p>31 — Titule.</p>
--



WAGONS MÉTALLIQUES DE 12 TONNES, DES VICI-CONGO

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER VICINAUX DU CONGO
(VICI-CONGO)



L'AVENIR DES TRANSPORTS AU CONGO

La phase de pénétration dans la Colonie peut être considérée comme étant virtuellement terminée.

Comme nous l'avons vu, le rail s'est substitué à la voie d'eau lorsque la navigation était, sur certains biefs, rendue impossible, soit de façon permanente (par exemple, la ligne de Matadi à Léopoldville) soit qu'une baisse saisonnière des eaux entravait le trafic pendant des périodes relativement longues (cas de la jonction Kongolo-Kabalo).

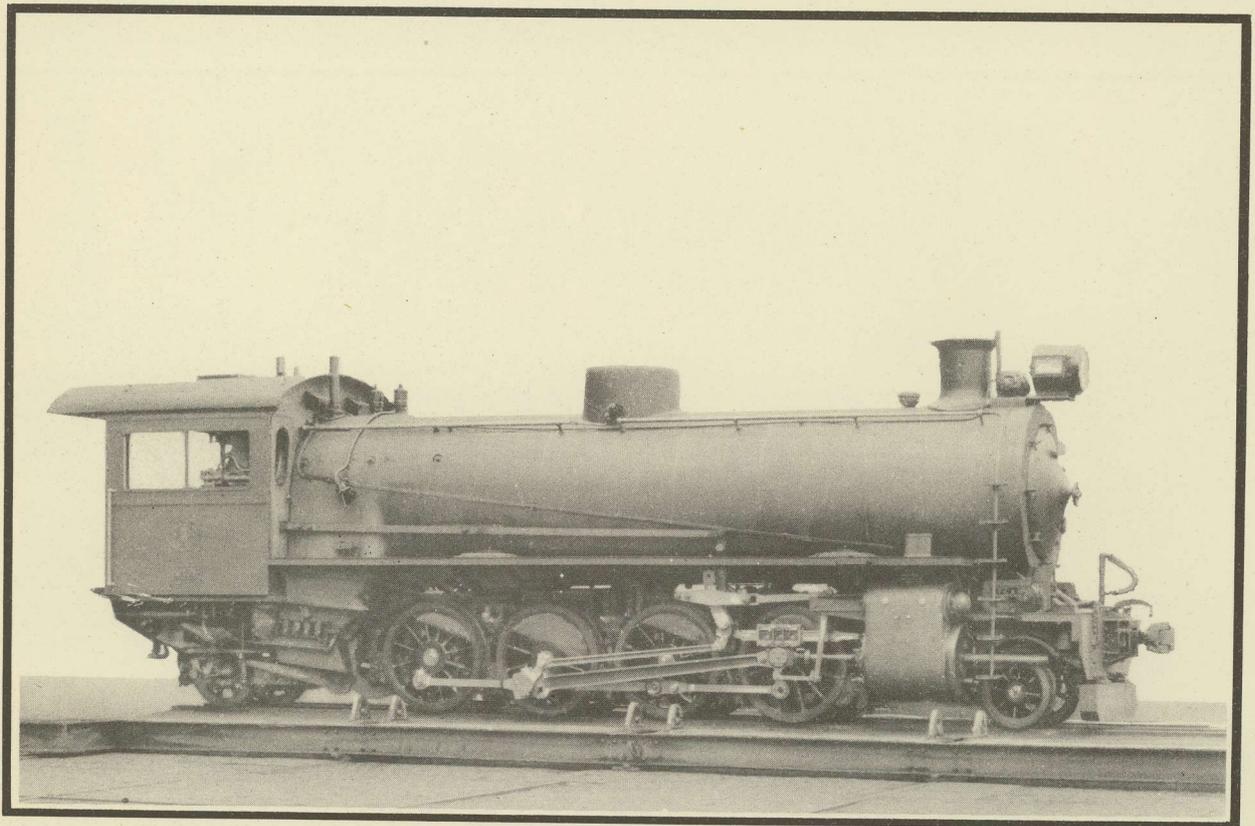
Le trafic est en augmentation quasi continue. Bien souvent la demande de transports dépasse les moyens. Des mesures s'imposent.

