

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

Clichés des Établissements MALVAUX  
Rue de Launois, BRUXELLES

N° 2

IMPRIMERIE SCIENTIFIQUE CHARLES BULENS  
75, RUE TERRE-NEUVE, BRUXELLES



PREMIÈRE CATARACTE DU CONGO EN AMONT DE MATADI — RAPIDES DE YELALA

En amont de Boma, le fleuve, de plus en plus rétréci, offre l'aspect d'une gorge capricieusement tracée au milieu d'un site montagneux et dénudé. Un dernier coude brusque, les tourbillons du Chaudron d'Enfer, que nos puissants vapeurs franchissent aisément, et le grondement de la sirène nous signalent que Matadi est proche.

La ville s'offre brusquement à la vue du voyageur. Les habitations aux toits blancs, massées sur le flanc de la rive gauche du fleuve, dominent les piers et les installations de la gare établie partie en déblai dans les roches de la montagne, partie en remblai sur le fleuve; tout de suite Matadi donne l'impression d'une cité active, industrielle, commerçante, formant une opposition inattendue, émouvante presque, avec l'aspect sauvage, morne, du site environnant et de la partie du fleuve qu'on vient de parcourir.

Stanley, en 1879, à la tête de la première expédition belge, avait établi sa base de pénétration vers le Haut-Congo sur la rive droite, à Vivi, à quelques kilomètres en amont de Matadi. A cette époque, les abords de Matadi étaient pour ainsi dire déserts; nous y trouvons aujourd'hui, accrochée à ses pentes rocheuses, une vraie cité qui sera complétée demain par une vaste agglomération d'habitations se développant sur les plateaux de 200 mètres d'altitude autour du port.



STEAMER D'EUROPE EN VUE DE MATADI

Le touriste, après avoir parcouru les rues et les raidillons de Matadi, ne manquera pas de consacrer une journée à la visite de la Mission-hôpital de Kinkanda, et des plateaux qui l'environnent.

Au milieu de cette brousse s'édifieront bientôt un confortable hôtel, des villas riantes et des cités ouvrières qu'un tramway reliera à la ville industrielle et commerçante.

Poussant plus loin sa promenade, le touriste pourra redescendre de Kinkanda vers Ango-Ango, point de départ de la Pipe-line, où toute une petite agglomération s'établit en même temps qu'apparaissent les usines de pompage de pétrole. La visite de ces usines sera du plus vif intérêt.

La ville haute de Matadi, située entre Matadi-port et Ango-Ango, utilisera comme eau industrielle l'eau de pluie, retenue dans la partie supérieure du ravin Léopold, par un barrage important. Un véritable petit lac artificiel sera ainsi créé à une altitude de plus de 250 mètres et constituera un but de promenade et d'excursion pour les habitants de la nouvelle ville.

Le voyageur consacrera une seconde journée au parcours du premier élément de l'ancienne route des caravanes. Cette route, longue de 380 kilomètres environ, menait au Stanley-Pool avant la construction du chemin de fer, elle franchissait les ravins et les crêtes suivant les lignes de plus grande pente et fut pendant vingt ans un véritable calvaire pour les blancs et les noirs. Elle était parcourue chaque année par plus de soixante mille porteurs indigènes.

De grand matin le touriste gagnera le sommet de la croupe qu'encerclent aujourd'hui les huit premiers kilomètres du chemin de fer. Au loin, il apercevra le morne massif du Palaballa, puis, poursuivant sa route vers le nord, il aura le spectacle de la coupure de la Mpozo qui lui fera oublier les fatigues de la descente rocailleuse. Après une bonne heure de marche, il arrivera au pont sur lequel le chemin de fer franchit la Mpozo, dans une vallée profonde, souvent taillée à pic, la pittoresque rivière coule en torrent.

Vers l'aval, en corniche, se profile la voie ferrée; vers l'amont, dominant l'ensemble, le pic Cambier laisse apparaître ses rochers dénudés, aux aspects de ruines.

Le retour à Matadi, tout le long des huit premiers kilomètres du chemin de fer, montrera les difficultés formidables qui ont dû être vaincues dans cette première partie de la ligne.

