

Cotisation de sociétaire du Touring-
Club de Belgique : 3 francs par an

Prix du fascicule : 1 fr. 50



Sous les auspices de S. M. le Roi et sous le haut patronage du Ministère des Colonies

Le voyageur qui a mis trois semaines à remonter le Congo, sur les 1,600 kilomètres qui séparent Léopoldville du terminus de la navigation sur le grand bief, éprouve la meilleure impression en débarquant à Stanleyville.

Les longues et quelque peu monotones journées de navigation contre le courant, les nombreux arrêts aux postes de bois, l'interruption quotidienne du voyage pendant la nuit, peuvent être pour quelque chose dans cette impression favorable; mais il n'en est pas moins vrai que Stanleyville est, sans conteste, l'une des plus belles stations de la Colonie.

Sa position à cheval sur les deux rives du fleuve lui donne un aspect d'ensemble qui paraît en accroître encore l'importance réelle. Sur la rive droite se trouve ce qu'on peut appeler la « ville » : les installations des services administratifs, judiciaires, militaires; l'église, la mission, la poste, les habitations des fonctionnaires et des particuliers, les comptoirs commerciaux. De belles avenues, des jardins riants, des maisons commodas et gaies accentuent l'apparence ordonnée et prospère de la station. Sur la rive droite s'étendent les installations du chemin de fer : gare, ateliers, magasins, mess et habitations du personnel, etc. Ces derniers bâtiments s'élèvent dans un parc naturel dont la forêt a fait les principaux frais; en aval de la gare se développent les établissements de la Compagnie du Lomami et de la Compagnie hollandaise.

Stanleyville est le chef-lieu de l'important district limité, de façon générale : au nord, par l'Aruwimi et la ligne de partage des eaux de cette rivière et de l'Ituri d'une part, et de l'Uelé d'autre part; à l'est, par la frontière orientale du Congo belge; au sud, par le cinquième parallèle, limite des territoires du Katanga; enfin, à l'ouest, par le Lomami.

Nul doute, que lorsque la population blanche se sera accrue avec le développement du commerce, Stanleyville ne devienne l'un des centres les plus importants et les plus agréables à habiter de la Colonie; sa position à l'extrémité du grand bief navigable, sa qualité de tête de ligne du chemin de fer en font la réplique de Léopoldville et de Kinshassa, et le temps est sans doute prochain où Stanleyville ne sera plus, comme aujourd'hui, presque exclusivement une résidence de fonctionnaires, mais une véritable ville avec sa population commerciale et industrielle.

Le cadre est superbe. Le large fleuve, ses rives changeantes, les rapides tout proches, la forêt, la chute voisine de la Tshopo fournissent, pour ne parler que des environs immédiats de Stanleyville, une profusion de beautés naturelles et une source abondante d'observations, d'études et d'admiration pour le savant, le chercheur et le touriste.

Depuis plusieurs années, le chemin de fer a mis Stanleyville à cinq heures de Ponthierville, en supplantant pour les transports à l'innavigabilité du fleuve dans la région des Falls. Le touriste et l'explorateur suivront encore le pittoresque itinéraire des rives du fleuve, malgré sa rudesse et ses difficultés; mais le voyageur en général appréciera la route nouvelle, et lui sera reconnaissant des fatigues et du temps qu'elle lui épargne.

La voie ferrée de Stanleyville à Ponthierville se développe, sur 127 kilomètres de longueur, au milieu de la forêt équatoriale, à laquelle le sifflet des locomotives, s'il lui a enlevé de son mystère, n'a rien pris de sa majesté et de son charme captivant.

Le chemin de fer figure en quelque sorte la corde de l'arc formé par le fleuve, dont il ne s'écarte pas de plus d'une quinzaine de kilomètres dans l'ouest. Il est donc facile d'utiliser la voie ferrée pour se rendre aisément en un point déterminé du fleuve et visiter telle ou telle partie des rapides. Le chemin de fer coupe l'Equateur à 50 kilomètres environ au nord de Ponthierville.

Il n'y a pas actuellement de stations intermédiaires proprement dites. Les trains s'arrêtent suivant les besoins du service, aux prises d'eau, aux postes de bois, à la belle usine de charpenterie et menuiserie du kilomètre 18, etc.

Les abords de la voie ferrée sont cependant loin d'être déserts. Une cinquantaine de villages indigènes, petits et grands, se sont formés le long de la ligne. Ils abritent en grande partie d'anciens ouvriers du chemin de fer qui, après l'achèvement de la construction, se sont fixés près des chantiers sur lesquels ils avaient travaillé, pour s'adonner à la culture en vue du ravitaillement du personnel de la voie ferrée. C'est un exemple probant de l'influence civilisatrice du chemin de fer. Son établissement a résolu naturellement un problème que certains sont tentés de croire insoluble, celui d'amener les noirs à comprendre l'intérêt d'un travail dépassant leurs propres besoins matériels.

Ponthierville est situé à quelques kilomètres en amont des rapides de Bamanga, à proximité desquels se trouve une mine de cuivre, et au confluent de la rivière Ruiki et du Congo, ou pour mieux dire du Lualaba, comme on appelle le fleuve dans son cours supérieur. C'est un grand poste, dont les établissements du chemin de fer accroissent notablement l'importance, admirablement situé et fort pittoresque d'aspect.

Ponthierville est à l'extrémité aval du second bief navigable, et le voyageur qui continue sa route vers le sud y quitte de nouveau le chemin de fer pour prendre le bateau jusqu'à Kindu.

De Ponthierville à Kindu, la distance par le fleuve est de 320 kilomètres, que les steamers franchissent actuellement en quatre jours à la montée, et en deux jours à la descente. Ce sont en ordre principal des sternwheels de 100 tonnes qui reproduisent en plus petit les dispositions des vapeurs faisant le voyage de Léopoldville à Stanleyville. Le second bief est d'ailleurs capable de recevoir des steamers de même importance que le bief inférieur.

Il n'est pas inutile de dire ici que la lenteur des voyages sur le Congo est due principalement à la chauffe au bois qui nécessite, comme on l'a dit, d'innombrables arrêts pour embarquer du combustible. Quand la chauffe au pétrole sera adoptée, c'est-à-dire dans un avenir très prochain, on gagnera beaucoup de temps sur la durée actuelle des voyages.

Le voyageur retrouve sur le bief de Ponthierville à Kindu des tableaux que la montée du Congo jusqu'à Stanleyville lui a rendus familiers. C'est en général le même aspect du fleuve, beaucoup moins large (600 à 2,000 mètres), mais toujours bordé des hautes futaies de la grande forêt. A remarquer au cours du voyage : le village arabisé de Kirundu; la passe rocheuse de Kilindi, qui a dû être approfondie pour permettre le passage des steamers; le poste de la Lowa, en face du confluent de l'importante rivière du même nom, qui vient des montagnes voisines du lac Kivu; le grand poste de Lokandu; l'embouchure de l'Elila, qui prend naissance près de l'extrémité nord du lac Tanganika; enfin Kindu.

Dans cette partie du fleuve, la ligne de navigation est bien déterminée; des bouées, des balises, un sémaphore même à la passe de Kilindi, repèrent la route des vapeurs, dont la navigation est parfaitement sûre.

A Kindu, nouvelle interruption de la navigabilité du fleuve, et origine d'une deuxième voie ferrée allant jusqu'à Kongolo, à quelques kilomètres en amont des Portes d'Enfer, extrémité du troisième bief navigable, celui du Haut-Lualaba.

Comme la première ligne, le chemin de fer de Kindu à Kongolo se tient à l'ouest et à peu de distance de cette partie du fleuve, sur laquelle se rencontrent les postes de Sendwe, Kibombo, Nyangwe, Kasongo, dont les noms évoquent les souvenirs de la campagne arabe.

La longueur de cette seconde voie ferrée est de 355 kilomètres. En quittant Kindu, la ligne traverse une région accidentée sur une vingtaine de kilomètres. Le tracé se développe ensuite dans un pays peu mouvementé jusqu'à une cinquantaine de kilomètres de Kongolo; il traverse alors le massif montagneux des Mogonga, dans lequel le fleuve se fraye un passage par les Portes d'Enfer et la série de rapides qui s'étend jusque vers Kasongo.

Le chemin de fer traverse plusieurs rivières importantes, notamment la Lueki et la Lufubu, qui sont franchies sur des ponts de plus de 100 mètres d'ouverture. Un peu avant Kongolo, la ligne quitte le district de Stanleyville pour pénétrer au Katanga.

Nous redirons ici ce que nous avons dit à propos des Stanley-Falls. La route qui suit le fleuve, extrêmement intéressante, tentera encore le touriste amoureux du pittoresque et le chercheur; mais le voyageur sera heureux de trouver le chemin de fer qui l'amènera à Kongolo le lendemain de son départ de Kindu, ou lui donnera la facilité de descendre en cours de route à proximité des endroits du fleuve qui l'attirent spécialement.

Au départ de Kindu, où l'on remarquera les belles installations du chemin de fer et la Mission des Pères du Saint-Esprit, le chemin de fer traverse d'abord la forêt, analogue à celle qui s'étend de Stanleyville à Ponthierville. Mais bientôt l'aspect change. Les clairières sont de plus en plus nombreuses, et au-delà de la rivière Lueki, la forêt fait place à la savane, entrecoupée çà et là de parties forestières. On a quitté la grande forêt, et on ne la retrouvera plus en marchant vers le sud. Désormais, des paysages entièrement différents viennent intéresser l'œil du voyageur.

Voici Kongolo, dans un cirque de hauteurs bornant l'horizon du nord. C'est l'extrémité du second tronçon des Chemins de fer du Congo supérieur, et le terminus du bief navigable du Haut-Lualaba; ici s'effectue le sixième et avant-dernier transbordement de wagon à bateau, ou vice versa, pour les passagers et les marchandises allant d'Europe au Haut-Katanga par la voie du nord.

La nappe d'eau du Lualaba s'étend plane et tranquille jusqu'à Bukama, sur 640 kilomètres accessibles aux bateaux à vapeur, dans des conditions semblables à celles qu'offrent les biefs intermédiaire et inférieur.

Le fleuve a changé complètement d'aspect. Les rives sont encore fréquemment boisées, mais ce n'est plus la forêt luxuriante dans laquelle il est enserré dans les régions voisines de l'Equateur; ce sont les savanes, quelques parties forestières isolées, et les herbes, ces dernières presque exclusivement sur 200 kilomètres aux abords du lac Kisalé.

A une trentaine de kilomètres de Kongolo, la Lukuga, déversoir du lac Tanganika, vient se jeter dans le Lualaba entre des berges plates et herbeuses. Quelques kilomètres plus loin, sur la rive droite, se trouve l'ancien poste de Buli, aujourd'hui transporté à une quinzaine de kilomètres

en amont sur la rive gauche; du nouveau Buli part une route, dite carrossable, vers Tshofa sur le Lomami, et Pania-Mutombo sur le Sankuru.

De Kabalo, à 75 kilomètres au sud de Kongolo, partira le troisième tronçon des chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands-Lacs africains, aujourd'hui en construction. La voie se dirige vers le lac Tanganika, qu'elle atteindra dans un avenir prochain à l'embouchure de la Lukuga, à peu de distance au sud d'Albertville; sa longueur sera de 300 kilomètres environ.

Un peu avant d'arriver à Ankoro, le fleuve est divisé en deux par la grande île Mohama, longue d'une quinzaine de kilomètres, couverte de palmiers borassus du plus bel aspect.

Le poste d'Ankoro, à 160 kilomètres en amont de Kongolo, est sur la rive gauche. En face, dans un site magnifique, s'ouvre le confluent de la Luvua, qui vient du lac Moero et prolonge le Luapala. C'est une large rivière, malheureusement peu profonde, et navigable seulement jusqu'à Kiambi, pour les pirogues et les baleinières. En amont de Kiambi, elle traverse la chaîne des monts Mitumba, dans un pays tourmenté où elle est coupée de rapides. La suite du voyage jusqu'à Pweto doit se faire par la route de terre. Il est question d'établir un chemin de fer parallèlement à la Luvua, pour desservir la région de l'Urua, notamment pour amener au fleuve les produits des mines d'étain qui s'y rencontrent.

Du confluent de la Luvua aux Portes d'Enfer, la largeur moyenne du fleuve est de 500 à 600 mètres, et la navigation est assurée aux vapeurs fluviaux en toutes saisons; toutefois une passe rocheuse à 25 kilomètres de Kongolo demandera, sans doute, des travaux d'amélioration analogues à ceux qui ont été exécutés à la passe de Kilindi, entre Ponthierville et Kindu.

Au delà d'Ankoro vers le sud, la largeur moyenne du fleuve se réduit à 300 mètres. Les rives s'abaissent, deviennent herbeuses et souvent marécageuses; les parties boisées s'éloignent plus ou moins. On ne tarde pas à entrer dans une région caractérisée par de nombreuses lagunes contiguës au fleuve et communiquant avec lui.

Les premières lagunes rencontrées, pour ne citer que les principales, sont celles de N'goi, Kialonga, Katongo, Kabamba, sur la rive droite; elles s'étalent dans des plaines marécageuses, limitées à quelques kilomètres par des hauteurs souvent importantes.

Quand les collines se rapprochent du fleuve, les zones boisées repaissent sur les berges; c'est le cas notamment au village Makiki, où la rive présente des falaises de médiocre hauteur, mais couronnées d'arbres superbes, et dont l'aspect tranche heureusement avec la mélancolie des parties voisines.

Une mention spéciale est due au grand village de Mulongo, situé à l'extrémité aval du lac Kabamba, au confluent de son émissaire et du Lualaba, et aux agglomérations voisines. Ce village, où se trouve une ferme à bétail de l'Intertropical Anglo-Belgian Co, a eu, il y a quelques années, une population de plus de 3,000 âmes adonnée à des cultures très développées, qui constituaient un centre de ravitaillement de première importance. Des querelles locales entre indigènes ont pendant un temps anémié ce village et ses voisins. Mais la tranquillité se rétablissant, la population s'est remise à augmenter progressivement, et il n'y a aucun doute que cette région, où les terres sont magnifiques, ne se prête à un développement presque indéfini de la culture du sorgho, du maïs, du millet, etc. On peut, du reste, augurer de même d'une quantité de points voisins du fleuve, sur les 175 kilomètres qui séparent Ankoro de Mulongo. On peut voir dans cette région, pour l'avenir, un véritable grenier d'abondance disposé le long de la grande voie fluviale; il suffit d'amener les indigènes à comprendre l'intérêt qu'ils ont à développer les cultures au delà de leurs propres besoins. L'exemple de ce qui s'est produit le long des chemins de fer du Congo Supérieur montre qu'on peut compter sur l'influence civilisatrice des voies de transport à cet égard.

Au sud du lac Kabamba, les berges du Lualaba s'abaissent encore et deviennent franchement marécageuses. Les lagunes latérales se multiplient, entre autres les lacs Lubambo, Kilundo, Kilumbé sur la rive droite, Nyangé sur la rive gauche; puis, après le confluent de la Lovoi, c'est le lac Kisalé.

Que ce mot de lac n'évoque pas l'idée des mers intérieures qui sont le Tanganika, le Moero, etc. Lac? un grand marais plutôt, à perte de vue; mais combien mystérieux et impressionnant dans sa solitude et ses larges horizons!

