

Zeitschrift: L'Afrique explorée et civilisée
Band: 10 (1889)
Heft: 1

Artikel: Le tracé du chemin de fer du Congo
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-133611>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 31.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

temps de repos passé en Europe. Le Comité des missions évangéliques de Paris a décidé d'envoyer à St-Louis M. Escande, qui, après ses études de théologie, a suivi des cliniques de médecine et s'est exercé au maniement des instruments géodésiques à l'observatoire de Montsouris.

D'après le *Réveil du Maroc*, l'Angleterre réclame 80000 livres sterling pour l'incendie de la factorerie Mackenzie, au Cap Juby.

La mission technique accréditée auprès du sultan du Maroc, a commencé à frapper de la monnaie d'or et d'argent pour le compte du gouvernement marocain. Cette monnaie est du système de l'union monétaire et du même titre.

LE TRACÉ DU CHEMIN DE FER DU CONGO

Dans un précédent numéro (voyez IX^{me} année, p. 358), nous annoncions, d'après le *Mouvement géographique* de Bruxelles, que le travail de reconnaissance et le levé de la direction générale du chemin de fer du Congo étaient sur le point d'être terminés. L'entreprise qui, au début, paraissait à beaucoup d'esprits irréalisable, se transformait par l'étude en un chemin de fer sans difficultés spéciales, et qui, sous le rapport du prix, permettrait de rester dans des limites très ordinaires. Le journal susmentionné vient de publier une carte du levé général de Matadi à Ntempa, que nous croyons devoir reproduire en l'accompagnant de quelques détails, propres à la faire bien comprendre, extraits du rapport de M. Cambier, directeur des études.

La partie la plus difficile de la tâche des ingénieurs s'est présentée à leur départ de Matadi. Il s'agissait là, en effet, de gravir, à travers une région rocheuse, excessivement tourmentée, une crête de plus de 250^m d'élévation, et ensuite de redescendre vers la Mpozo le versant opposé, qui, sur une distance de deux kilomètres et demi, présente une différence d'altitude de plus de 200^m, le point du passage projeté de la Mpozo se trouvant à 50^m au-dessus du niveau du Congo à Matadi. Outre les difficultés inhérentes à la nature du sol, les ingénieurs eurent à surmonter celles qu'opposèrent à leurs travaux, en 1887, les pluies et les *tornados*. Peu nombreuses pendant le mois d'octobre, les pluies devinrent beaucoup plus fréquentes en novembre et décembre. En même temps, la température qui, en août, ne dépassait pas 30° centigrades, atteignit 37° en novembre. La végétation se développa rapidement, surtout au fond des vallées, et devint bientôt un obstacle sérieux à la continuation des opérations. La rosée, très abondante, ne se dissipait pas avant 10 ou 11 heures du matin, malgré l'ardeur des rayons

solaires, et l'atmosphère était si chargée d'humidité, que, par le temps couvert et les jours de pluie, il devenait impossible de travailler aux plans.

De tous les cours d'eau de la rive méridionale du Congo rencontrés pendant les études, il n'y en a que trois qui puissent être considérés comme importants. Celui qui offre les difficultés les plus sérieuses est la Mpozo; pour les surmonter, plusieurs tracés se présentaient, dans le détail desquels le peu de place dont nous disposons ne nous permet pas d'entrer. Bornons-nous à celui qui paraît offrir le plus d'avantages. Il a son origine au débarcadère de Matadi, descend la rive gauche du Congo jusqu'à la factorerie de Fuka-Fuka, puis s'élève sur les flancs de la colline qui sépare cette factorerie de celle de Kala-Kala, remonte le ravin de ce nom, d'abord sur la rive droite, puis sur la rive gauche, pour repasser à 2 kilom. au sud de la station de Matadi, dans le ravin Léopold, par un col à 155^m d'altitude au-dessus du point de départ. Il remonte ensuite le ravin susmentionné jusqu'au col de partage qui sépare celui-ci du bassin de la Mpozo, à 270^m d'élévation, et de là redescend vers la rivière, pour la franchir à la cote de 90^m, en profitant de toutes les sinuosités du terrain, afin d'acquérir le plus de développement possible. Par là, on évite une région dans laquelle se sont produits des éboulements considérables, et le pont sur la Mpozo sera moins élevé que si l'on avait choisi le passage de cette rivière à la cote de 50^m.

Après la Mpozo, la Loukounga est la rivière la plus importante; la vallée qu'elle arrose est des plus fertiles et des plus peuplées. Sa largeur varie entre 8 et 10 kilom. Elle est limitée à l'est par le massif rocheux de Bangou, dont les flancs escarpés s'élèvent à plus de 250^m au-dessus de la plaine. Heureusement, près du village de Kimpessé, par 5°, 33', 30", latitude sud, la vallée s'infléchit vers l'est, puis, immédiatement après, vers le N.-E., en se dirigeant, sur un parcours de 50 kilom., dans la direction générale à suivre pour arriver au Stanley-Pool.

Dans cette région, la ligne de faite entre la Loukounga et le Quillou est très basse. A partir de son coude vers le N.-E., la vallée perd beaucoup de son importance; ensuite elle se rétrécit et n'a plus que 2 à 3 kilom. de largeur; les rochers qui la limitent vers l'ouest sont, en grande partie, de nature calcaire.