Cette excursion permettra au touriste de se faire une idée des sites de la chaîne côtière et de l'aspect général de cette partie de la région des Cataractes qui est certes l'une des plus intéressantes du Congo.

La descente du fleuve à travers les Monts de Cristal, depuis le Stanley-Pool jusqu'à Matadi, est un des spectacles les plus beaux qui se puissent voir. L'approche du fleuve est malheureusement difficile et seuls les rapides de Léopoldville sont accessibles au touriste disposant de moyens ordinaires. L'excursion aux chutes d'Yelala par la rive droite en logeant à la mission de Kionzo est cependant possible, mais encore est-il nécessaire dans ce but de se mettre d'accord avec les pères rédemptoristes de la mission.

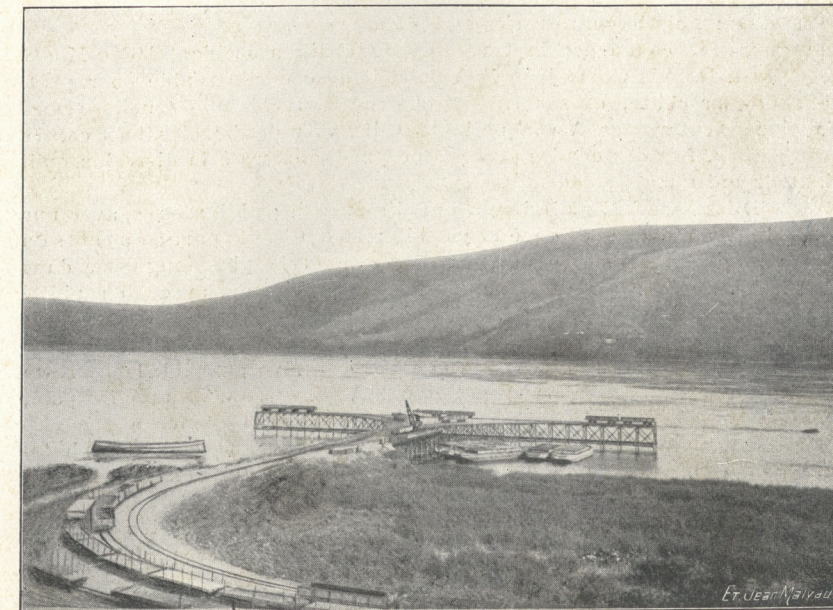
Voici en quels termes A.-J. Wauters décrit le fleuve, de Léopoldville à Matadi:

## » DU POOL A MANYANGA (1)

» A Léopoldville les montagnes qui, à l'entrée du Pool, s'étaient écartées en hémicycle, se rapprochent, ne laissant entre elles que la brèche étroite et profonde que les eaux fuyantes de l'ancienne mer ont pratiquée et par laquelle le fleuve s'écoule vers l'Océan.

» Le Congo, immédiatement après sa sortie du Stanley-Pool, précipite son courant plus étroit et plonge de 10 mètres par dessus des récifs. C'est la chute de Ntamo, la première des trente-deux chutes de Livingstone inégalement espacées depuis le Pool jusqu'à Matadi, sur un parcours de 360 kilomètres.

» De Léopoldville à Manyanga, le long de 140 kilomètres, le fleuve coule au fond d'une véritable gorge qui, à certaines places, se resserre jusqu'à ne pas atteindre 400 mètres de largeur. On s'imagine malaisément les proportions de profondeur et de vitesse que doit acquérir ici le courant qui,

(1) *L'État Indépendant du Congo*, par A.-J. WAUTERS. Bruxelles, 1 vol., 1899.

LE PIER AVAIL DE MATADI

en amont d'Upoto, mesure 30 kilomètres de largeur et qui, à l'entrée du Pool, dégorge en moyenne 55,000 mètres cubes à la seconde, lorsque la masse de ses eaux, lancée sur un lit à pentes raides, se rue dans des défilés aussi étroits! Le fleuve fait de brusques et incessants détours, présente une succession de renflements et d'étranglements. En maints endroits, il est bordé de falaises à pic de 100 à 200 mètres de hauteur; ailleurs, sa vallée s'élargit, s'arrondit en chaudrons et en pools.