De vastes étendues de papyrus entourent les nappes d'eau libre de fourrés d'apparence impénétrable. Les herbes et les arbustes déracinés par les tornades forment des amas flottants si importants que certains arrivent à former avec le temps de véritables îles errantes.

L'enchevêtrement des matériaux donne à ces îlots flottants une texture à ce point serrée que des villages peuvent s'y établir, promenés dans les diverses parties du lac au gré des tempêtes, qui les arrachent inopinément de la position que leur avaient donnée les vents dominants. Les riverains du lac Kisalé sont pêcheurs et presque exclusivement ichtyophages.

Le lac est, en effet, poissonneux à l'extrême; et il n'est pas rare que le bateau sur lequel on le traverse chasse devant lui, dans les eaux claires semées de lotus, des myriades de poissons de toutes formes et dimensions.

Aux amants sincères de la nature, peu de régions laisseront une impression aussi profonde. Sous l'éclatant soleil, les grandes étendues du lac, pointillées par les noires pirogues de ses pêcheurs craintifs, la magie de ses espaces amplifiés par le mirage dans le cirque lointain des hautes montagnes bleues, forment un tableau sans banalité. Et rarement on sentira, autant que là, la sereine beauté de la lumière, la majesté des grands horizons libres, l'émouvante sensation de solitude, de « loin du monde ».

Que les artistes se le disent! Mais que les gens pratiques ne se hâtent pas trop de dédaigner le marécage comme improductif. Les beaux papyrus sont aussi susceptibles de fournir, comprimés, un combustible excellent qui viendra bien à point pour suppléer à la rareté relative du bois sur une partie de la voie fluviale. Cette utilisation est couramment pratiquée dans le Haut-Nil.

Sur la rive nord-ouest du lac se trouve la station de Kikondja-Kisalé, poste territorial, poste du service fluvial et factorerie de l'Intertropical Co. En face, sur la rive méridionale, la Lufira, descendant de la ligne de faite Congo-Zambèze, vient, après avoir traversé tout le Haut-Katanga du sud au nord, mêler ses eaux à celles du Lualaba.

Le lac Kisalé est traversé par le Lualaba de l'ouest-sud-ouest à l'est. Il y a peu d'années encore, cette traversée était considérée comme un obstacle sérieux à la navigabilité du bief supérieur. Des travaux récents ont résolu remarquablement la difficulté.

Le fleuve, qui s'épandait par plusieurs bras dans les marécages de la pointe sud-ouest du lac en y perdant courant et profondeur, a été concentré à l'aide des barrages dans le lit unique qui a existé dans le passé, mais qui s'était colmaté. Ces travaux ont eu pour résultat de rétablir le courant du fleuve au travers du lac, dans un chenal de 150 mètres de largeur, qui n'a guère moins de 4 mètres de profondeur aux eaux basses et répond par conséquent aux exigences de la navigation en toute saison. Il restait cependant à défendre ce chenal contre les amas d'herbes flottantes dont nous avons signalé les pérégrinations à travers le lac. On y est parvenu en bordant la passe, de chaque côté, par des files de pieux faits avec des troncs de palmiers élaïs et borassus. Et ce n'est pas un mince étonnement pour le voyageur que d'apercevoir, au travers des solitudes qu'il traverse, ces longues estacades régulières dont il n'attendait pas l'apparition en des lieux si reculés.

Pendant longtemps en sortant du lac Kisalé, en allant vers le sud, on traverse une région de marais et de nombreuses lagunes tributaires du fleuve; les principales sont les lacs Lunda, Kalanda, Mayumbé, Upemba (celui-ci plus grand que le lac Kisalé), Molanda, Kabelé, Kabwé, etc. Les marécages s'étendent surtout sur la rive droite, jusqu'au pied des contre-forts des monts Mitumba.

Sur la rive gauche, les hauteurs et les parties boisées sont plus proches; parfois, elles se rapprochent très près de la berge, notamment au mont Tumba près du lac Kisalé, à 100 kilomètres plus au sud près du lac Kabelé, etc. Des conditions locales analogues existent d'ailleurs dans toute la partie herbeuse du haut fleuve, et assurent en général l'approvisionnement plus ou moins facile des postes de bois pour les bateaux à vapeur.

Une particularité curieuse de cette région des marécages et des lagunes, restes de l'ancien lac central, est l'existence presque continue, surtout sur la rive droite, d'une mince digue latérale au fleuve, le séparant du marais. Ce terre-plein, qui reste seul à sec à l'époque des hautes eaux et n'a quelquefois pas 20 mètres de largeur, est, sur de longs espaces, le seul terrain contigu au fleuve qui puisse recevoir les villages. Aussi les voit-on en certaines parties, faute de pouvoir se développer normalement, s'étendre en grandes longueurs sur la berge, sous des plantations de hauts palmiers; par-delà cette mince levée de terre, ce sont de nouveau, sur de vastes étendues, les herbes; à la saison des hautes eaux, le marécage et l'expansion des lagunes.

Le fleuve, qui a moins de 100 mètres de largeur en entrant dans le lac Kisalé, augmente de largeur quand on le remonte et atteint bientôt 200 à 300 mètres, en une superbe nappe d'eau au paisible courant.

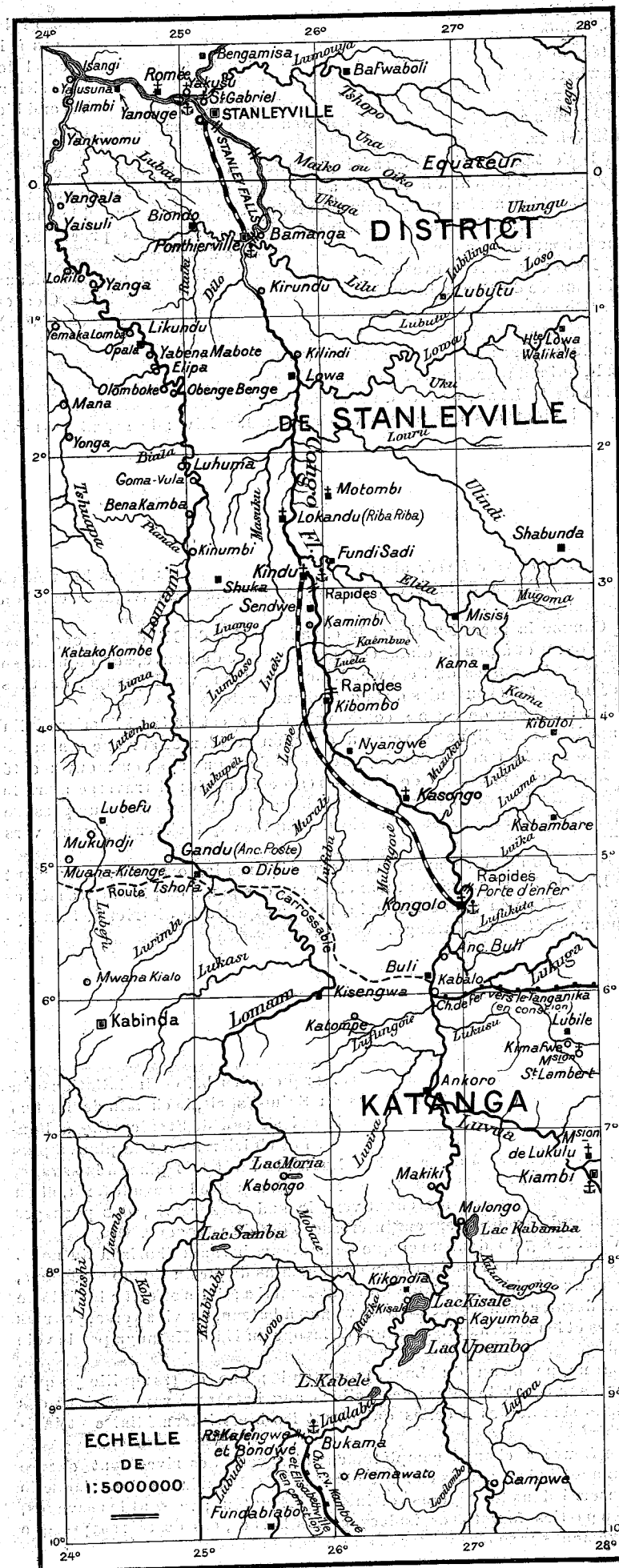
A remarquer sur les rives l'abondance des mimosas et des « machilas », arbres de faibles dimensions dont le bois a une extrême légèreté, comparable à celle du liège, et que les indigènes emploient comme flotteurs pour les filets.

Quelques bancs de sable vers l'origine du bief nécessiteront des travaux, peu importants, pour la rectification du lit du fleuve; mais dès maintenant et depuis la fin de 1910, les steamers de 100 tonnes de chargement viennent facilement à Bukama, sauf peut-être pendant trois mois de l'année pendant lesquels les eaux sont à leur niveau minimum.

En approchant de Bukama, les berges du fleuve se relèvent, et la rive gauche redevient boisée.

Bukama, sur la rive droite, est l'emplacement de la tête de ligne du chemin de fer du Katanga, qui dessert Elisabethville depuis la fin de 1910, atteindra Kambove cette année, et arrivera au fleuve dans trois ans. Ce sera la gare fluviale de la région des mines de cuivre, d'étain et d'or; le

voyageur y quittera définitivement le grand fleuve pour reprendre la voie ferrée jusqu'à la frontière de la Colonie, la Rhodésie, le Sud Africain anglais ou le Mozambique, et la mer.



A 5 kilomètres en amont de Bukama se trouvent les rapides de Bondwé, faisant suite à ceux de Kalengwé. Le fleuve sort d'une région montagneuse

dans laquelle il présente encore quelques petits biefs tranquilles, mais où il n'est plus pratiquement navigable.

Pour compléter cette rapide description panoramique de la voie du Lualaba, il faut dire quelques mots des êtres qui la peuplent.

Les riverains les plus intéressants sont les Wagénia, des Falls jusque vers Nyangwé, et surtout les Baluba, à partir de la Lukuga.

Ces derniers appartiennent à la race la plus importante de la partie méridionale de la Colonie, qui peuple la région comprise entre la Lulua à l'ouest et les monts Mitumba à l'est et au sud.

Leurs villages se composent de huttes généralement très rudimentaires, en bois et en paille, ou en feuilles de palmiers, qui ne diffèrent pas beaucoup des abris improvisés que les porteurs des caravanes établissent à chaque étape. Dans la région des papyrus, les tiges de cette plante donnent des matériaux droits, légers, mais solides, dont l'emploi régularise et améliore l'aspect des habitations. On notera avec intérêt dans chaque village, les huttes en miniature des fétiches locaux, tantôt ornées de menus objets en manière d'ex-voto, tantôt laissées à l'abandon, suivant que le fétiche a plus ou moins donné satisfaction à ses exigeants protégés. Sur la berge, les pirogues, généralement de petite taille et portant de quatre à cinq personnes; les grandes pirogues n'existent guère qu'au nord d'Ankoro.

Ces populations sont douces et leur accueil est toujours bon. A l'accostage du bateau des blancs, il y a foule sur la rive, surtout des femmes et d'innombrables enfants, comiques négrillons au gros ventre. Parfums variés où le poisson séché domine; beaucoup de chiens — les noirs vivent, dorment, mangent avec eux comme avec des amis; des chèvres, des poules, qui forment le fond de l'ordinaire frais du voyageur. On ne s'imagine pas le nombre incalculable de poules qu'il faut ingérer au cours d'un voyage au Congo!

Le haut fleuve est le paradis des ornithologues. Les oiseaux, surtout dans la région des lagunes, sont extraordinairement nombreux: marabouts, pélicans, ibis, grues, hérons, aigrettes, d'innombrables variétés d'oiseaux d'eau pullulent, ainsi que les aigles pêcheurs, les vautours et autres rapaces.

Les rives sont très giboyeuses dans les parties en savanes; les antilopes notamment y abondent; on y trouve les buffles et les cochons sauvages. Les fauves ne manquent pas; les lions sont nombreux du côté de Bukama.

Dans les grandes plaines herbeuses de la région des Lacs, les éléphants viennent annuellement de l'Est, notamment au lac Kabelé, où un troupeau énorme, qui peut être évalué à deux à trois cents têtes, est venu pâturer depuis plusieurs années, non sans dommages parfois pour les villages et les cultures; ces troupeaux migrateurs paraissent retourner dans l'Est à des saisons déterminées.

Dans le fleuve, les hippopotames sont très nombreux, par troupes de dix à trente têtes en général. En navigant, non sur un steamer qui les effraie, mais sur des pirogues ou des baleinières, il ne se passe guère d'heure où on ne voie des hippopotames à faible distance. Et d'Ankoro à Bukama, les rives montrent une infinité d'éboulements qui constituent les chemins d'accès qu'ils créent en prenant terre, surtout auprès des cultures qu'ils vont dévaster la nuit. Il est à noter que les hippopotames, craintifs devant les grands bateaux, peuvent être très dangereux pour les petites pirogues.

Il n'est pas possible, malheureusement, de parler du Lualaba sans dire un mot d'un fléau qui vient en assombrir le tableau: la maladie du sommeil, dont un grand nombre de riverains sont atteints.

La « glossina palpilis », véhicule de la maladie, est rencontrée de Kongolo à Bukama, mais surtout en amont du lac Kisalé et principalement sur les berges boisées.

Par exception, au lac Kisalé et en aval jusqu'à l'embouchure de la Lovoi, les tsé-tsé palpilis sont extrêmement rares, les régions à papyrus ne leur fournissent pas un habitat favorable.

Il ne faut pas exagérer le danger que la piqure des palpilis peut faire courir au voyageur; mais il est cependant nécessaire de prendre certaines précautions, surtout sur le fleuve, notamment d'utiliser du chasse-mouches et d'éviter de sommeiller en plein air pendant la journée.

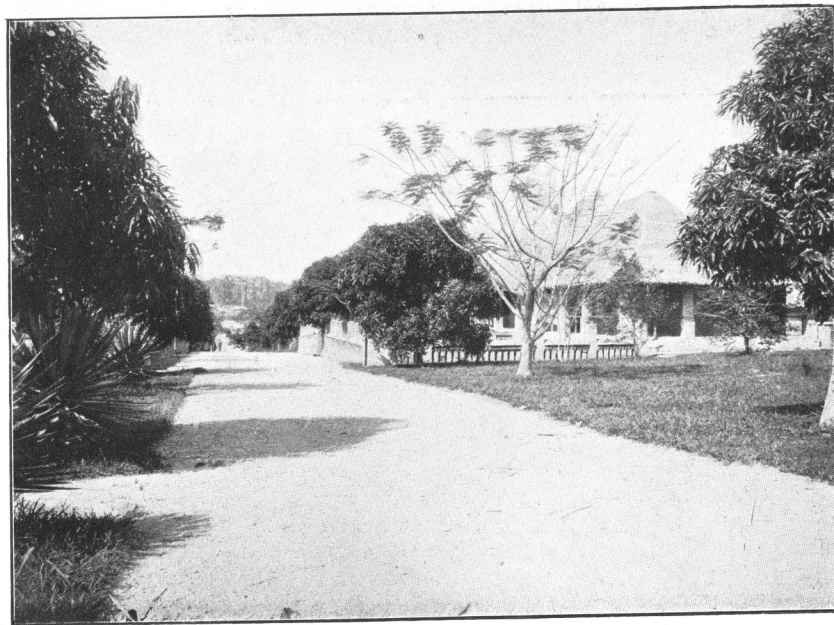
Si on campe pendant la nuit, il convient de s'éloigner de la rive, et de dresser sa tente dans un endroit élevé et débroussaillé. On ne voit du reste pas de tsé-tsé entre 5 ou 6 heures du soir et 7 ou 8 heures du matin.