La voie d'eau est d'autre part relativement lente et de plus les ruptures de charges qui ont été de règle pendant la phase de pénétration provoquent des engorgements pour ainsi dire inévitables.

Il en résulte un freinage important de l'expansion économique de la Colonie. Par répercussion, l'évolution du standard de vie des indigènes est ralentie, car c'est surtout l'amélioration de l'économie qui permettra d'atteindre les résultats visés par la Belgique dans l'œuvre de civilisation qu'elle poursuit au Congo.

D'autre part, certaines régions comme le Kivu voient leur développement être entravé par le manque d'une liaison ferrée qui permettrait une évacuation plus rapide de la production régionale.

De plus, le déboisement tant à proximité des voies ferrées que des voies navigables résultant de l'utilisation des coupes massives dans les forêts pour assurer au rail et à la navigation leur combustible, amorce des phénomènes d'érosion par l'envoi vers l'Atlantique de quantités très importantes de terres fertiles.



LOCOMOTIVE MIKADO. — CONSTRUITE PAR LA S. A. JOHN COCKERILL A SERAING (Belgique),
POUR LE CHEMIN DE FER MATADI-LÉOPOLDVILLE

Comme on le voit, l'avenir des transports au Congo pose des problèmes fort divers qui peuvent se résumer comme suit :

1. — **former un tout** du réseau ferré;
2. — **substituer** où faire se peut **la traction électrique à la traction à vapeur**;
3. — **compléter** le réseau ferré **par des antennes** lui permettant de desservir les principaux centres économiques qui souffrent de l'absence d'un moyen de transport assurant l'évacuation rapide de charges massives.

Il faut, dans la recherche des solutions de ces problèmes, tenir compte de ce que la seule fenêtre de la Colonie sur l'océan est l'embouchure du fleuve Congo.

Nous ne ferons qu'évoquer ici le rôle stratégique qu'ont été appelés à jouer dans la dernière guerre, les moyens de transport de la Colonie, véritable plaque tournante centrale de tout le continent africain.

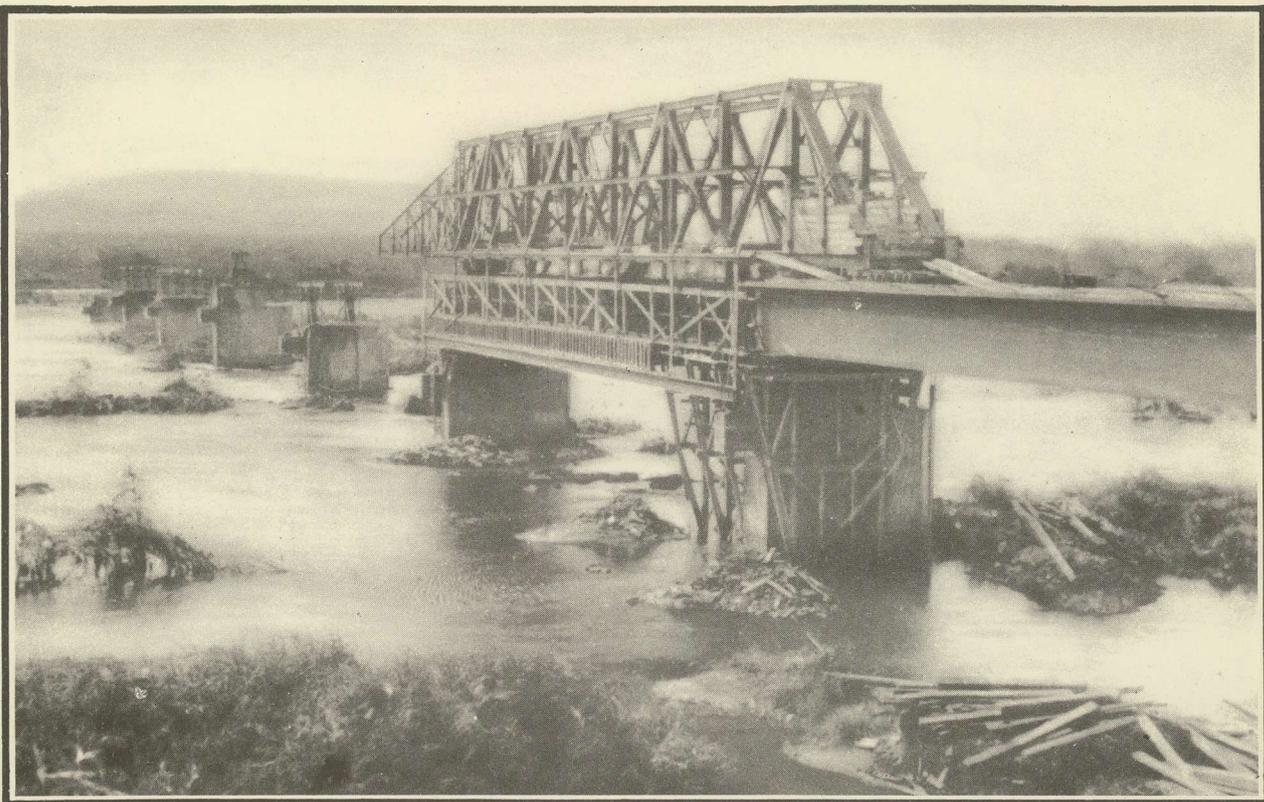
Avec les nouvelles méthodes de combat, l'intérêt stratégique que présentent les transports dans la colonie belge du Congo ne fera que croître dans l'avenir.