» Les cours d'eau qui le rejoignent dans cette section : le Djue, le Kenke et le Luvubi, à la rive droite, et l'Inkisi, à la rive gauche, lui apportent leurs eaux en formant des chutes. La chute du Luvubi (rivière Edwin Arnold) tombe à pic d'une hauteur de 90 mètres dans le chaudron que Stanley a appelé Pocock-Pool, du nom d'un de ses compagnons qui s'y noya en 1878.

» En aval, les falaises deviennent plus hautes, le défilé se resserre encore, toujours obstrué de rapides : c'est la gorge de Zinga, qui coupe le point culminant de la chaîne côtière. A Pakambendi, le paysage se modifie : la brèche s'élargit, les rives s'affaissent, les collines s'éloignent en pentes plus douces, le fleuve s'apaise et reprend un aspect moins sauvage; la traversée du chaînon oriental des monts de Cristal est terminée.

#### » DE MANYANGA A ISANGILA

» Entre le chaînon oriental et le chaînon occidental s'étend une région large de 130 kilomètres que le Congo traverse, en un cours relativement calme. Il redevient plus ou moins navigable : les petits steamers de l'Association internationale africaine l'ont parcouru jadis, non sans peine il est vrai, et aujourd'hui encore un service de chalands y fonctionne.

» Le fleuve coule entre des hauteurs parfois escarpées; sa largeur, qui varie beaucoup, dépasse à certains endroits 2,000 mètres. Il y a deux chutes basses, à Tshumbo et à Itunsima, et plusieurs séries de rapides et de tourbillons qui exigent des piroguiers d'adroites manœuvres pour être franchies.

» Dans cette section médiane, le Congo reçoit successivement : la Lukunga (rive gauche), la Mata et le Luvombo (rive droite), le Kwilu et l'Unionzo (rive gauche). C'est en face du confluent de cette dernière rivière que l'expédition du capitaine Tuekey s'arrêta, en 1816, dans sa tentative de pénétration.

#### » D'ISANGILA A MATADI

» A Isangila, le régime du fleuve change de nouveau brusquement. Devant cette station, la masse des eaux, large de 1,550 mètres, tombe en une chute de 5 mètres de hauteur; puis le courant s'engage dans une gorge et commence la traversée du chaînon occidental des Monts de Cristal. Depuis Goma jusqu'à Yelala, il descend de rapide en rapide, de chute en chute, et son lit est obstrué de récifs et d'écueils, restes d'anciennes cataractes. A chaque instant, il forme des boucles, bute contre des éperons, fait des coudes presque perpendiculaires à la direction qu'il vient de quitter.

» D'Isangila à Matadi, il y a une distance de 90 kilomètres, avec une dénivellation moyenne de 1 mètre par kilomètre. C'est la partie du cours du fleuve la plus tourmentée dans sa direction et la plus fougueuse dans sa marche. En quelques endroits, les flots se précipitent avec une rapidité de 12 à 15 mètres à la seconde. Yelala est la dernière des trente-deux chutes de Livingstone; toutefois, les eaux ne commencent réellement à s'apaiser qu'après avoir dépassé le confluent de la Pozo (rive gauche); le lit reste encaissé, dominé à droite par le plateau de Vivi, surmonté du pic Léopold, et à gauche par le massif de Matadi, dominé par le pic Cambier.