Les moustiques, véhicules de la malaria, peuvent être extraordinairement nombreux à certaines saisons, et il convient de ne jamais dormir sans moustiquaire, car le danger de leurs piqures ne cesse pas pendant la nuit, comme celui des palpilis.

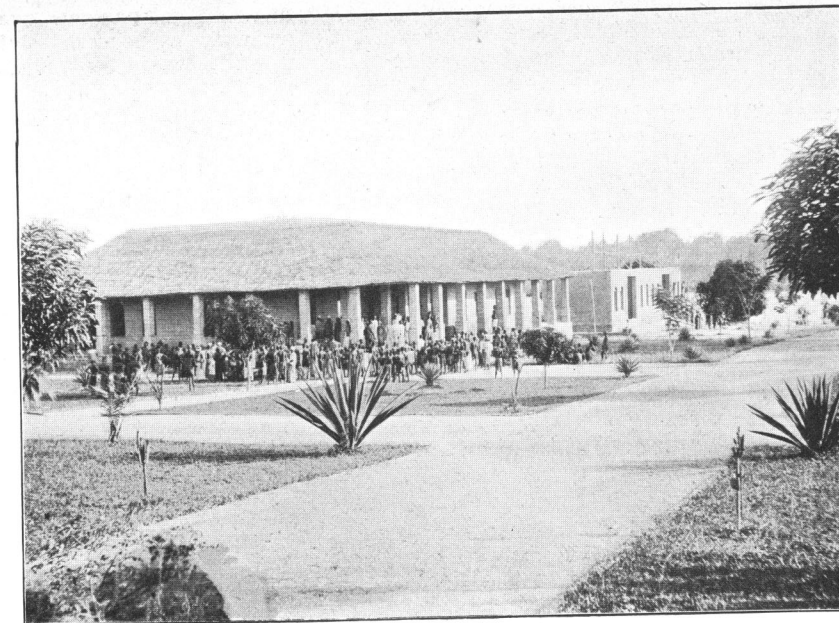
Le Haut-Lualaba est actuellement l'une des routes les moins connues du Congo belge. C'est l'une des plus intéressantes, et ce sera l'une des plus visitées dans un avenir très prochain, quand le chemin de fer du Katanga, parvenu à Bukama, joindra la voie du Congo aux réseaux sud-africains et permettra la traversée du continent noir, de part en part, sans fatigues, sans aléas et dans un temps relativement court.