De plus, le problème touristique commence à se poser. Il exigera des réalisations spécialisées des organismes de transports.

Parmi les lignes de chemins de fer de la Colonie, celles des grands axes sont à l'écartement de 1 m. 067. Seules les lignes des C.F.L. sont à l'écartement de 1 mètre. Il y a lieu toutefois de noter qu'en ce qui concerne ces dernières, les C. F. L. ont pris depuis 1925 des mesures leur permettant de faire passer en un temps réduit au minimum leurs voies de l'écartement de 1 mètre à celui de 1 m. 067. Remarquons que le B.C.K., grâce à son écartement, se relie sans rupture de charge aux réseaux de la moitié méridionale de l'Afrique du Sud, soit un ensemble de plus de 22.000 kilomètres.

L'on peut donc considérer que la standardisation de l'écartement de la voie dans la Colonie est pratiquement résolue.

En ce qui concerne les liaisons doublant les biefs, l'on peut concevoir pour que les lignes de la Colonie du Congo forment un ensemble cohérent, les liaisons suivantes :



CONSTRUCTION D'UN PONT SUR LE LUALABA



RÉSEAU C. F. L. — PONT SUR LE LUALABA

1. — **Léopoldville-Stanleyville**, dont l'urgence n'est pas démontrée et qui est par conséquent toute théorique;

2. — **Ponthierville-Kindu** et

3. — **Kabalo-Liputa**, qui relieraient tout le réseau des C.F.L. au B.C.K. et par voie de conséquence au Sud du Congo, à l'Angola et à l'Afrique du Sud par la Rhodésie et ce, sans rupture de charge.

4. — **Port-Franki à Léopoldville**, qui permettrait de ramener sans rupture de charge la durée du trajet qui, du Katanga vers Matadi, est actuellement d'environ 50 jours à une huitaine de jours. Ce qui correspondrait au trajet actuel vers le port de Lobito dans l'Angola.

Des études sont faites en ce qui concerne les paragraphes 2, 3 et 4 ci-dessus.

D'autre part, on étudie une ligne Stanleyville-Lac Kivu, qui permettrait d'éviter le crochet par le Sud, du trafic actuel Goma-Costermansville-Kamaniola-Uvira-Albertville-Kindu-Ponthierville et Stanleyville, soit 7 ruptures de charges !...

En ce qui concerne l'électrification, sont envisagées :

par l'OTRACO, pour le Chemin de fer de Matadi à Léopoldville, l'entièreté de la ligne.