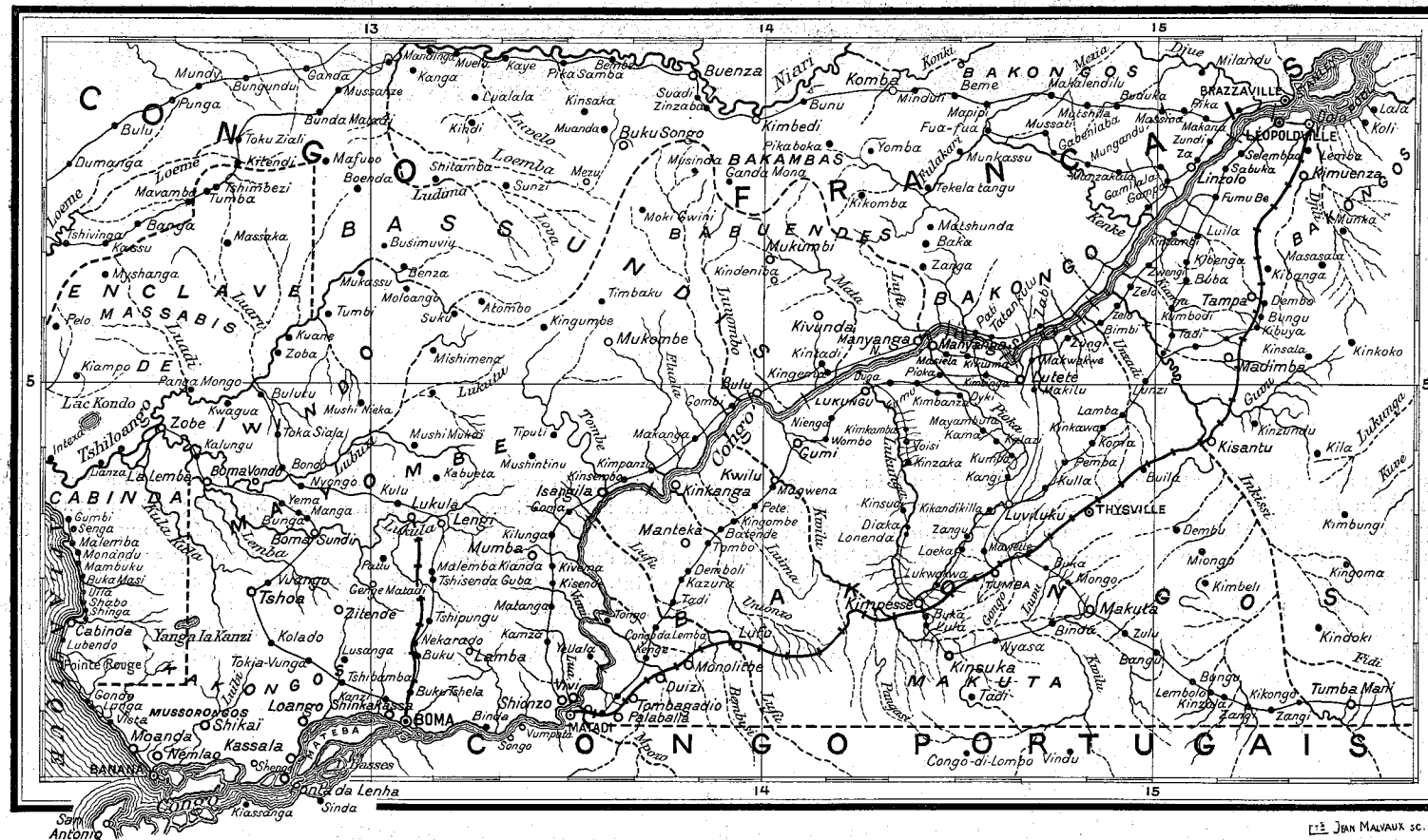
Souhaitons que sans tarder ces grandioses « scenery », dont la photographie des chutes d'Yelala donne une idée, soient bientôt reliées à Matadi par de bonnes routes.

Le chemin de fer du Bas-Congo se déroule en une succession de lacets à travers la région des cataractes, offrant au voyageur le spectacle pittoresque et sans cesse varié de la brousse africaine.

A la sortie de Matadi, la ligne remonte le Congo, traverse le ravin Léopold, s'accroche aux flancs escarpés, parfois verticaux, de la rive

gauche du fleuve, à 40 mètres au-dessus des eaux, pour pénétrer ensuite dans la chaotique vallée de la Mpozo, qu'elle suit sur un développement de 4 kilomètres et qu'elle franchit au moyen d'un pont de 60 mètres. Les tranchées ont été pratiquées dans des quartzites micacés et aimantifères très durs, qui donnent, d'ailleurs, une excellente pierre de construction, dans des roches amphiboliques vertes, schisteuses, altérées à la surface, enfin dans de la latérite, produit d'altération sur place des roches schisteuses, contenant des filons de quartz intacts, en position primitive. Les tranchées en cunette sont l'exception; la ligne est ou à flanc de coteau ou en corniche. Les murs de soutènement, les ponts, les aqueducs se succèdent presque sans interruption sur cette section dont le voyageur ne pourra se lasser d'admirer le paysage.

