

LE RAIL au CONGO BELGE

TOME I

1890-1920

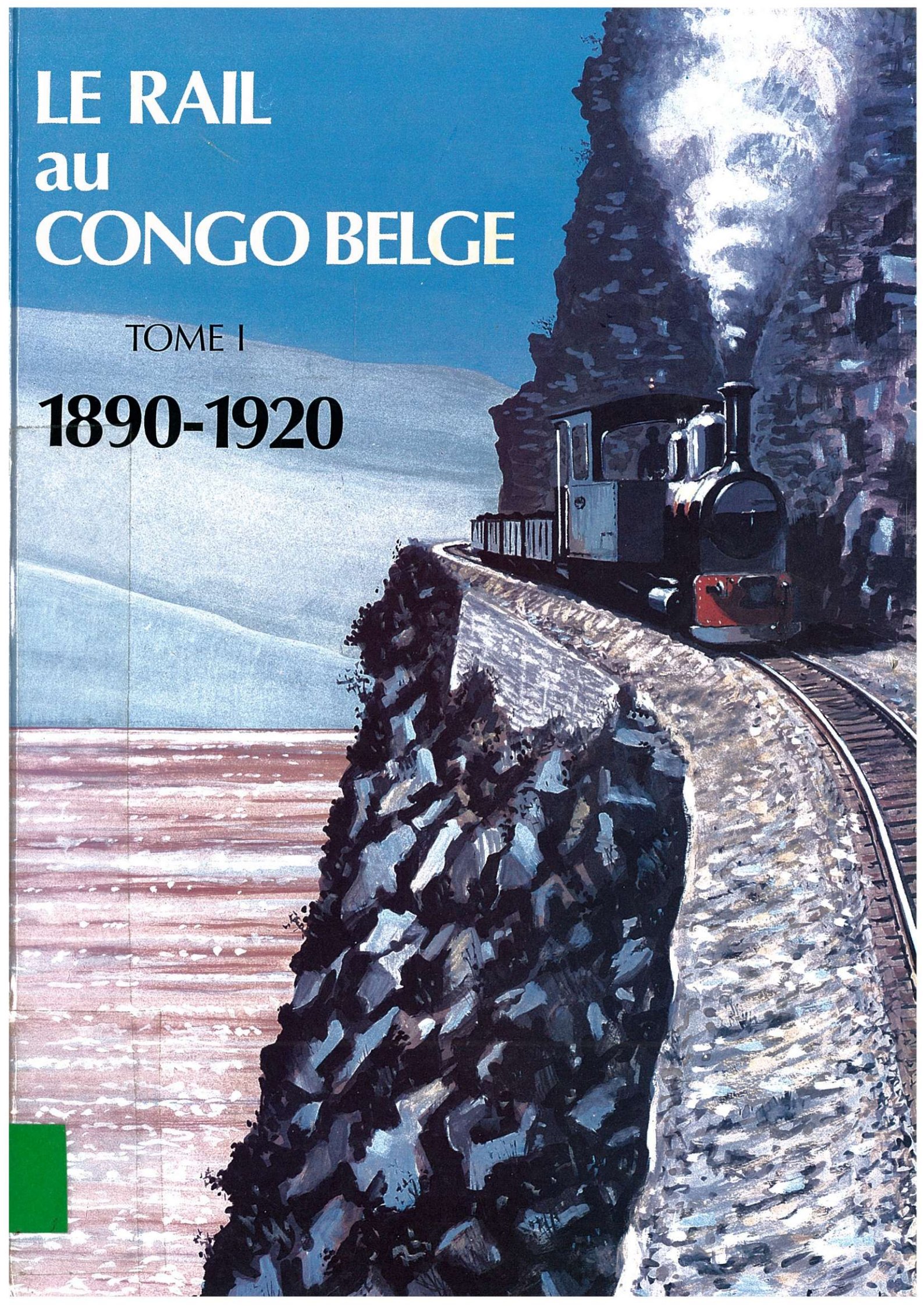


TABLE DES MATIERES

Terra incognita

Situation physique et aspects géographiques

Le Congo	6
Du Katanga à l'océan	7
Végétation et paysages	12
Cartographie et débats d'altitudes	14
Le climat	16
Généralités - Les pluies - La température - L'humidité de l'air - "Le temps qu'il fait"	

De la Découverte au Congo

Les explorations	20
L'Association Internationale Africaine	23
Le Comité d'Etudes du Haut-Congo	25
L'Association Internationale du Congo	28
La Conférence de Berlin	29
L'Etat Indépendant du Congo	31
Le Congo Belge	34

Exploitation et organisation des transports

Concessions et Compagnies à charte

Exploiter les terres nouvelles	38
Désenclaver le Congo	40
Mot d'ordre : transporter	40
Critiques et appréciations	42
Carte du Congo à l'échelle européenne	43