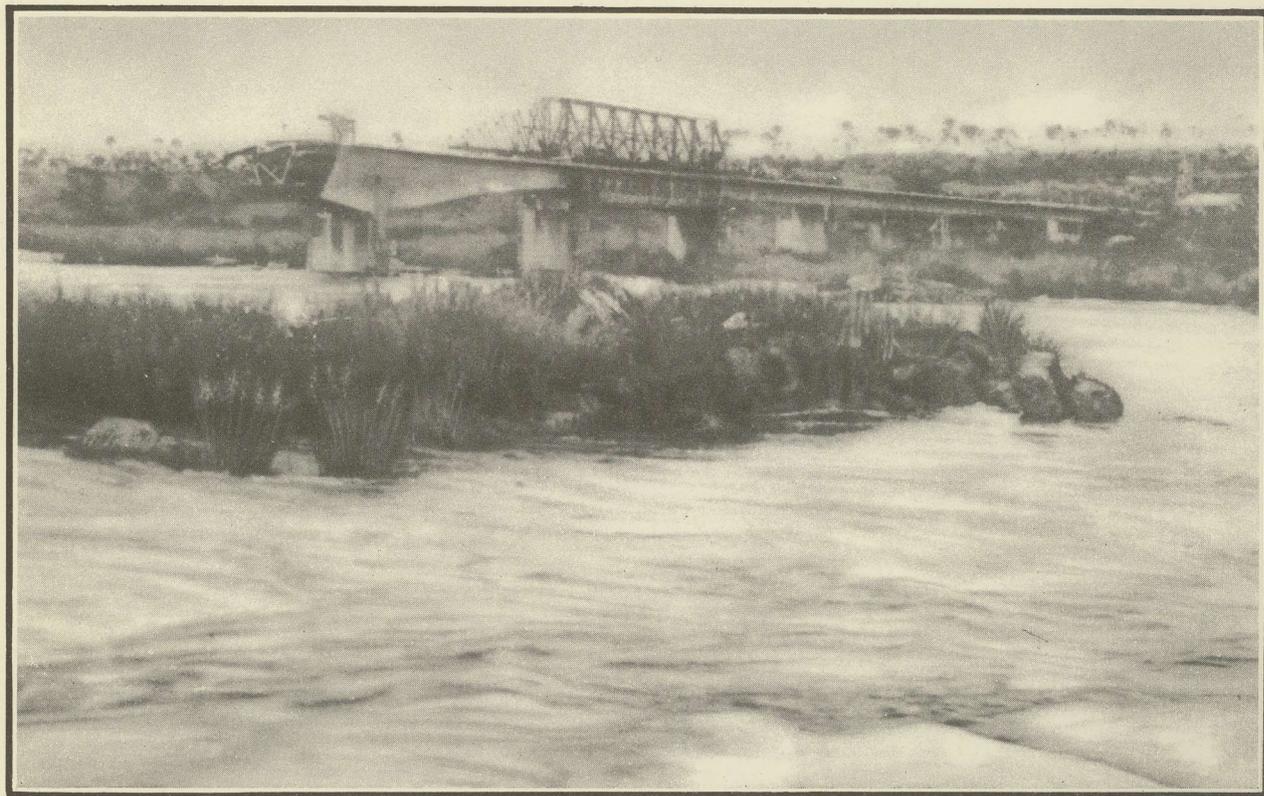
par le B.C.K., l'électrification d'une centaine de kilomètres de la partie de la ligne du Katanga la plus chargée.

Ces deux projets d'électrification visent à la fois à utiliser plus intensivement les lignes et à résoudre rationnellement la question des combustibles.

Nous ne pourrions clôturer ce bref aperçu sans souligner l'effort remarquable et conséquent qu'ont effectué dans le domaine social les transporteurs par rail au Congo.