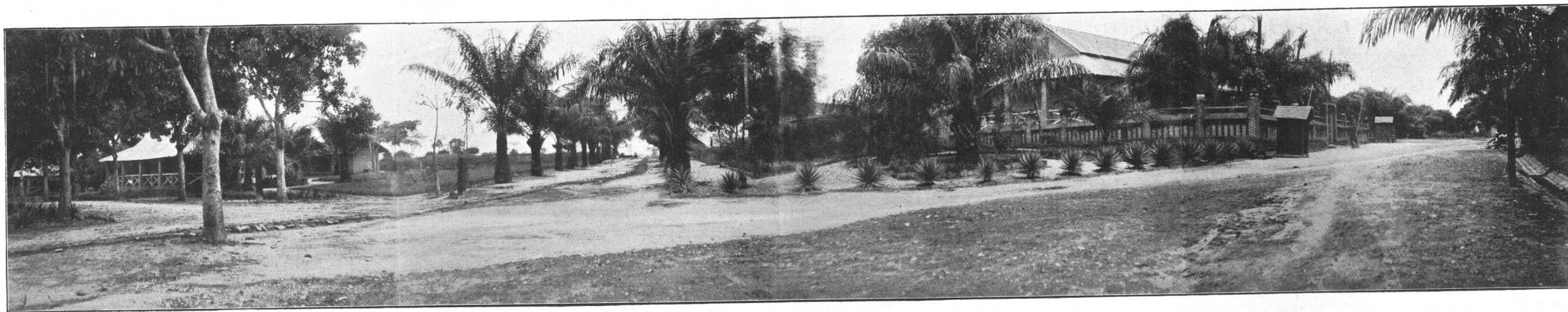
STANLEYVILLE — UNE AVENUE



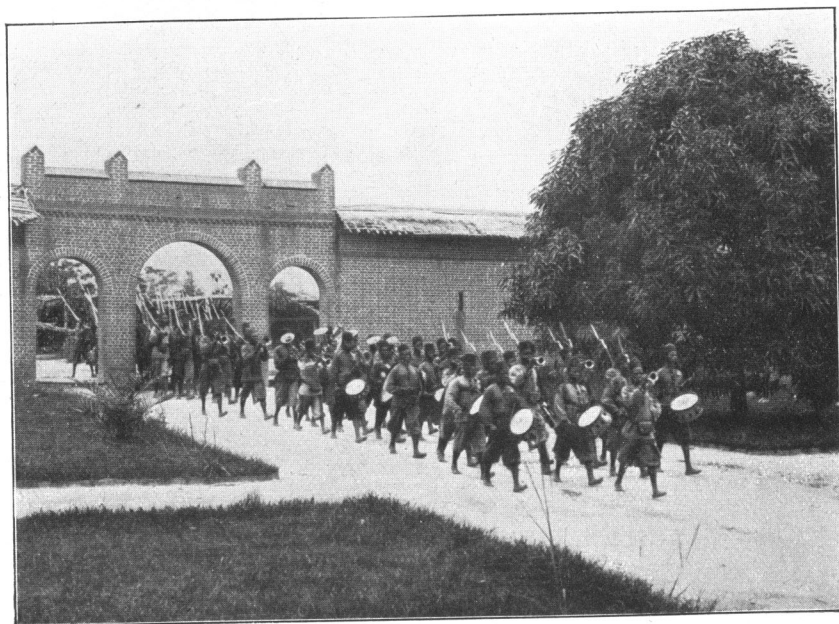
STANLEYVILLE



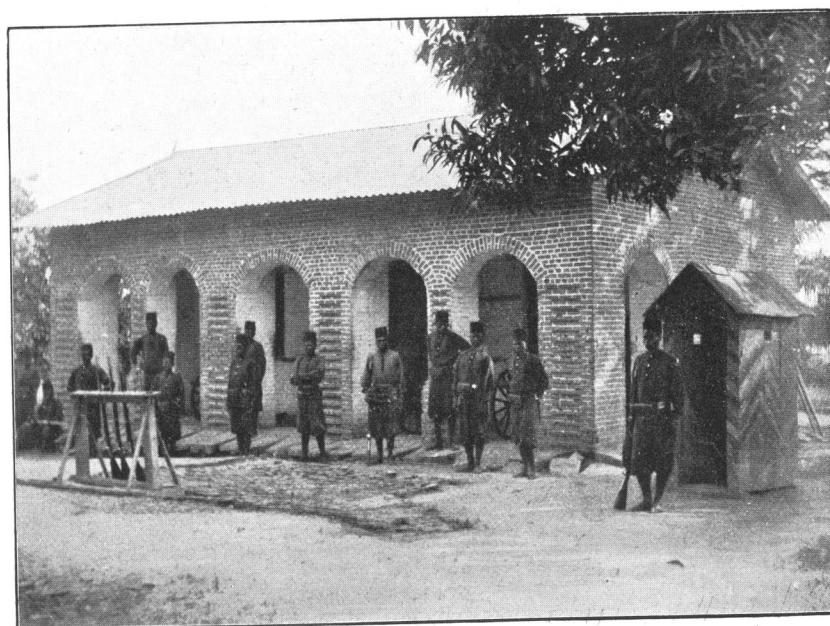
STANLEYVILLE — BUREAUX DU DISTRICT



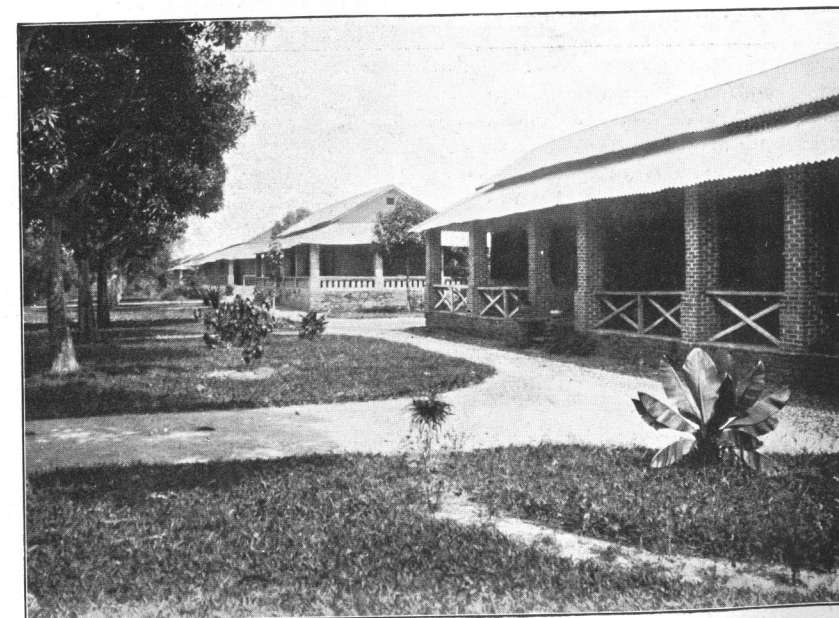
STANLEYVILLE — UN CARREFOUR



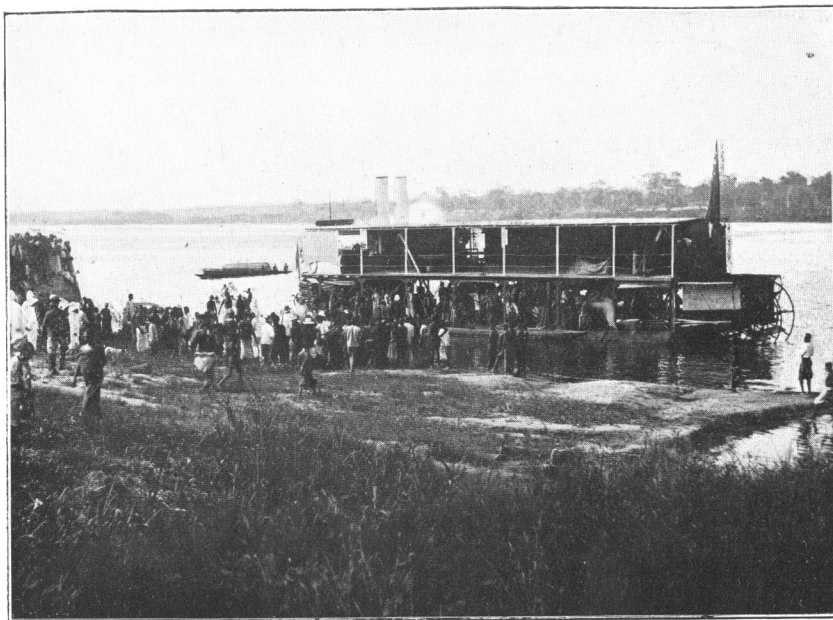
STANLEYVILLE — LA PARADE



STANLEYVILLE — LE CORPS DE GARDE



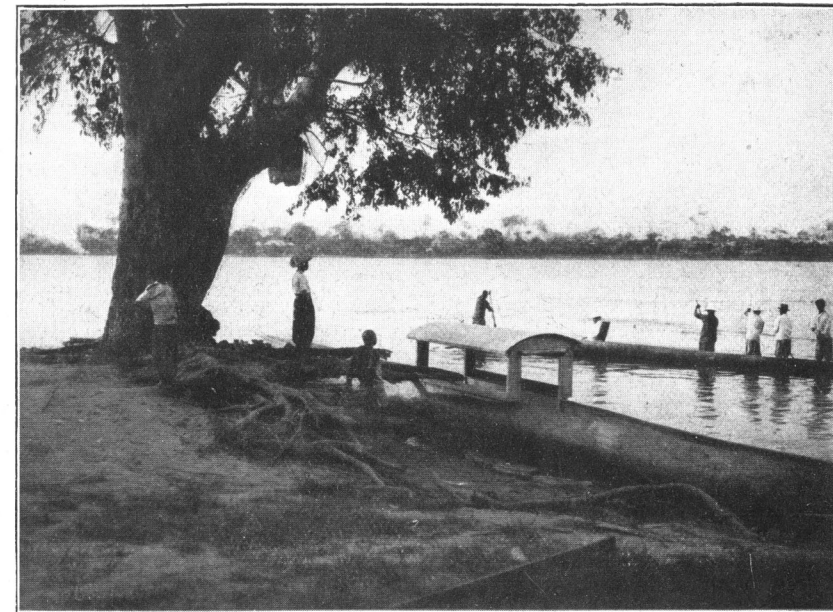
STANLEYVILLE — LES HABITATIONS



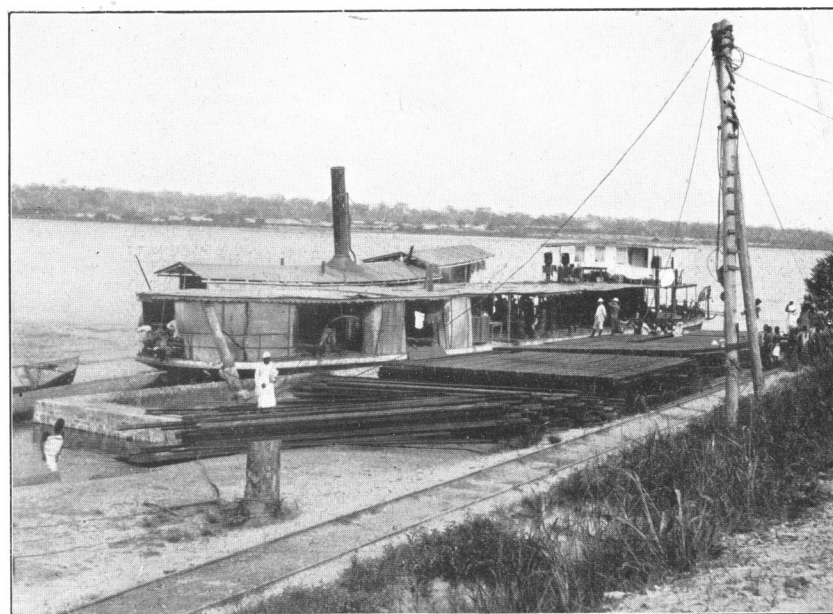
STANLEYVILLE — DÉPART D'UN STEAMER



STANLEYVILLE — ARRIVÉE DU MINISTRE DES COLONIES



STANLEYVILLE — VUE SUR LE FLEUVE



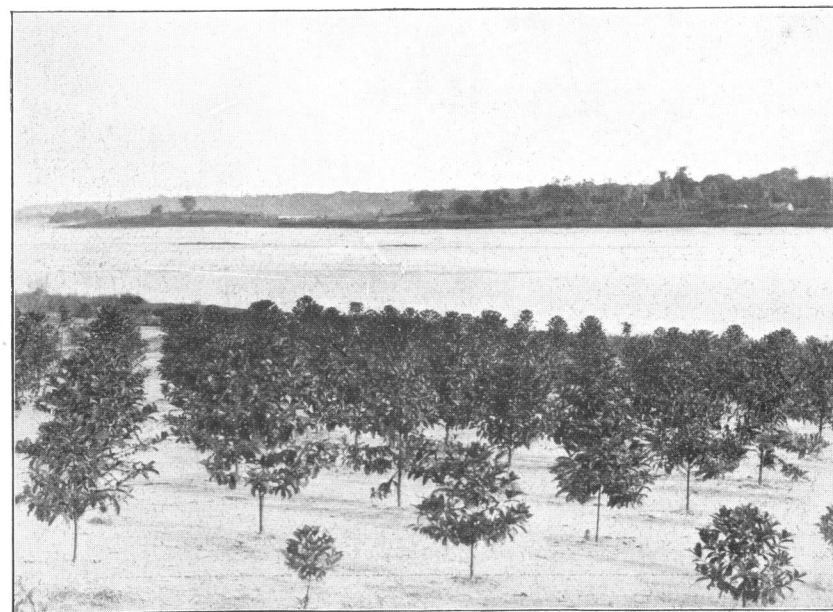
STANLEYVILLE — RIVE GAUCHE — DÉCHARGEMENT DE RAILS



STANLEYVILLE — HOPITAL DU CHEMIN DE FER



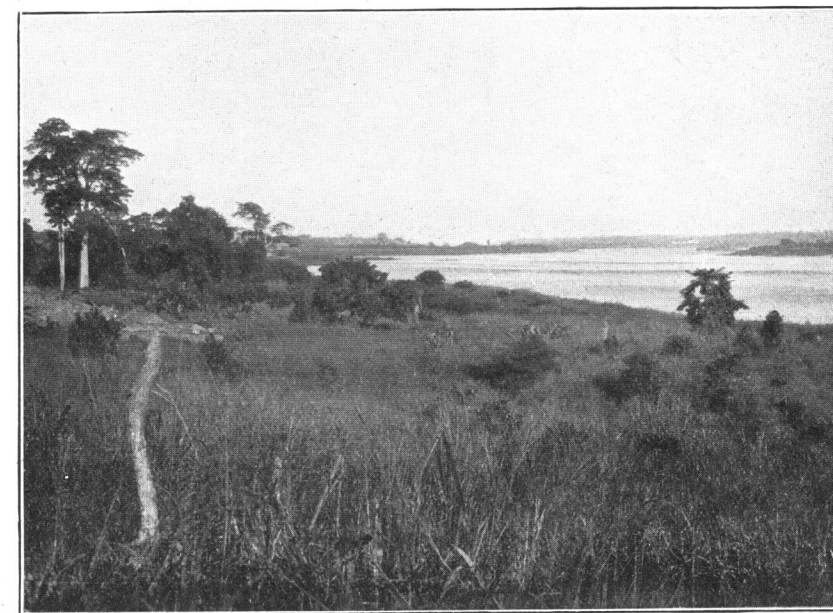
STANLEYVILLE — VANNIERS



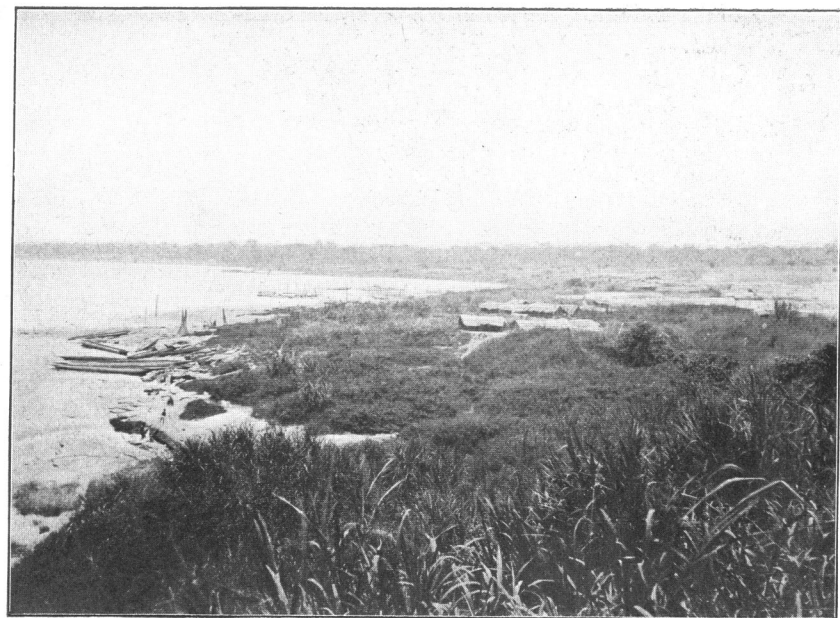
STANLEYVILLE — PLANTATIONS DE CAFÉ



LE FLEUVE AUX BASSES EAUX, PRÈS DE STANLEYVILLE



RAPIDES PRÈS DE STANLEYVILLE



VILLAGE WAGENIA, PRÈS DE STANLEYVILLE



VILLAGE DE KILONGI, PRÈS DE STANLEYVILLE



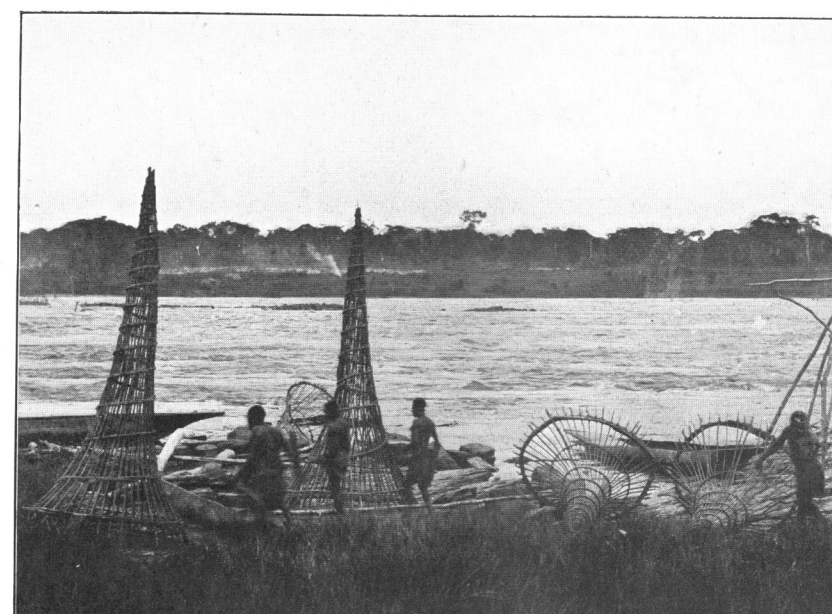
PÊCHERIES AUX STANLEY-FALLS



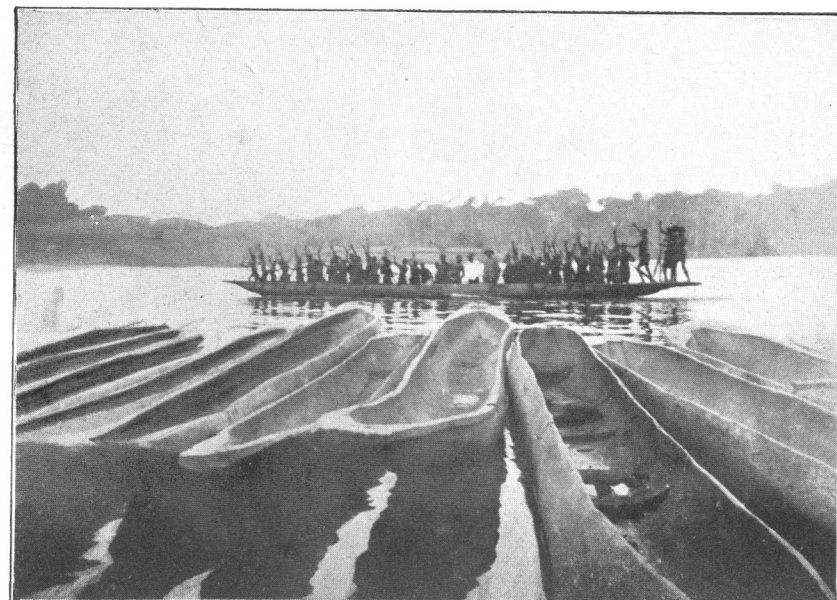
PÊCHERIES AUX STANLEY-FALLS



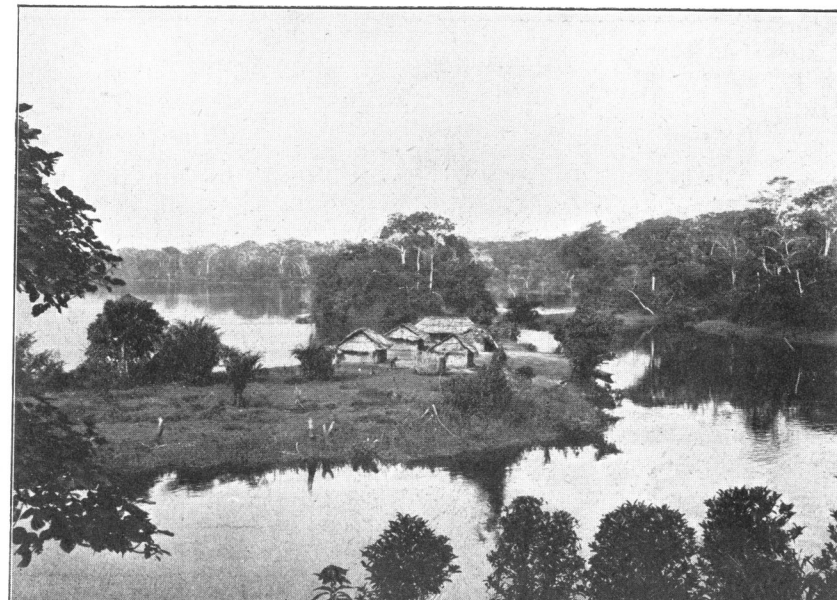
UN SILURE



NASSES EN OSIER DES PÊCHERIES DES STANLEY-FALLS



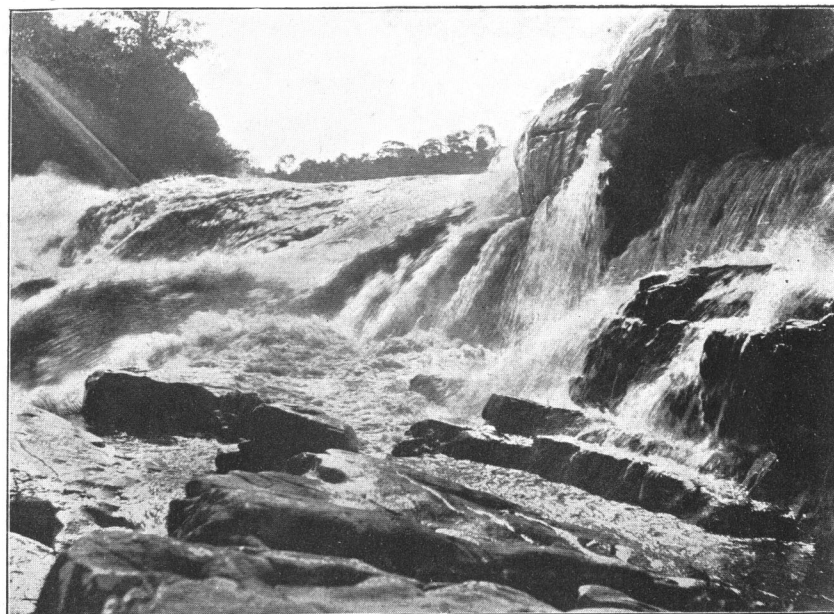
GRANDES PIROGUES AUX STANLEY-FALLS



VUE SUR LE FLEUVE, PRÈS DE STANLEYVILLE



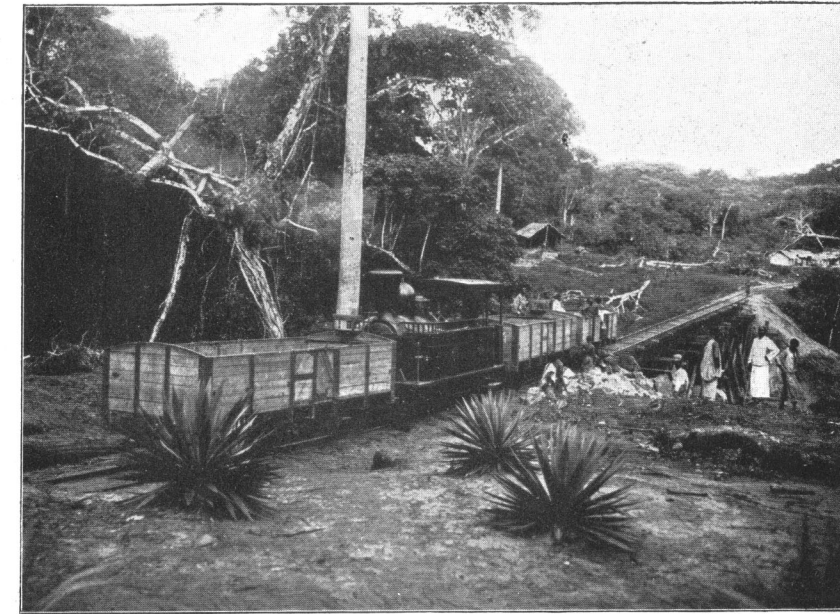
LA ROMÉE — DÉCORTICATION DU CAFÉ



CHUTES DE LA TSHOPO, PRÈS DE STANLEYVILLE



MAISON ARABE DANS LES ENVIRONS DES STANLEY-FALLS



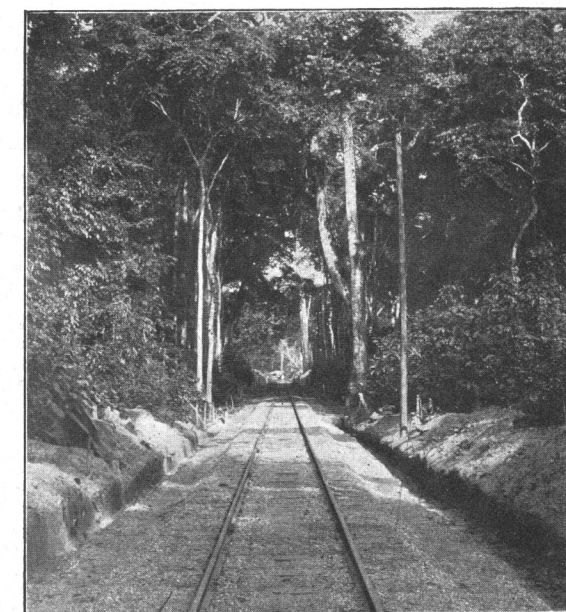
VUE DANS LA FORÊT AU COURS DE LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE
DES FALLS A PONTHERVILLE