Organisation des transports au Congo

Une cuvette impénétrable	44
Un immense réseau navigable	46
Concurrence et liberté	49
Assurer la continuité de la navigation	50
Un récit tentateur	51
Progrès et modernisation	53
Du portage à la route	56
Jusqu'aux frontières les plus éloignées	59
L'automobile à vapeur	62
La T.S.F.	64
Le début de l'aviation	67
Des portes ouvertes sur le monde	69

Les lignes de chemin de fer. Généralités

Le pourquoi, le tracé	76
Les écartements et la voie de chemin de fer	78
Caractéristiques - L'écartement - Le "surécartement" - L'utilisation des différents écartements - Les écartements dits "Decauville" - Utilisation des écartements de 0,500 à 0,615 m	
La désignation abrégée des types de locomotives	83
Locomotives à vapeur - Locomotives à moteur diesel - Locomotives électriques - Remarques	
Principaux types de locomotives utilisées au Congo Belge	84
Les chemins de fer de pénétration et d'exploitation	86
Exploitation et signalisation	90
Sécurité du trafic par téléphone - Sécurité du trafic par téléphone et registre - Sécurité du trafic par "autorisation de pénétration" - Sécurité du trafic par "bâton-pilote"	

Les différents réseaux

Le tramway à vapeur de Boma	92
-----------------------------	----

La Compagnie du Chemin de Fer du Congo

La création	102
Les premiers kilomètres	107
Vers le Col de Palabala	110
La mise en service	116
Les derniers tronçons	127
Le Pont de l'Inkissi	128
Juin-Juillet 1898, la Croisière inaugurale	136
L'exploitation	146
Le trafic	150
Récit d'un voyage sur le chemin de fer Matadi-Léopoldville	152
La section exploitée de Matadi à Kenge - La section en construction de Kenge au Monolithe	
Commentaires sur la construction des ouvrages d'art du Chemin de fer du Congo	158
Récit du voyage de Monsieur Segaert	164

Le chemin de fer du Mayumbe

Une bande de terre isolée	190
La fondation	191
Une infrastructure légère	196
Exploitation et difficultés financières	200
Prospections minières et scandales	202
Le prolongement vers le nord	203
Les années de réforme	206

La Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs africains (Le C.F.L.)

Les origines du C.F.L.	212
La construction du premier tronçon ferré: de Stanleyville à Ponthierville	215
Stanleyville - Rive Gauche	228
L'aménagement du Bief Moyen de Ponthierville à Kindu	235
La construction du deuxième tronçon: Kindu-Kongolo	237
Sur la ligne, entre Kindu et Kongolo, en 1918	245
L'aménagement du Bief Supérieur: de Kongolo à Bukama	247
La construction du troisième tronçon ferré: Kabalo-Albertville et la navigation sur le lac Tanganika	250
La Première Guerre Mondiale: l'effort de guerre au Tanganika	253
Remise-reprise et exploitation du réseau: nature du trafic - Tarifs - Nouveau matériel	258
La charte constitutive du C.F.L. et ses amendements	262
Récit d'un voyage sur le réseau C.F.L. en 1910	263

Le Chemin de fer au Katanga

Un territoire riche mais difficilement accessible	268
Le Chemin de Fer du Katanga	272
Le rail venu du sud	275
Elisabethville	283
Le prolongement	293
Commentaires sur la construction du Chemin de Fer du Katanga	294
Le chemin de fer du Bas-Congo au Katanga - Importance des travaux de terrassement - Matériel de construction - Main-d'œuvre disponible - Valeur de la région environnante au point de vue recrutement des travailleurs et ressources des villages - Difficultés d'approvisionnement en farine indigène des camps des sous-entrepreneurs - Etat actuel des travaux - Avancement du rail - Obstacles à franchir à cause d'ouvertures ménagées pour ouvrages d'art - Types d'ouvrages d'art - Pose du rail et organisation du travail	
L'exploitation	313
Rejoindre l'Atlantique	323
Comment se rendre au Katanga	324
Quelques détails de la vie quotidienne au Chemin de Fer du Katanga	326

Aspects divers et techniques

Les projets de lignes de chemin de fer

Généralités	328
La liaison Congo-Nil	328
Le chemin de fer de Lado	329
A défaut de Lado, l'Uele	330
Le chemin de fer de l'Urua	330
Imagination et hautes visées politiques	333

Les Troupes de chemin de fer

La Force Publique du Congo Belge	334
Les Compagnies auxiliaires de chemin de fer	335
La Campagne dans l'Est Africain Allemand en 1916 ou "Campagne de Tabora"	337

Les voies ferrées et leurs retombées sociales

Moyens de communication et changements	348
Le quotidien d'un médecin à Elisabethville en 1911	365
Elisabethville, ville nouvelle	368
Un pays en voie d'urbanisation	378

Fiches techniques des diverses compagnies

Le chemin de fer du Congo	382
Le chemin de fer du Mayumbe	386
Le chemin de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs africains	388
Le chemin de fer du Katanga	390

Petite chronologie	392
--------------------	-----

Crédit photographique	393
-----------------------	-----

Bibliographie	394
---------------	-----

Table des matières	398
--------------------	-----

Légendes des couvertures	400
--------------------------	-----