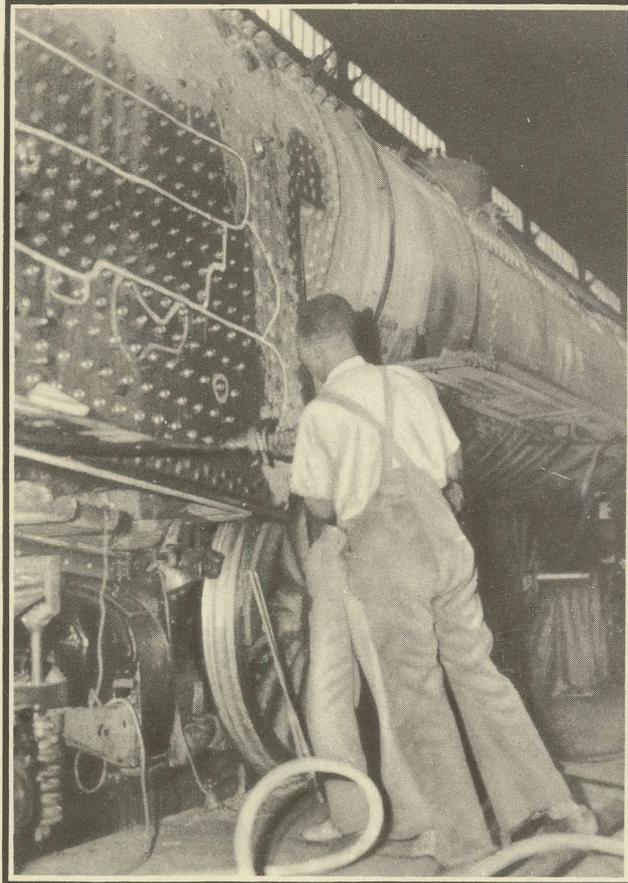
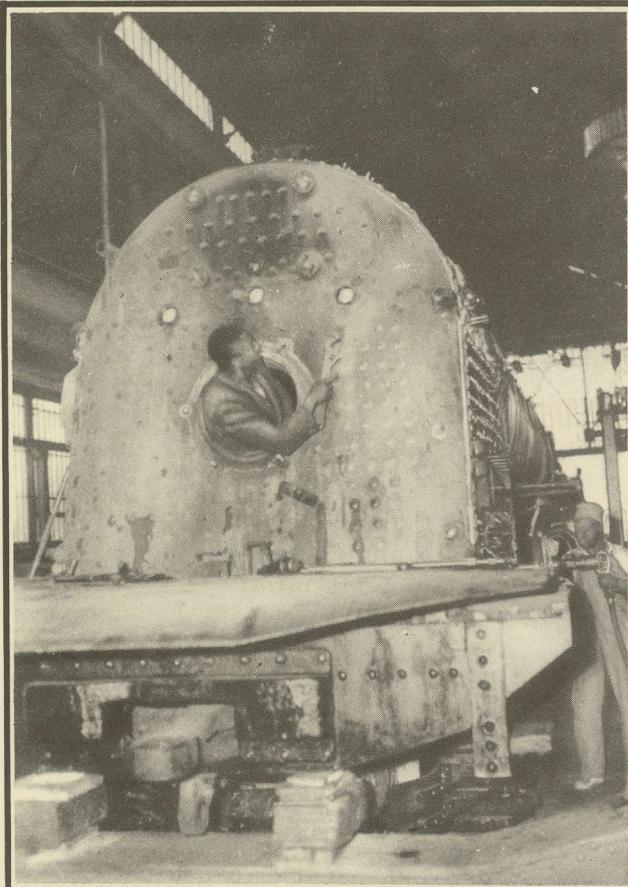
Tout a retenu l'attention : santé, enseignement, allègement des méthodes de travail, habitations adaptées au climat et ce, tant pour le personnel européen que pour le personnel indigène. Les cheminots de la Colonie sauront, nous en sommes convaincus, se montrer dignes des pionniers du rail qui les ont précédés.

L'avenir des transports au Congo semble assuré, malgré l'énorme et persévérant effort restant à faire.



CONSTRUCTION D'UN PONT SUR LE LUALABA

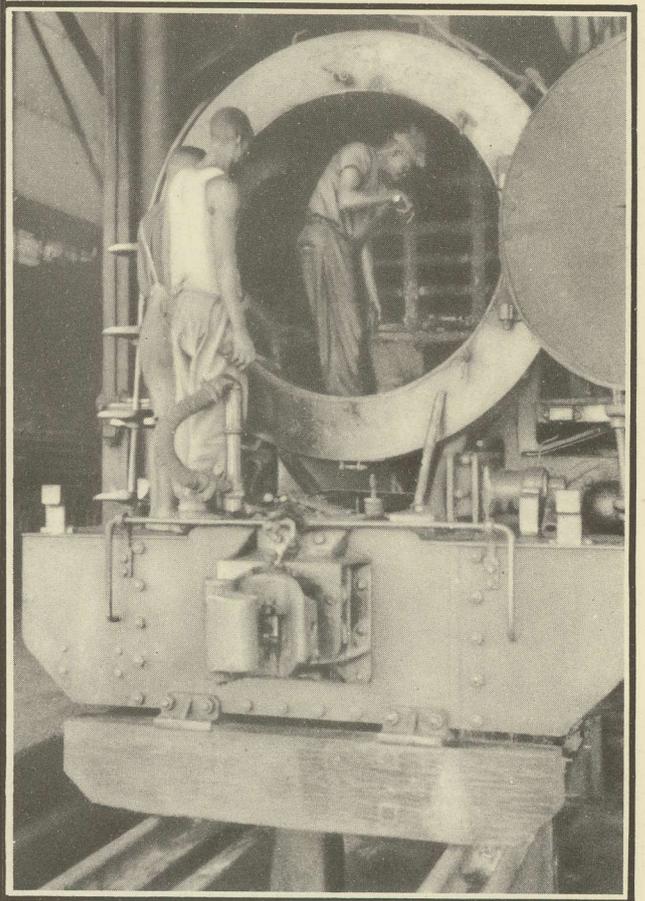
LES CHEMINOTS INDIGÈNES AU TRAVAIL AUX ATELIERS DE RÉPARATIONS DE LOCOMOTIVES D'ELISABETHVILLE (B.C.K.)