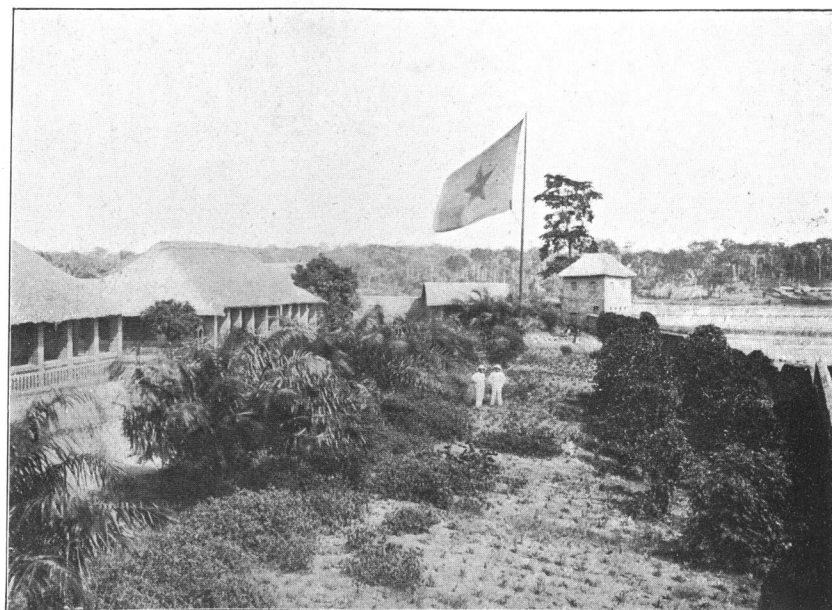
PONT AU KILOMÈTRE 10



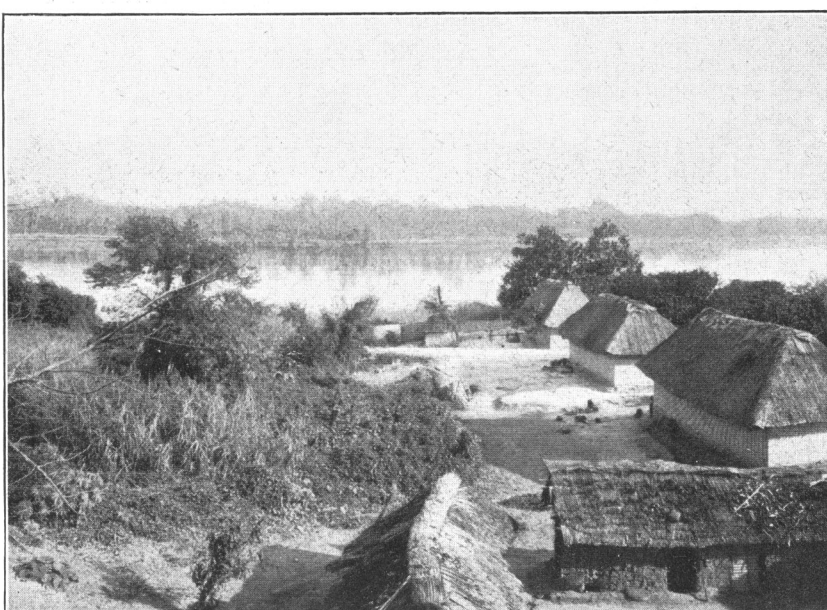
POSE DE LA VOIE AU KILOMÈTRE 70



LA LIGNE AU KILOMÈTRE 11



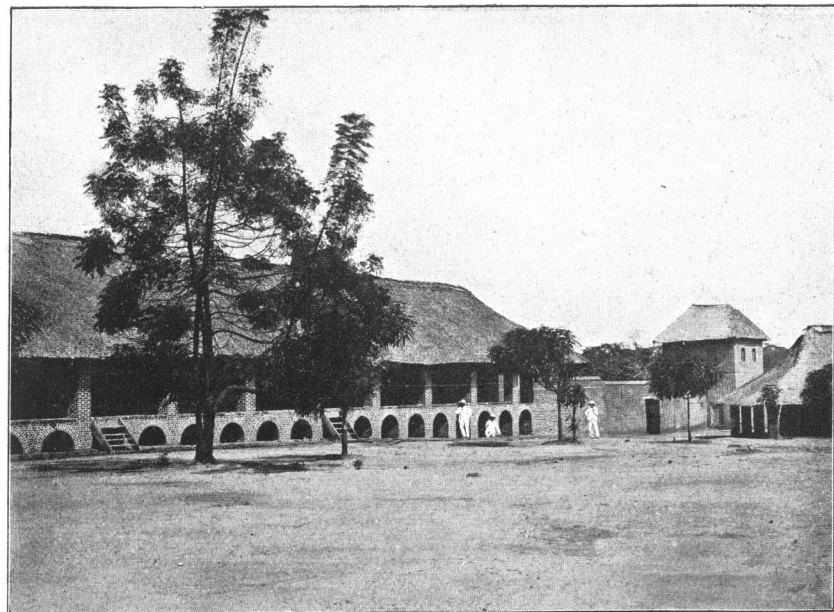
PONTHERVILLE



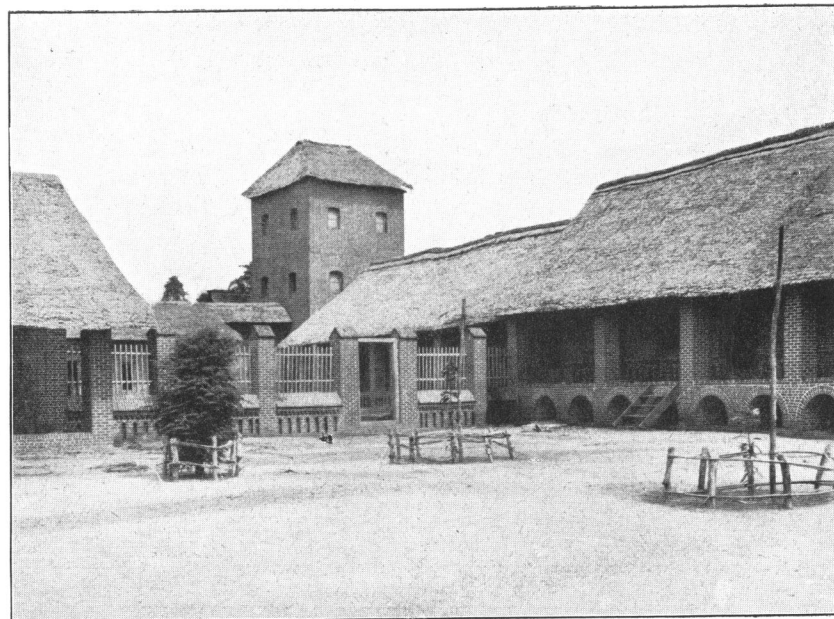
PONTHERVILLE



PONTHERVILLE — LE POSTE



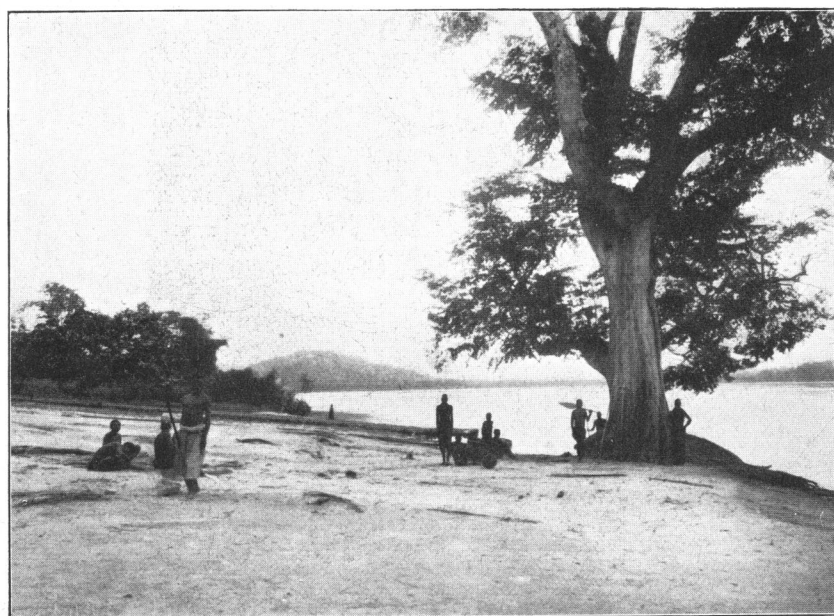
PONTHIEVILLE — COUR DU POSTE



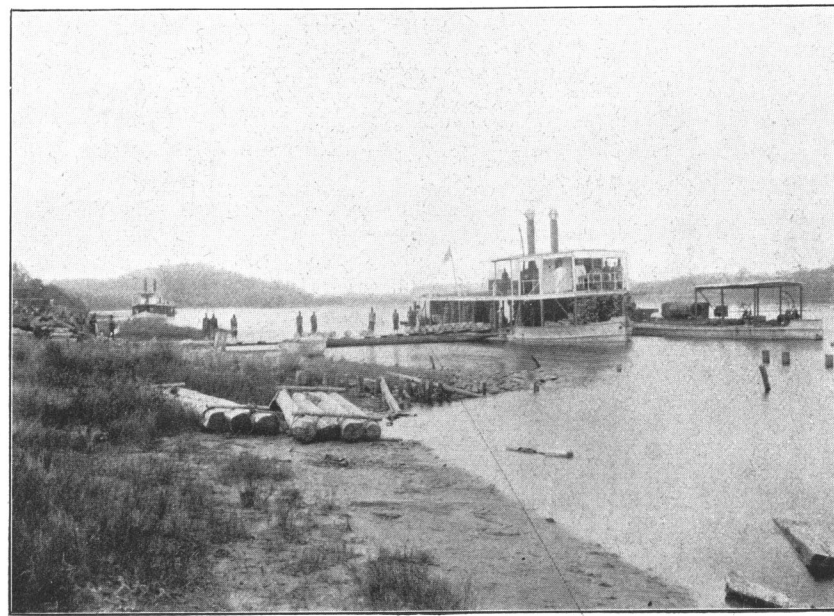
PONTHIEVILLE — VUE INTÉRIEURE DU POSTE



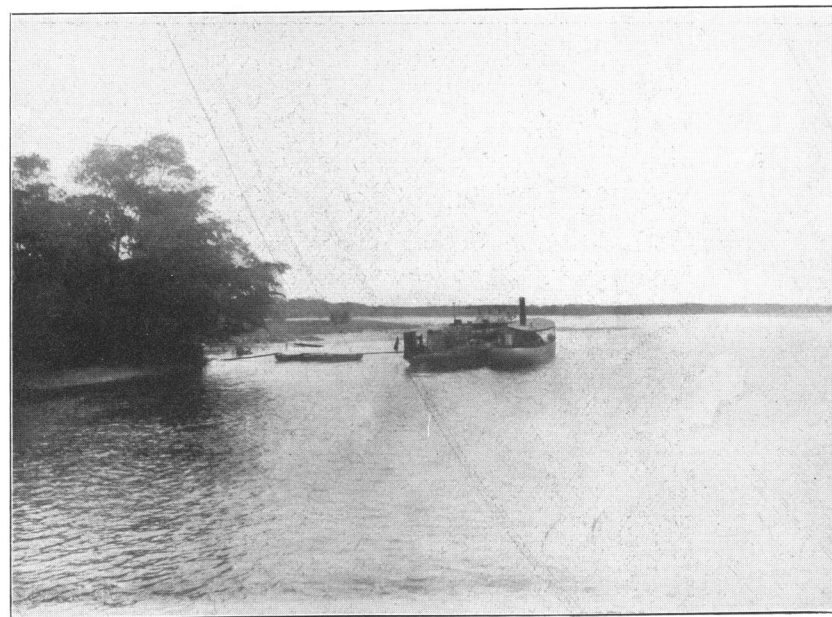
PONTHIEVILLE — LE MARCHÉ



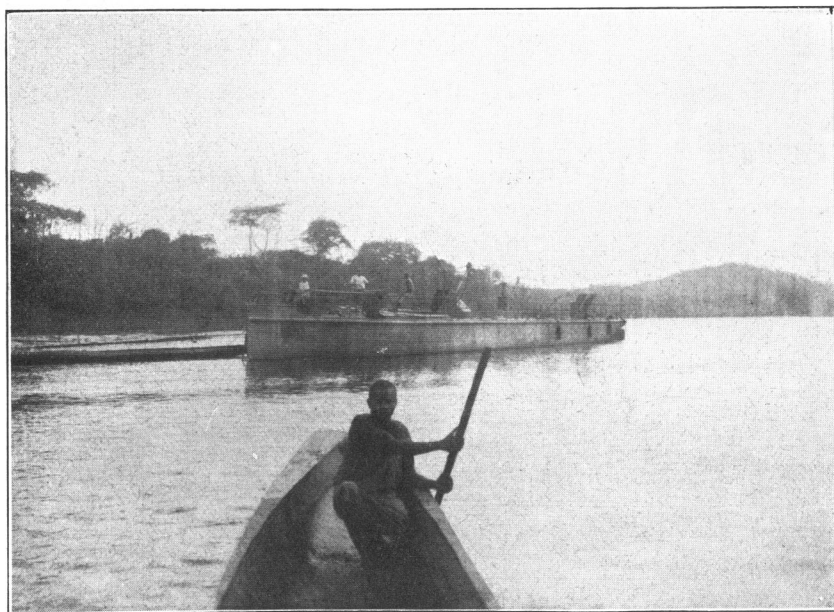
PONTHIEVILLE — LA RIVE NORD



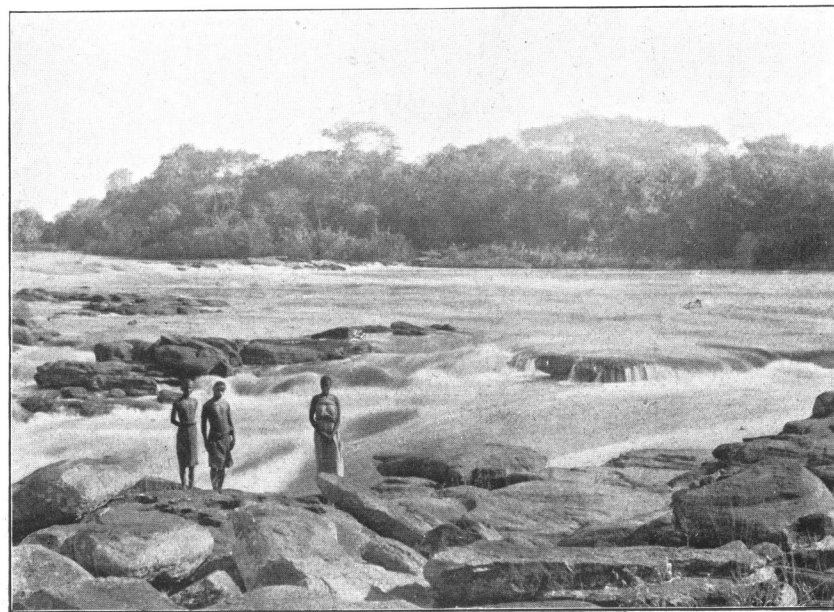
PONTHIEVILLE — LE DÉBARCADÈRE



LE FLEUVE A PONTHIEVILLE



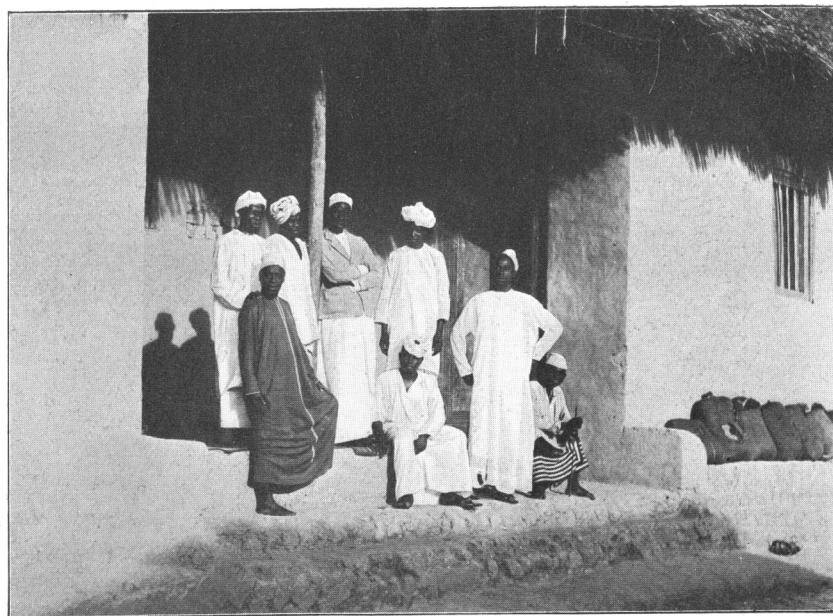
UNE BARGE A PONTHIEVILLE



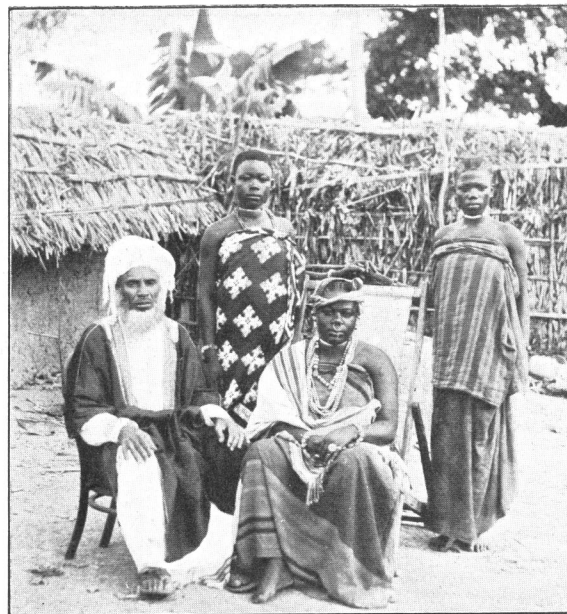
RAPIDES DE BAMANGO, PRÈS DE PONTHIEVILLE