A partir du pont de la Mpozo, la nature du terrain change un peu; la ligne traverse moins de grès durs; elle coupe des psammites, des roches amphiboliques vertes déjà rencontrées ou enfin, et le plus souvent, de la latérite coupée de filons de quartz. La région est aussi tourmentée, les ravins d'érosion profonds, les flancs raides. Les terrassements de la ligne sont donc toujours importants et les ouvrages d'art nombreux jusqu'au kilomètre 24, c'est-à-dire jusqu'au col de l'horizon, ainsi nommé parce que,



de ce point, les premiers ingénieurs purent enfin découvrir une certaine étendue de pays.

La ligne traverse, entre les kilomètres 40 et 120, une région giboyeuse où l'on rencontre encore des éléphants, des buffles et des antilopes. Au kilomètre 126 on monte vers le col de Solé, situé à la cote 475, pour redescendre ensuite vers le Kwilu que l'on franchit au kilomètre 147 sur un pont de 80 mètres d'une seule portée. A droite, sur la rive gauche du Kwilu, les roches calcaires de Bafu. La ligne, après une nouvelle montée, descend, par une suite de lacets, dans la vallée de la Lukunga et le voyageur jouit, à gauche, d'une très belle vue sur le mont Bangu (altitude de plus de 1,000 mètres) et, à droite, sur les plaines de Kimpesé. Au bord de la Lukunga, se trouvent les établissements des missions de Kimpesé. Au delà, des deux côtés de la ligne, des massifs calcaires auxquels l'érosion a donné l'aspect de forteresses, puis la station de Tumba; bientôt après, la formidable montée qui conduit à Thysville, et au cours de laquelle on voit la vallée du Kwilu sur une distance considérable.

Toute cette première partie du chemin de fer, de Matadi à Thysville traverse en réalité une partie de la région des Cataractes assez aride. Ce n'est guère que sur les hauts plateaux du massif du Bangu, dans la vallée de la Lukunga et la haute vallée du Kwilu que l'on retrouve, avec la végétation tropicale, une population assez dense. Cette partie de la région des Cataractes se distingue du reste, de la partie située entre la chaîne de Thysville et le Stanley-Pool, par une précipitation atmosphérique faible et se rappro-

chant des précipitations en pays désertique. Les rivières y ont un caractère torrentiel, et la roche ou la brousse maigre forment le fond du paysage avec, par endroits, une tache verte au fond d'un ravin ou sur les hauteurs où l'eau des pluies peut séjourner quelque temps.

La saison des pluies parvient cependant à donner à tout le pays un aspect verdoyant. Cet aspect, qui tranche par son contraste avec l'aspect triste que les herbes brûlées en saison sèche donnent au pays, n'est que passager et peut tromper sur la réelle valeur de ces régions.

Thysville est à la cote 750, c'est-à-dire à une altitude qu'on ne retrouvera plus dans toute la partie centrale de la Colonie et qu'il faut aller chercher jusque dans la région des Grands-Lacs africains et du Katanga. Elle est placée sur une chaîne rattachée au Bangu et faisant partie de ce noyau orographique qui sépare l'Inkisi, l'Unzadi, la Pioka, la Lukunga et le Kwilu. Cette ville, très salubre, prend de jour en jour plus d'importance et constituera la villégiature et le sanatorium de toute la région du bas et du moyen Congo.

A la sortie de Thysville, la ligne descend vers la vallée de l'Inkisi; un beau pont de 100 mètres d'une seule travée a été jeté sur la rivière. Au delà de celle-ci, à droite, l'importante mission des Pères Jésuites. A partir du kilomètre 321, le chemin de fer suit la vallée boisée de la rivière Lukaya, dans le lit de laquelle on voit les grès rouges feldspathiques de l'Inkisi.

Au sortir de la vallée de la Lukaya elle s'élève vers Kimuenza, d'où l'on aperçoit la nappe argentée du Stanley-Pool et d'où, par une descente douce, la locomotive gagne la plaine sablonneuse qu'elle traverse en alignement droit jusqu'à Dolo, pour tourner ensuite vers l'ouest, dans la direction de Kinshasa et de Léopoldville.