Les photographies ci-contre montrent à suffisance les qualités professionnelles dont font preuve les cheminots indigènes des chemins de fer de la Colonie Belge du Congo.

L'entretien, la réparation et la conduite des locomotives sont entre autres assurés, sous la surveillance d'Européens, de façon de plus en plus parfaite par les indigènes auxquels une formation professionnelle est donnée de façon remarquable.

Formation qui, comme on le voit, porte ses fruits.

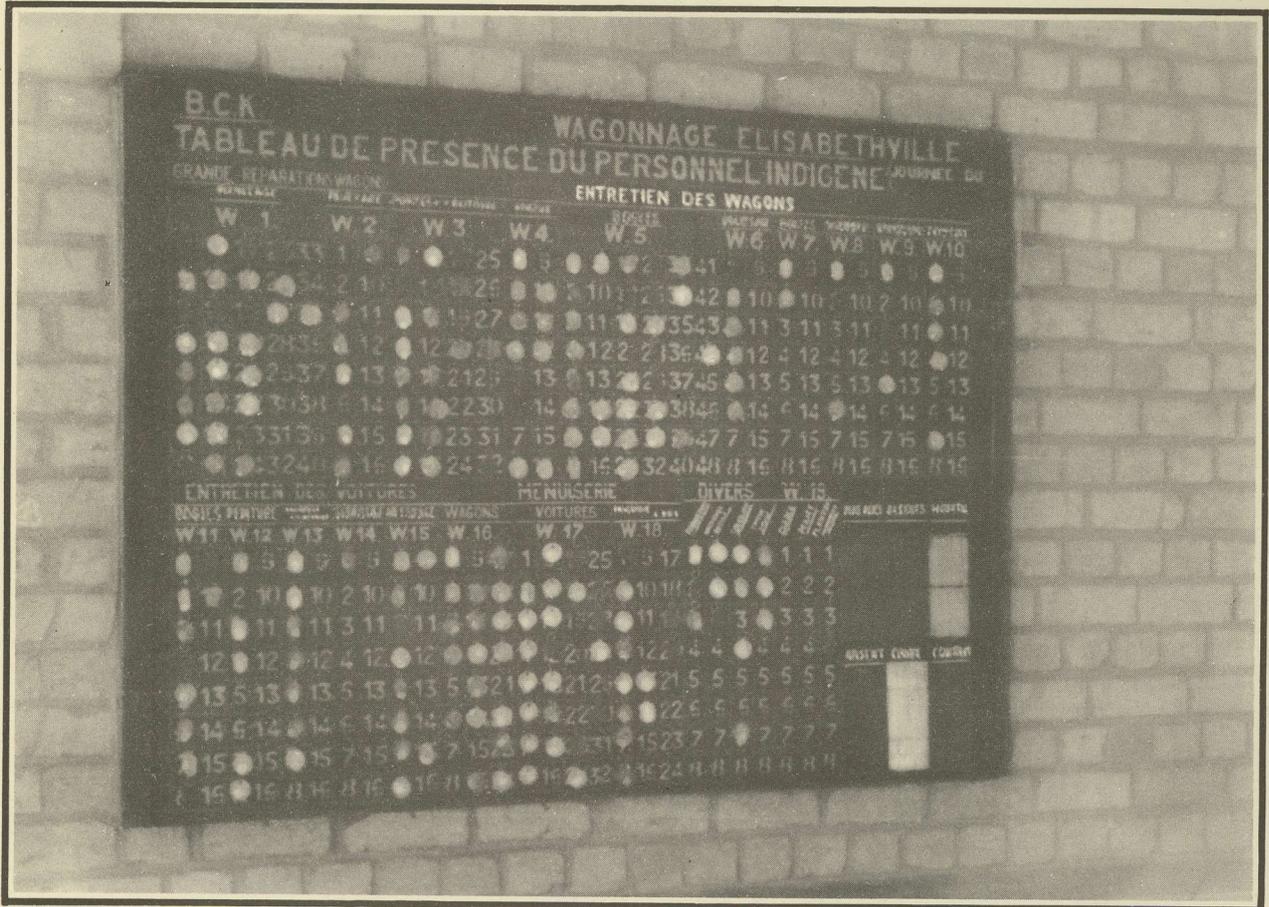