LE FLEUVE ENTRE PONTHIEVILLE ET KIRUNDU



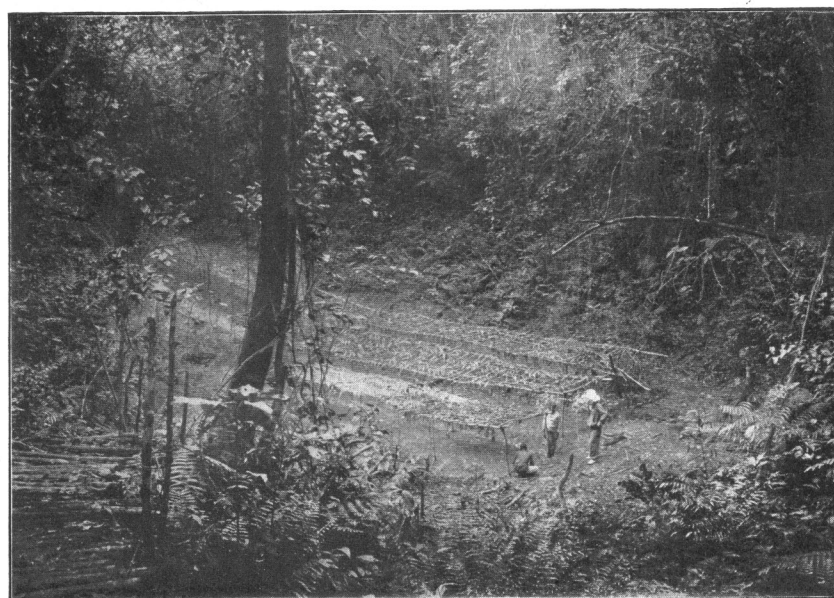
KIRUNDU — GROUPE D'ARABISÉS



KIRUNDU — UN ARABE ET SA FAMILLE



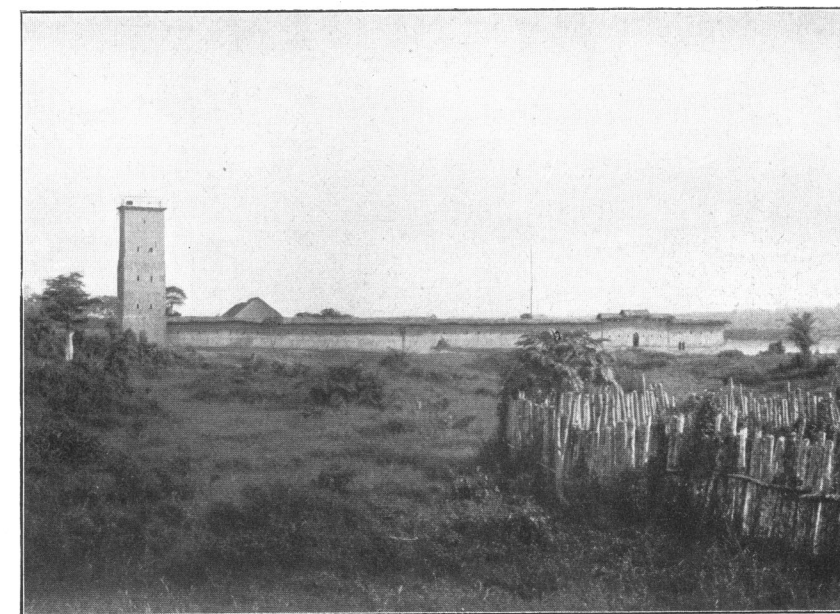
LA LOWA



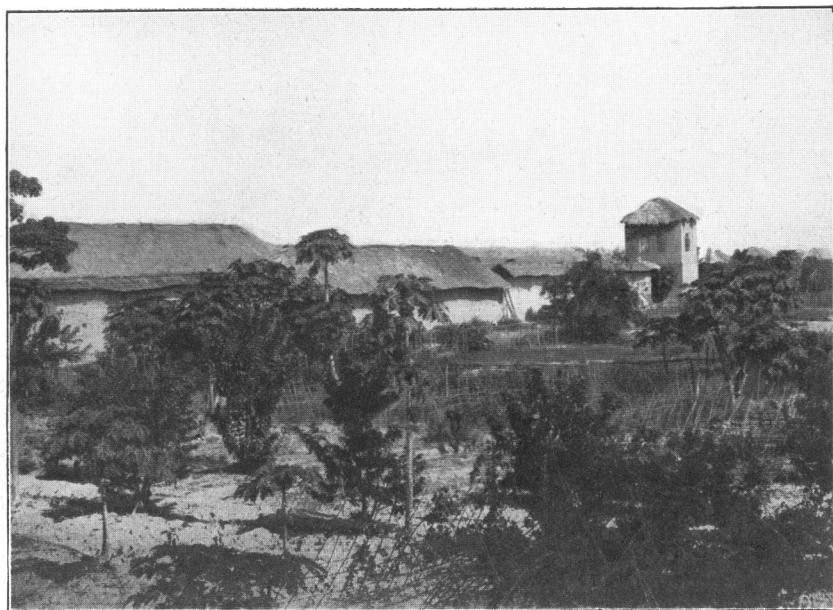
LA LOWA — PLANTATIONS DE CAOUTCHOUC



LOKANDU



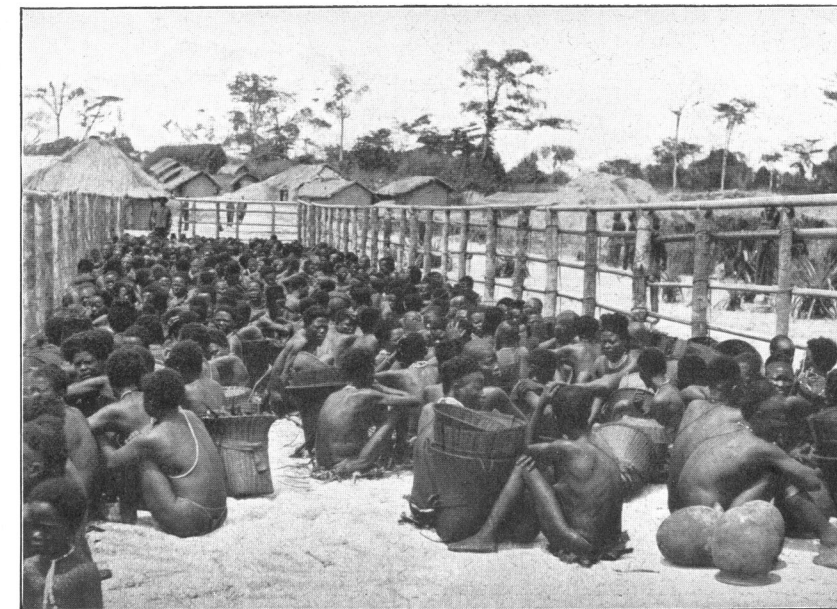
LOKANDU — LE POSTE



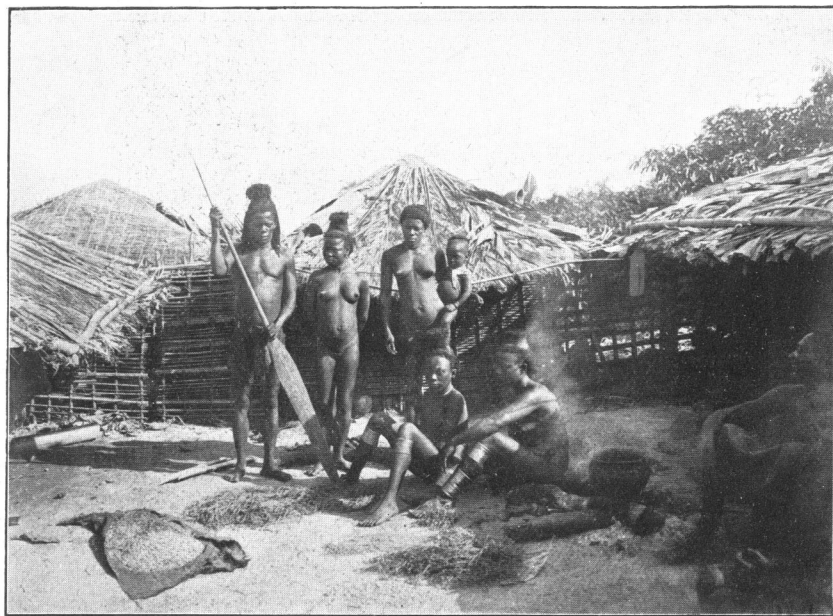
LOKANDU — LES JARDINS



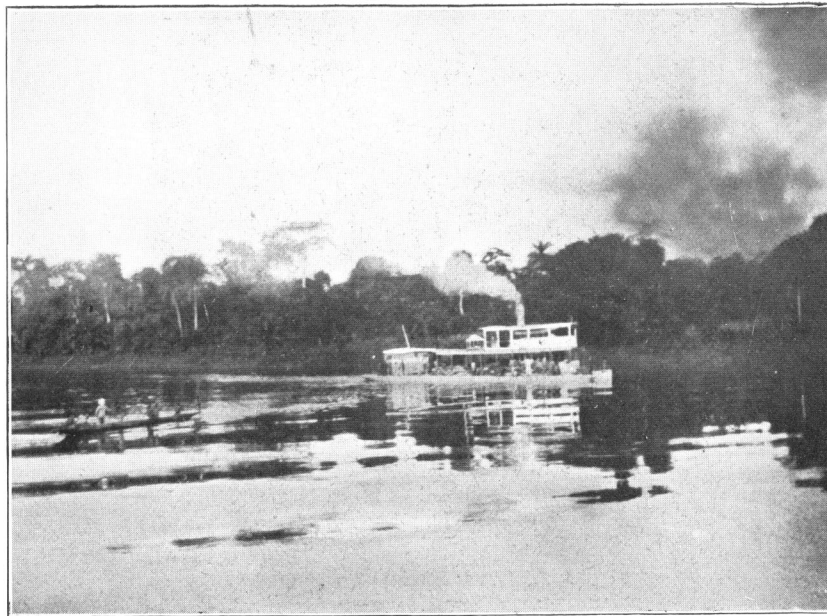
LOKANDU — CHEFS INDIGÈNES



LOKANDU — LE MARCHÉ



LOKANDU — TYPES INDIGÈNES



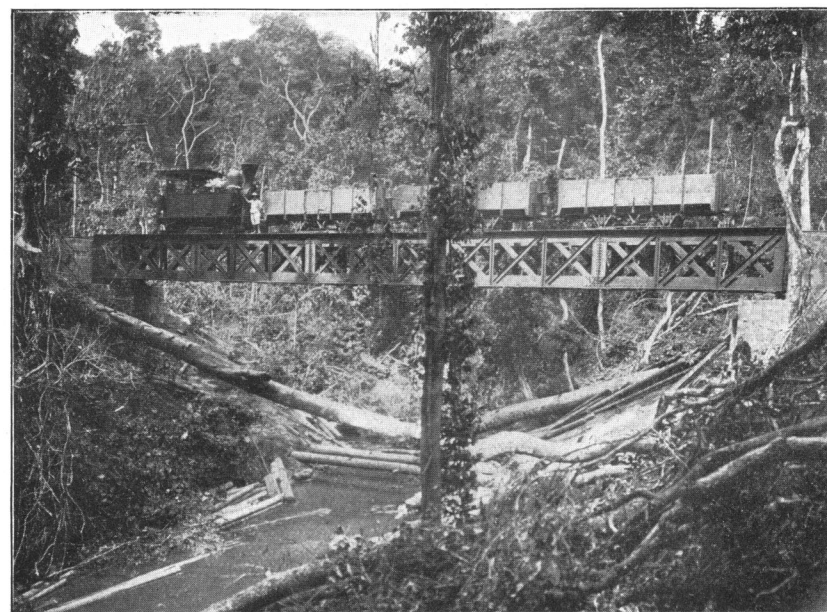
LE FLEUVE PRÈS DE KINDU



KINDU — HABITATIONS DU PERSONNEL DU CHEMIN DE FER



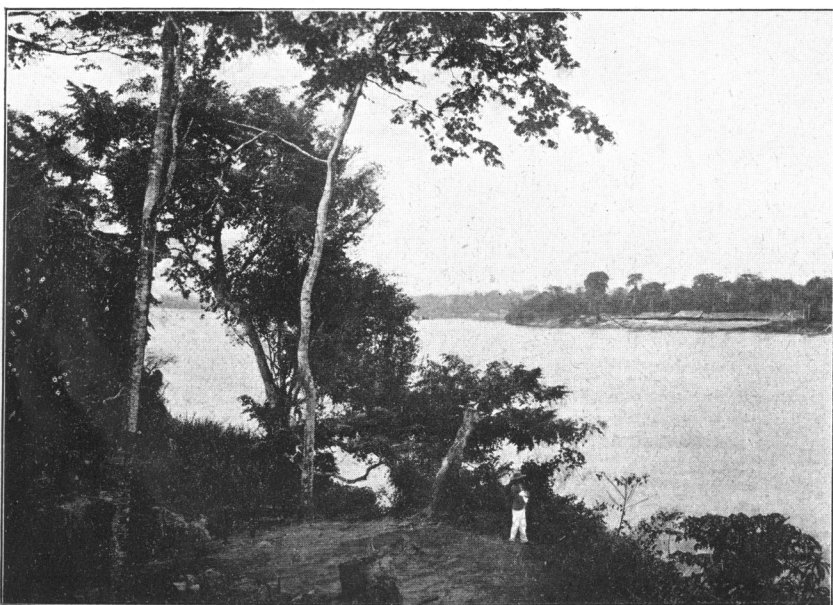
KINDU — ATELIERS DU CHEMIN DE FER



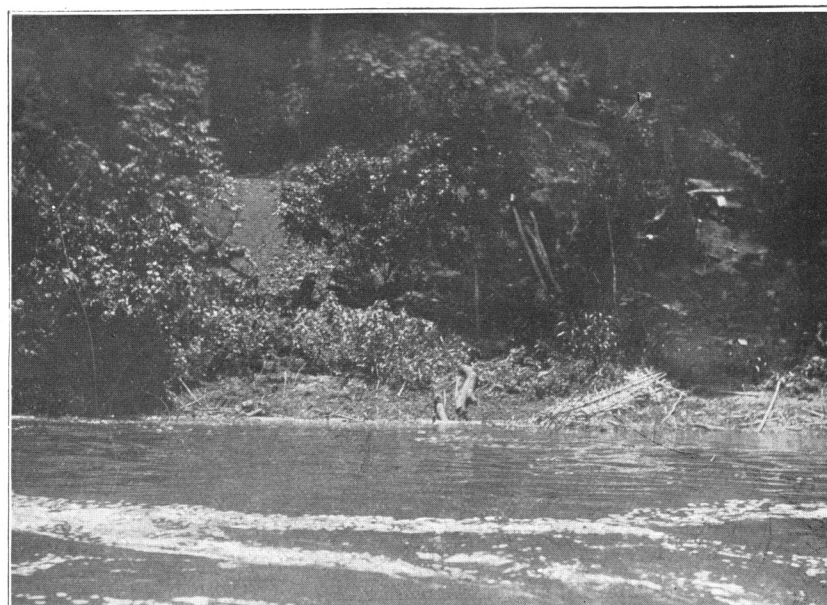
LIGNE DE KINDU A KONGOLO — PONT AU KILOMÈTRE 8