Nous ne pouvons manquer de signaler, malgré ses difficultés d'accès actuelles, la merveilleuse chute de l'Inkisi, près de son embouchure dans le Congo. Cette chute est verticale sur plus de 60 mètres. Le pays de forêts, fortement entaillé par la vallée de l'Inkisi, profonde en cet endroit de quelque 150 mètres, réserve au hardi touriste des spectacles grandioses qui, pour certains, paieront largement les fatigues des 45 kilomètres de route indigène qui séparent ces chutes du chemin de fer. La photographie de ces chutes montre du reste et leur importance et leur merveilleuse grandeur. C'est certes un des plus beaux spectacles que la nature nous ait réservés au Congo.

Toute la partie de la région des Cataractes comprise entre la chaîne de Thysville et le Pool, à la différence de celle qui se roue entre Matadi et Thysville, est peuplée et riche en terrains de culture et en forêts.

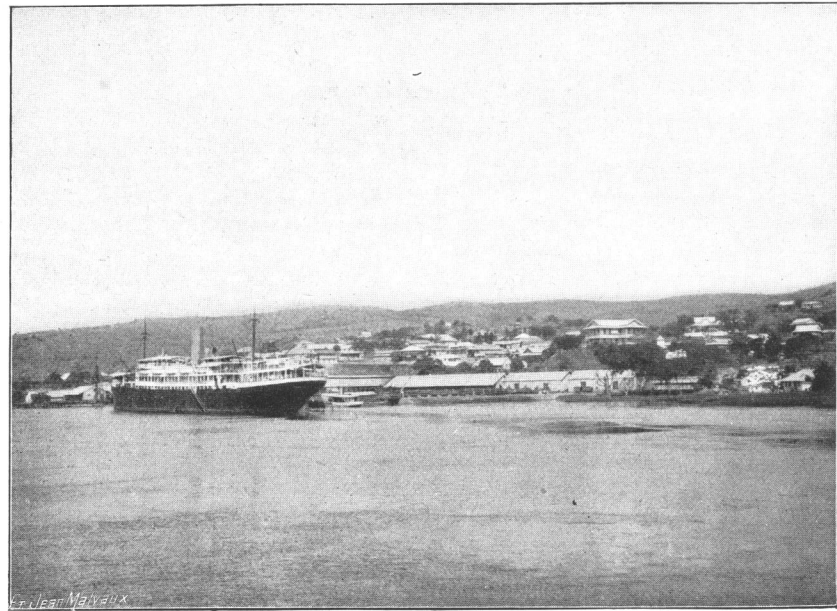
Cette seconde partie n'a pas encore l'aspect de la grande forêt et se rattache plutôt, par certains côtés, à celui de nos parties boisées et en taillis de l'Europe centrale.

La population de la région des Cataractes est très bonne, très douce. Décimée autrefois par les rafles d'esclaves, puis par le portage, elle se reconstitue lentement et donne d'excellents travailleurs, notamment à la Compagnie du Chemin de fer qui emploie plus de trois mille indigènes et a formé parmi eux non seulement des piocheurs, des serre-freins et des chauffeurs, mais aussi des machinistes, des ajusteurs, des téléphonistes-électiciens, etc.