Note de l'auteur. — Nous devons à la complaisance des organismes de transports, les nombreuses photographies qui illustrent le présent Livre XXV.

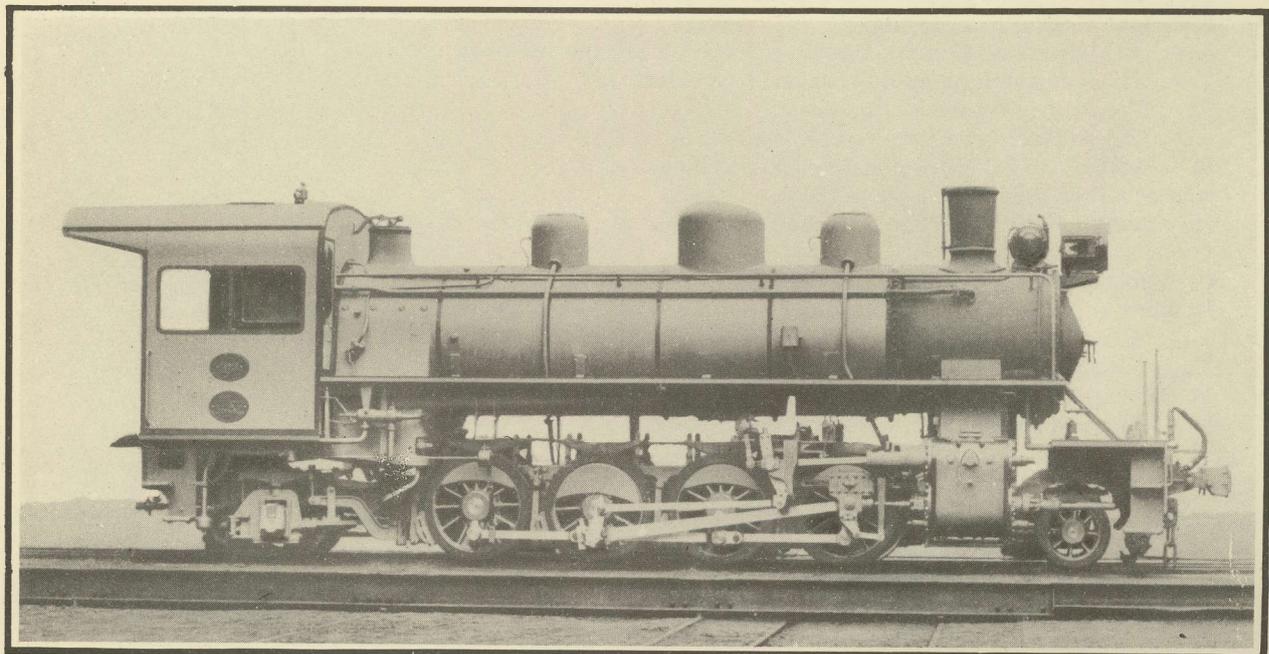
Le service d'information du Congo Belge et ses photographes L. Van Bever et E. Lebiéd notamment nous ont accordé une aide importante.

Que tous en soient remerciés tant au nom de nos lecteurs qu'au nôtre.

Les photographies ci-dessous montrent l'esprit que les cheminots européens ont su inculquer aux indigènes et l'apport qu'a donné à la Colonie, l'industrie belge.