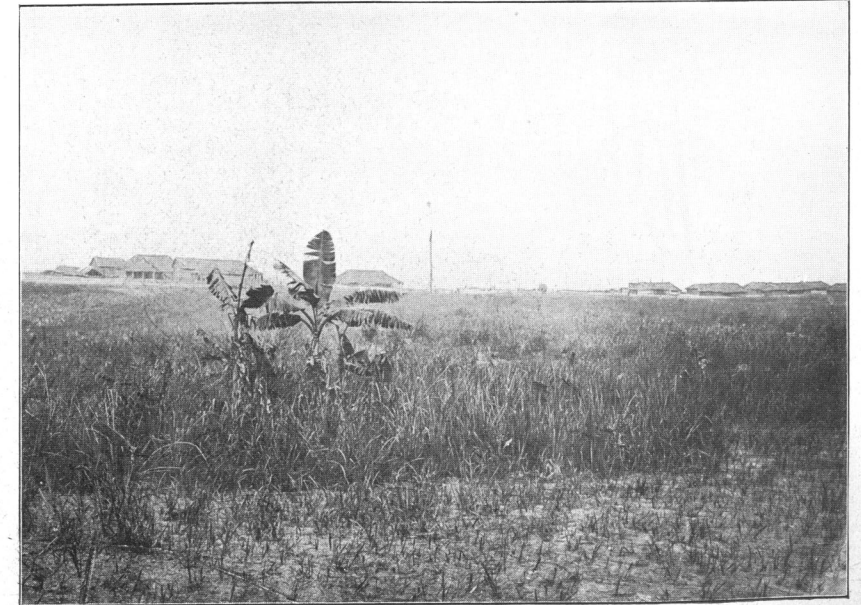
POSE DE LA VOIE



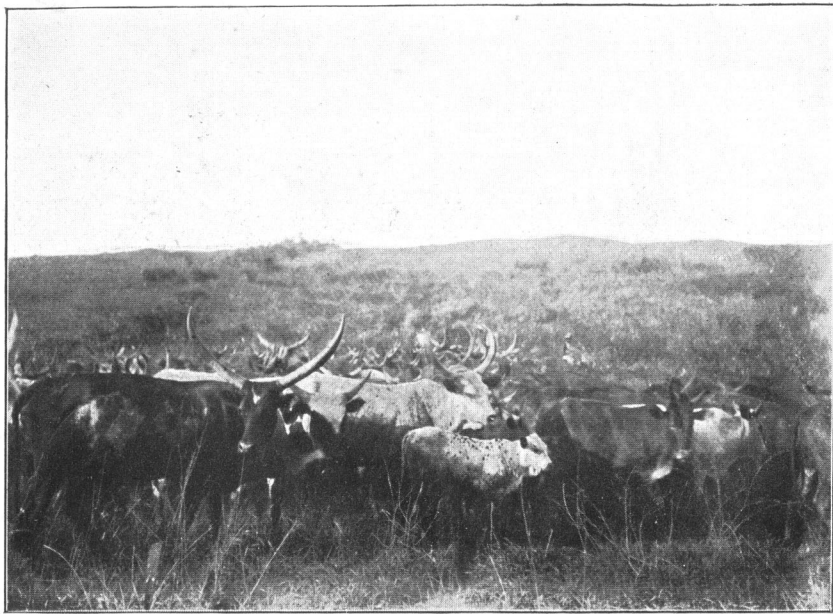
SENDWÉ — VUE DU LUALABA



SENDWÉ — UN GUÉ



NYANGWÉ



BÉTAIL A NYANGWÉ



KIHEMBWÉ — PONT DE LIANES



VIEUX KASONGO



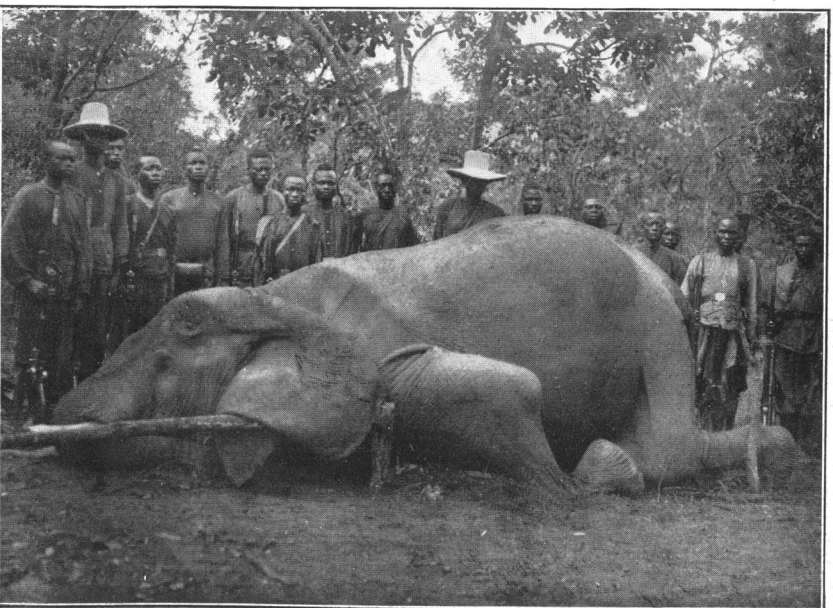
KASONGO — LE MARCHÉ



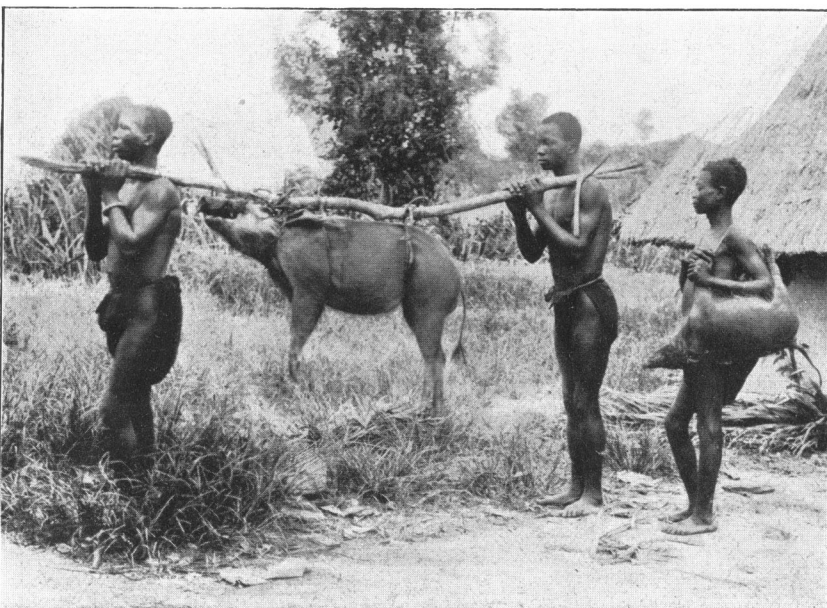
JARDINS AU VIEUX KASONGO



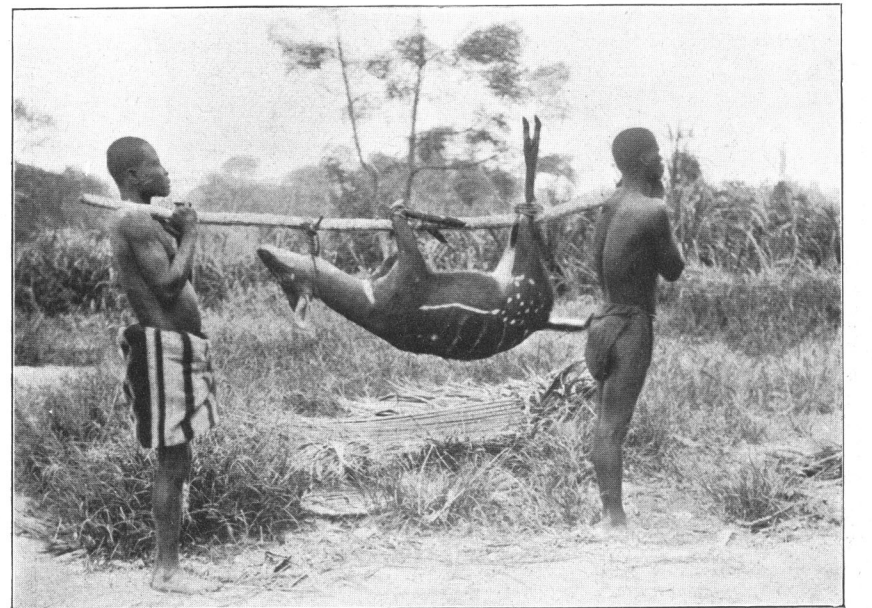
KASONGO — ATTELAGE DE BŒUFS



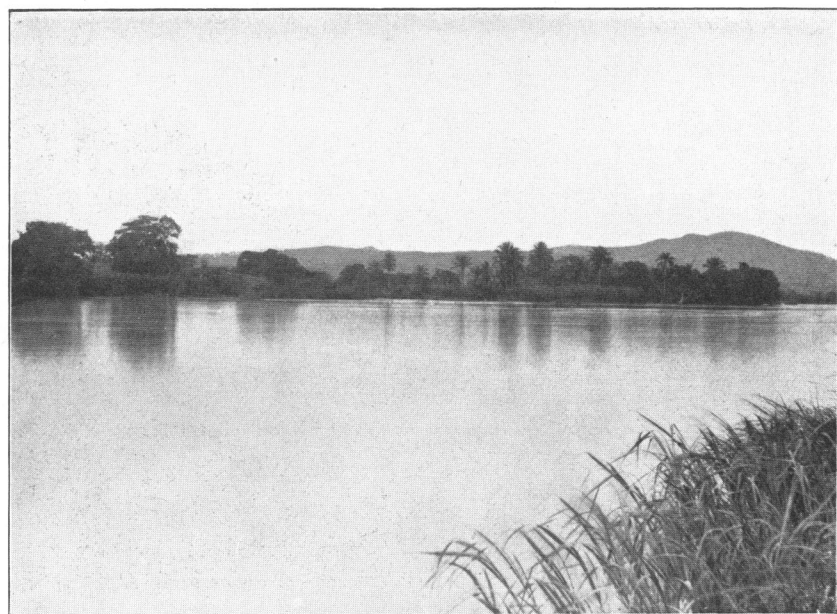
ÉLÉPHANT TUÉ PRÈS DE KASONGO



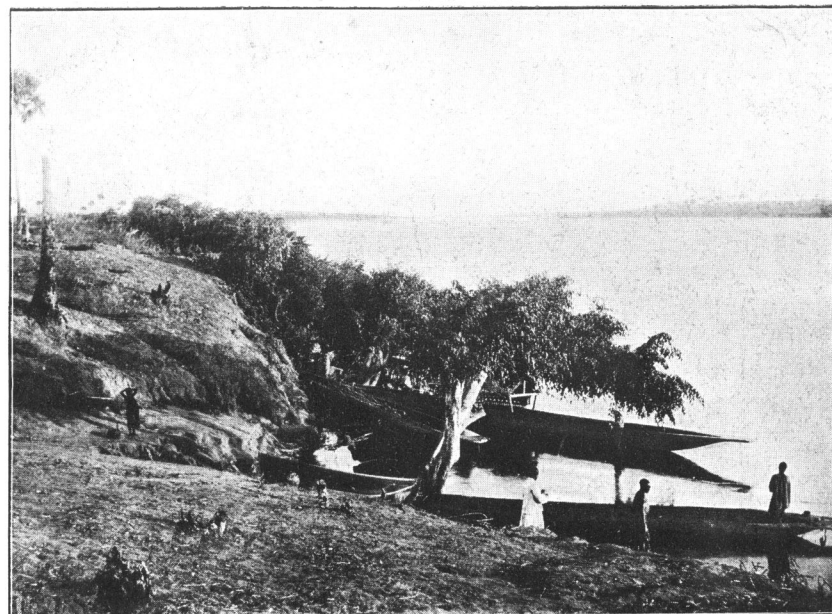
COCHON SAUVAGE



ANTILOPPE



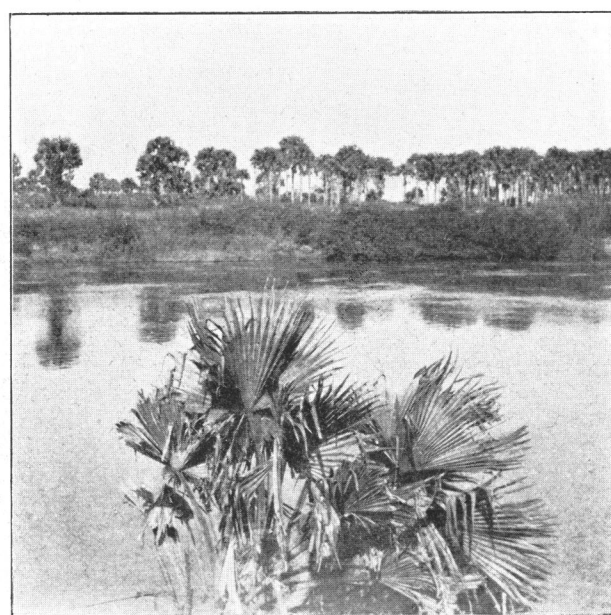
LE FLEUVE EN AVAL DES PORTES D'ENFER



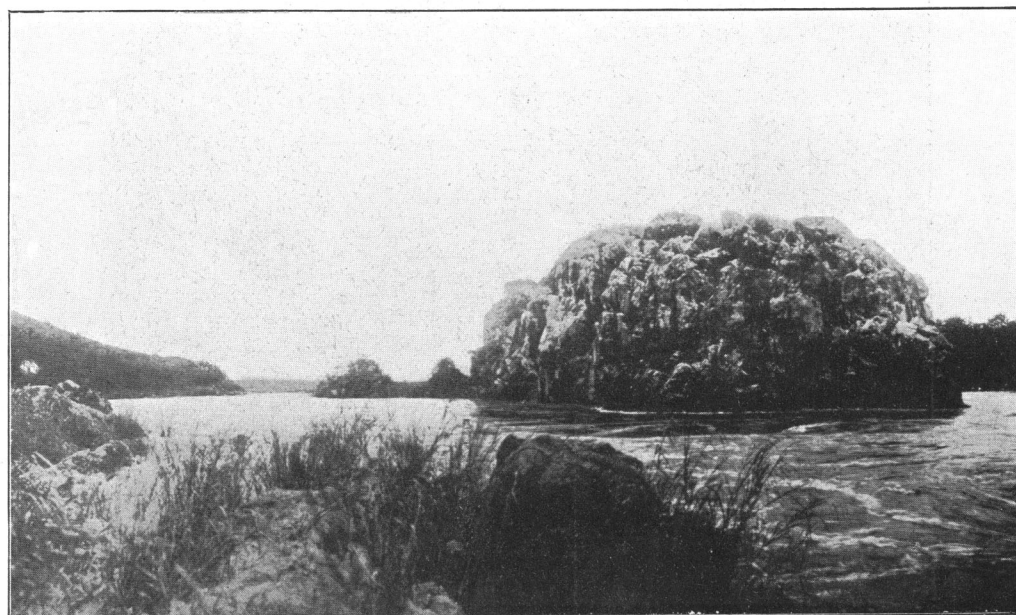
LE FLEUVE A L'ANCIEN BULI



CHEFS BALUBA



ILE MOHAMA



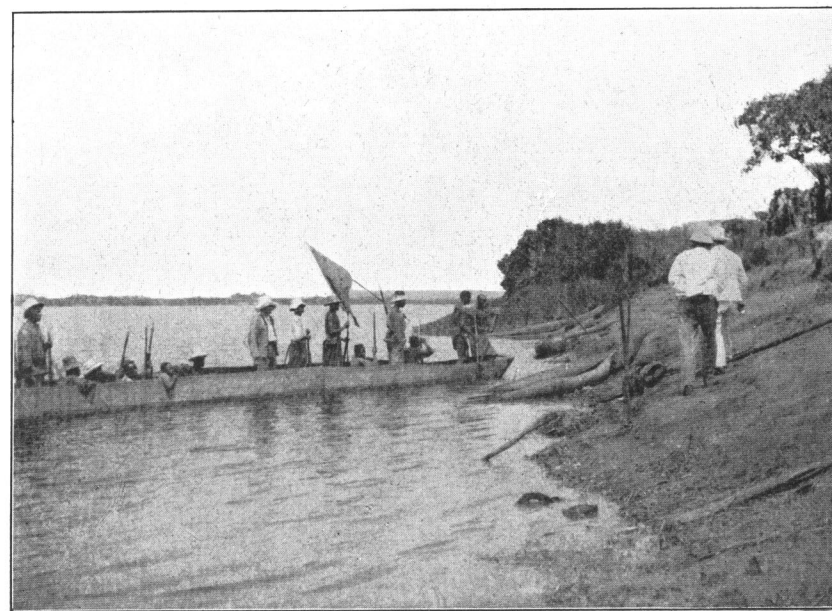
LES PORTES D'ENFER



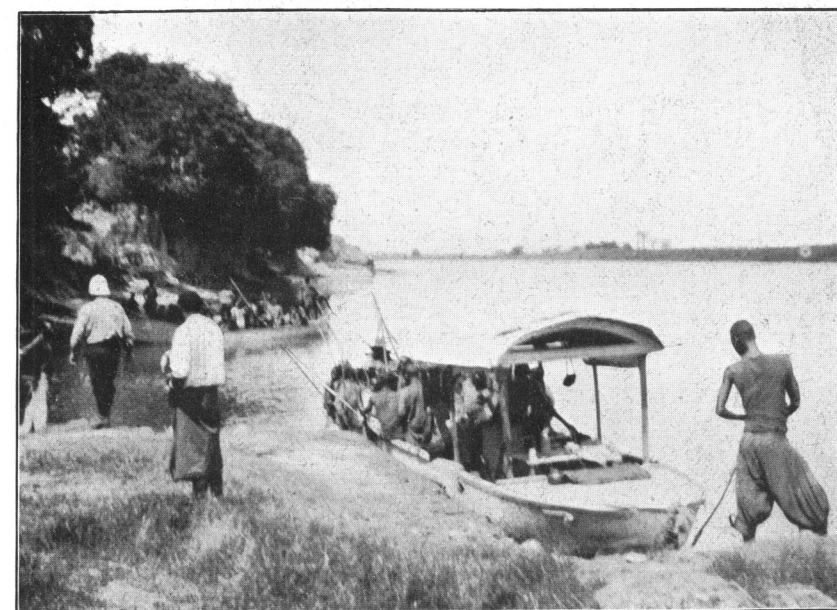
ANKORO



BULI — LE MARCHÉ



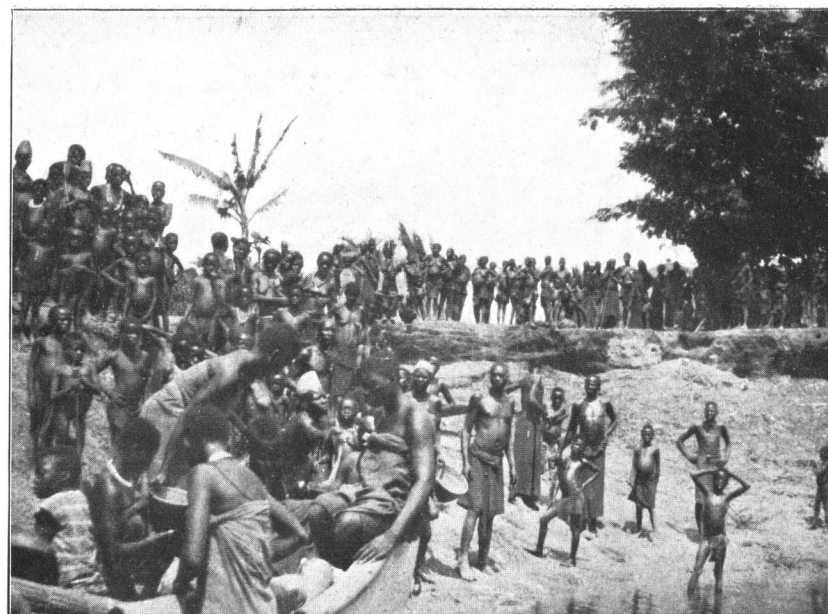
DÉBARQUEMENT A ANKORO



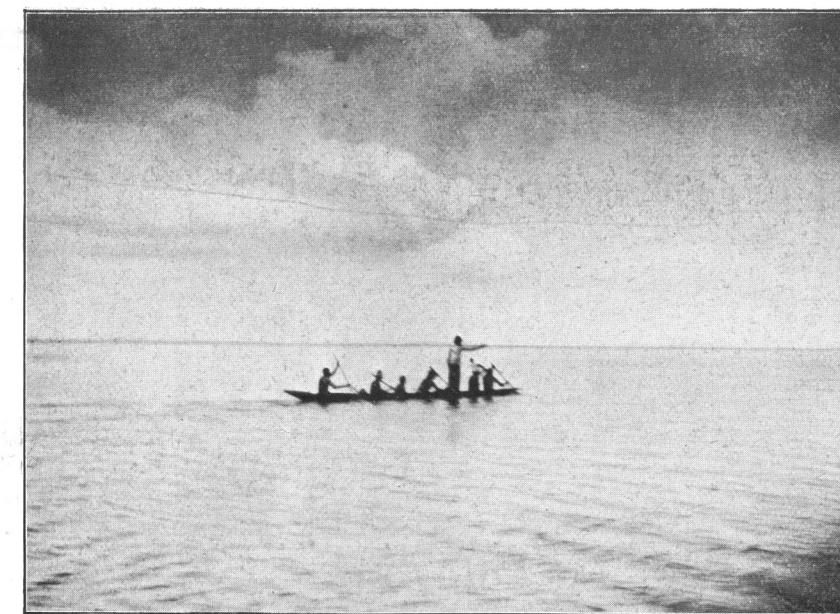
MAKIKI



LE FLEUVE EN AVAL DU LAC KISALÉ



ATTERRISSAGE AU LAC KISALÉ



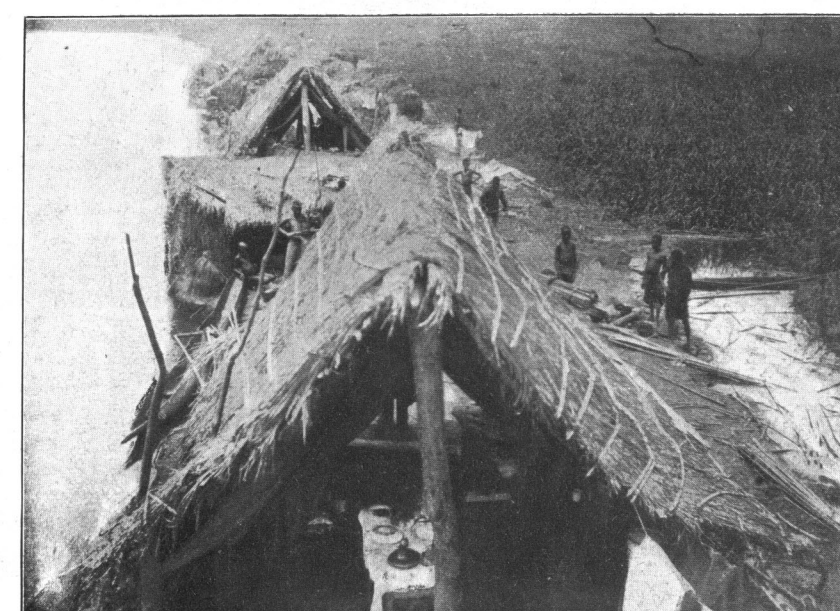
SUR LE LAC KISALÉ



LAC KISALÉ — TRAVAUX DANS LES PAPYRUS



LAC KISALÉ — FABRICATION DE FASCINES EN PAPYRUS



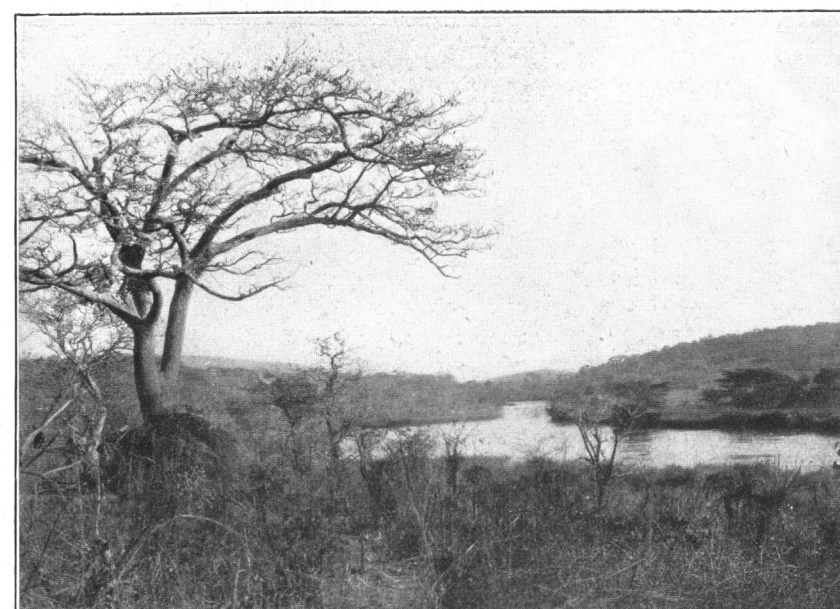
LAC KISALÉ — CAMPMENT SUR LA LEVÉE LATÉRALE



LE FLEUVE EN AMONT DU LAC KISALÉ



LE FLEUVE EN AVAL DES RAPIDES DE BONDWÉ



HAUT-LUALABA, EN AMONT DES RAPIDES DE KALENGWÉ

Grands Magasins de Nouveautés
A L'INNOVATION

MAISON VENDANT LE MEILLEUR
MARCHÉ DE TOUTE LA BELGIQUE

BRUXELLES

**Ixelles
Verviers**

**Anvers
Gand**

**Liège
Ostende**

Grands Magasins **Léonhard TIETZ**

Société Anonyme

Rue Neuve

BRUXELLES

Rayon spécial d'équipements pour le Congo