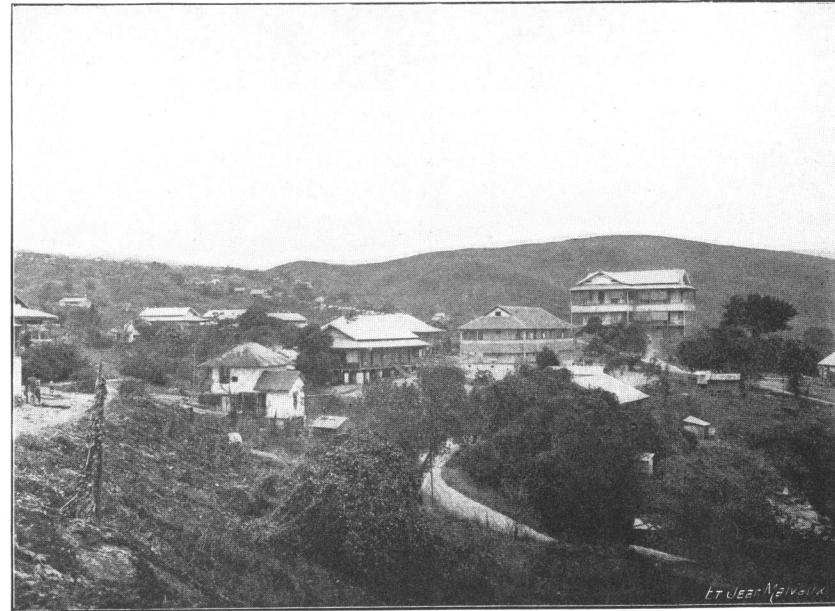
Le rôle local de la Compagnie du chemin de fer dans l'œuvre d'émancipation des populations indigènes mérite d'être souligné : d'une part, les ateliers sont de véritables écoles professionnelles, et, d'autre part, grâce à l'action éducative qu'exercent sur les noirs les manifestations du travail industriel, nous voyons ces populations hier encore épuisées, renaître à la vie et participer avec entraînement au développement normal de la civilisation.

Où cette vérité apparaît clairement, c'est dans le retour insensible de ces tribus aux pratiques agricoles qu'une période d'inquiétude, d'instabilité leur avait fait oublier.

On voit notamment se multiplier les champs d'arachides dont le produit contribuait si puissamment jadis à l'alimentation et aux transactions; les palmiers prennent une extension d'allure plus industrielle et le commerce d'huile de palme redeviendra, pour les populations de la région des Cataractes, une source féconde de bien-être. Ajoutons enfin que leur sol convient très bien pour la culture du caoutchouc des herbes qui trouve sur nos marchés européens des prix de plus en plus rémunérateurs. L. GOFFIN.