LE TABLEAU DE PRÉSENCE DU PERSONNEL INDIGÈNE SOULIGNE L'IMPORTANCE DES ATELIERS D'ELISABETHVILLE



LOCOMOTIVE TYPE MIKADO. — CONSTRUITE PAR LES ATELIERS COCKERILL A SERAING (Belgique), POUR LES CHEMINS DE FER DU B.C.K.

ERRATA

Livre IV — Page 22 — Lire les légendes figurant sous les figures des leviers :

1. — Levier à double action, au lieu de : levier à simple action.
2. — Levier à simple action, au lieu de : levier à double action.

Livre XX — page 29 — Le tableau des constructeurs du matériel roulant est à remplacer par celui figurant ci-dessous :

S.E.M., 50, Dock, à Gand, et 54, Chaussée de Charleroi, à Bruxelles	2, 3, 6
A.C.E.C., à Charleroi	2, 6
S. A. Société Métallurgique d'Enghien-St-Eloi, à Enghien	1, 3, 4, 5, 6
S. A. La Brugeoise et Nicaise et Delcuve, à St-Michel-lez-Bruges.	1, 2, 3, 4, 5, 6
S. A. Anglo-Franco-Belge, à La Croyère	1, 2, 3, 4, 5, 7
S. A. Les Ateliers Métallurgiques, à Nivelles	1, 3, 4, 5, 6, 7
S. A. Cie Centrale de Construction, à Haine-St-Pierre	1, 3, 4, 5, 6, 7
S. A. des Ateliers de Construction de et à Familleureux	1, 3, 4, 5, 6
S. A. Grosses Forges et Usines de La Hestre, à Haine-St-Pierre	1, 3, 4, 5, 7
S. A. Ateliers de Construction H. Pélerin, à Courcelles	3, 4
S. A. Ateliers Germain, à Monceau-s/Sambre	1, 3, 4, 5, 6, 7
S. A. Brown-Boveri, 105, rue de la Loi, à Bruxelles	2
S. A. Automobiles Brossel, avenue de la Pède, 14-20, à Bruxelles	4, 5
S. A. Usines Ragheno, à Malines	3, 4, 5, 6
S. A. des Ateliers de la Dyle, à Louvain	1, 3, 4, 5, 6
S. A. Forges, Usines et Fonderies, à Haine-St-Pierre	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7
S. A. des Ateliers J. Empain, à Manage	3 4
S. A. Ateliers Evence Duvivier, à Carnières	3 4
S. A. Anciennes Usines Canon-Legrand, à Jemappe-lez-Mons	4
S. A. des Ateliers de La Louvière-Bouvy, à La Louvière.	4
S. A. des Ateliers de Construction, à Bracquagnies	4
S. A. Piétoco, à Trazegnies	4
S. A. des Ateliers de Trazegnies, à Trazegnies	4
S. A. des Ateliers Vanderpepen, à Mons	4
S. A. Baume et Marpent, à Haine-St-Pierre	1, 2, 3, 4, 5, 6
S. A. Energie, à Marcinelle	1, 3, 4, 5, 7
S. A. Usines Métallurgiques de et à Braine-le-Comte	1, 3, 4, 5, 6
S. A. John Cockerill, à Seraing	1, 7
S. A. des Ateliers de Construction de la Meuse, à Sclessin-lez-Liège	1, 7
S. A. Usines Métallurgiques du Hainaut, à Couillet.	1, 7
S. A. J. Hanrez, à Monceau-s/Sambre	3, 4
S. A. (les) Ateliers Métallurgiques, à Tubize	1, 2
S. A. Acemal, 14-21, Canal d'Hanswijck, à Malines	4
Société Gregg d'Europe, S. A., à Loth	4, 3
Metaalwerkhuizen voorheen Nobels-Peelman, N. V., 101, Gasmeterstraat, St-Niklaas-Waas	4
Les Usines Parmentiers, s.p.r.l., à Seneffe	4
Ateliers de Constructions Héritiers Piérart Léon, 116, rue Emile Vandervelde, à Cuesmes	4
Piérart Paulin, chaussée de Rœulx, à Soignies	4
Werkplaatsen Sinte-Barbara, N. V., 5, Kanaal, Tiselen-St-Barbare (Limburg).	4
S. A. Tuyauteries et Constructions, à Haine-St-Paul	4

Livre XXI — Page 32 — Lire « locomotive crocodile des chemins de fer suisses » et non « locomotive crocodile des chemins de fer français ».