A partir du village de Mani, les ingénieurs eussent désiré quitter la vallée de la Loukounga, pour se diriger vers l'est; mais il leur fut impossible de trouver des guides pour cette direction, à cause de l'hostilité existant entre les habitants du pays où ils se trouvaient et ceux de la contrée où ils voulaient se rendre. Ils s'étaient fait un devoir, pour

faciliter leurs travaux futurs, de s'efforcer de gagner la confiance des populations et de s'attirer leur sympathie. Grâce au tact de M. Dannfelt, qui dirigeait leur caravane, et à la connaissance qu'il possédait des mœurs et du langage des indigènes, ils y ont pleinement réussi. Partout ils ont été amicalement accueillis; les seuls ennuis qui aient retardé leur marche ont été causés par les réceptions, parfois trop enthousiastes et toujours généreuses, des indigènes dont ils traversaient les villages, et qui voulaient les retenir quelque temps au milieu d'eux.

Aux sources de la Loukounga, le terrain redevient assez accidenté, mais on ne retrouve plus les pentes abruptes rencontrées dans la première partie des études; les montagnes ont une allure régulière, qui permet toujours d'atteindre le point où elles devront être franchies, en prenant le développement nécessaire. De la vallée de la Loukounga, le tracé passe dans celle du Ngongo, affluent du Quillou, puis dans celle de la Lunsadi, séparée de celle de l'Inkissi par un faite peu accentué.

Pour atteindre l'Inkissi, les ingénieurs eurent à traverser un pays fortement mamelonné. Au point de passage, la rivière a plus de 100^m de large et court dans une vallée étroite et assez encaissée. Son lit est généralement peu profond et parsemé d'îlots rocheux qui faciliteraient la construction d'un pont.

A partir de la rive droite de l'Inkissi, la densité de la population diminue beaucoup; les plateaux y sont plus élevés; la nature du sol devient argilo-sablonneuse; des forêts couronnent les hauteurs, et le lit des ravins est creusé dans un sol plus friable. Le seul affluent considérable de la rive droite de l'Inkissi est la Loukoussou, qui a 40^m de largeur sur 0^m,65 de profondeur.

A 25 kilom. de l'Inkissi, on atteint la ligne de partage des eaux entre cette vallée et celles des rivières tributaires du Stanley-Pool; ce faite est peu accidenté, mais très boisé. Le tracé reprend bientôt une direction nord. En approchant du Stanley-Pool, la caravane eut à traverser une chaîne de montagnes qui limite au sud cette vaste expansion du Congo, à 90^m ou 100^m au-dessus du niveau des eaux du fleuve. Dans toute cette région montagneuse, les vallées sont étroites, très profondes, et leur passage exigerait un développement de voie ferrée considérable.

Entre cette chaîne et le Pool, sur une distance de 12 à 15 kilom. de largeur, s'étend une plaine unie, couverte d'un sable grossier et offrant une grande facilité pour la construction du chemin de fer, quel que soit le point choisi par les ingénieurs pour l'emplacement du port à créer.

De ce point à l'Inkissi, la vallée du Congo est limitée, à une distance

variable de 3 à 10 kilom., par une chaîne de montagnes dont les divers éperons vont en s'épanouissant jusqu'aux rives du fleuve. Les sommets de ces éperons forment des plateaux réguliers, atteignant jusqu'à 10 et 12 kilom. de longueur, séparés par des vallées étroites, par lesquelles les cours d'eau, de peu d'importance, se déversent dans le Congo.

Depuis la publication du rapport de M. Cambier, des lettres de Léopoldville ont apporté des détails sur la marche de l'expédition entre Ntempa, à 25 kilom. environ de l'Inkissi, et Kinchassa, et sur l'arrivée des ingénieurs au Stanley-Pool, point terminus de leurs travaux. Les brigades, précédées d'une escouade de bûcherons et de sapeurs composée de 25 Haoussas et Zanzibarites, ont suivi d'abord la vallée de la Loucaya jusqu'au village de Kimcuiza, d'où elles se sont élevées sur le faite qui sépare le bassin de cette rivière de celui des cours d'eau qui se rendent directement au Stanley-Pool. A ce niveau, elles se sont trouvées sur un magnifique plateau, d'où elles sont ensuite descendues, avec la plus grande facilité, vers la plaine de Kinchassa. M. Charmanne, avec l'avant-garde de l'expédition, arrivait au Pool dans la deuxième quinzaine d'octobre, et au départ du courrier (28 octobre), les deux brigades d'ingénieurs campaient dans la plaine, à 8 kilom. de Kinchassa. M. Charmanne pensait avoir complètement terminé les études du tracé le 5 novembre, prendre deux jours de repos à Léopoldville, puis redescendre avec tout son monde vers Matadi, où il espérait arriver à temps pour prendre à Banana la malle du 17 décembre qui arrive en Europe au commencement de janvier.

LES INTÉRÊTS MISSIONNAIRES DANS L'AFRIQUE ORIENTALE ÉQUATORIALE

Pour montrer à ses lecteurs l'importance comparative des intérêts des nationalités¹ européennes menacés par les désordres qui troublent

¹ Il y a lieu de faire remarquer que le mot nationalité s'applique au missionnaire ou à l'association qui l'envoie; mais que, dans l'Afrique équatoriale orientale comprise entre l'Océan Indien, le Zambèze, les lacs Nyassa, Tanganyika, Victoria-Nyanza, et la Tana, le territoire ressortit, au point de vue politique, aux sphères d'influence anglaise, allemande et portugaise, au sultan de Zanzibar, à des États indépendants tels que l'Ou-Ganda, ou n'appartient à aucune autorité reconnue.