ASSORTIMENT COMPLET

PRIX DÉFIANTS TOUTE CONCURRENCE

Officiers, Fonctionnaires et Agents

qui partez aux COLONIES, ne manquez pas, pour votre équipement, de faire établir un devis complet
par la **GRANDE MAISON DE TAILLEURS MILITAIRES ET CIVILS**

AUX NEUF PROVINCES

Place de la Monnaie, coin de la rue Neuve, à Bruxelles

Cette maison, qui vient de réorganiser sur de nouvelles bases, le DÉPARTEMENT DES COLONIES, possède
des comptoirs, absolument complets en ce qui concerne l'habillement, la lingerie, la bonneterie, la chaussure, la
chapellerie, la literie, le matériel de campement, les malles, les articles de voyage et de ménage, les articles de
toilette, la parfumerie, les armes et en général tous les articles nécessaires à la composition d'un équipement complet
à partir de 450 francs, marchandises de tout premier ordre.

COUPEURS ET AGENTS EN PROVINCE SANS AUGMENTATION

A. HANNICK & C^{IE}

1, RUE NEUVE, BRUXELLES, TÉLÉPHONE 3270



**ORFÈVRERIE
WISKEMANN**

FONDÉE EN 1872
USINES A BRUXELLES ET A ZURICH
Maison de gros et Administration :
Rue du Chêne (Val-des-Roses, 3-4)

SUCCURSALES :

ANVERS :	Place de Meir, 22
BRUXELLES :	Coin rues Ste-Gudule et Loxum
GAND :	Rue des Foulons, 25.
MILAN :	Via Pasquirolo, 17
NICE :	Avenue Félix-Faure, 12
ZURICH :	Seefeldstrasse, 222

* * *

Manufacture de couverts et d'orfèvrerie
EN MÉTAL EXTRA-BLANC (Nickel)
ARGENTÉ ET EN ARGENT MASSIF
* * *

Spécialité de Matériels complets
EXTRA-SOLIDES POUR
Hôtels, Restaurants, Cafés, Bars, Clubs, Paquebots
MESS D'OFFICIERS, Etc.

Orfèvrerie de table et de luxe unie et de tous styles

GRANDS PRIX

EXPOSITION DE LIÈGE 1905
EXPOSITION DE MILAN 1906
EXPOSITION DE BRUXELLES 1910
EXPOSITION DE TURIN 1911

HORS CONCOURS, MEMBRE DU JURY