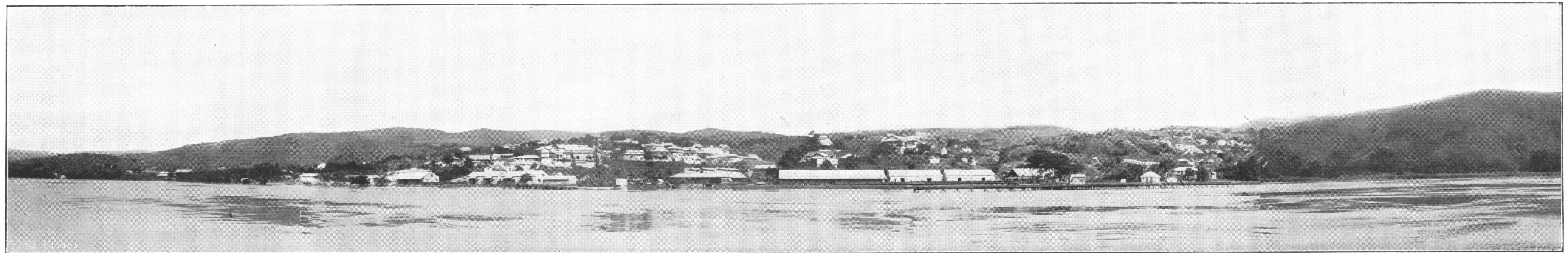
MATADI — VUE GÉNÉRALE



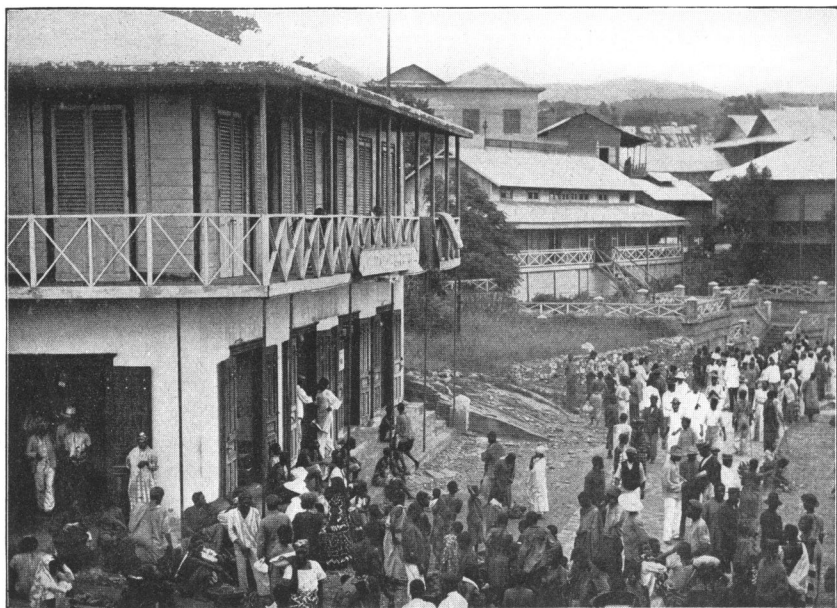
MATADI — VUE GÉNÉRALE



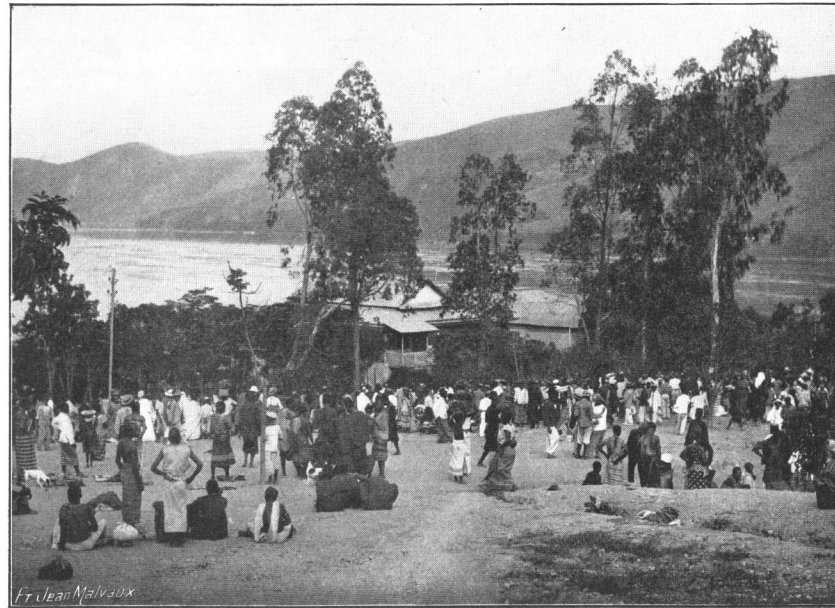
MATADI — RUE DE LA POSTE



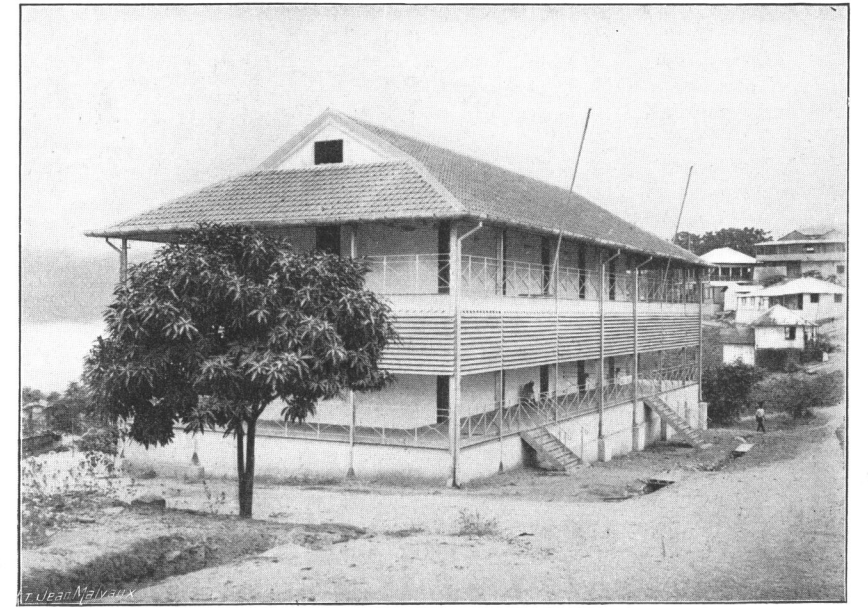
PANORAMA DE MATADI



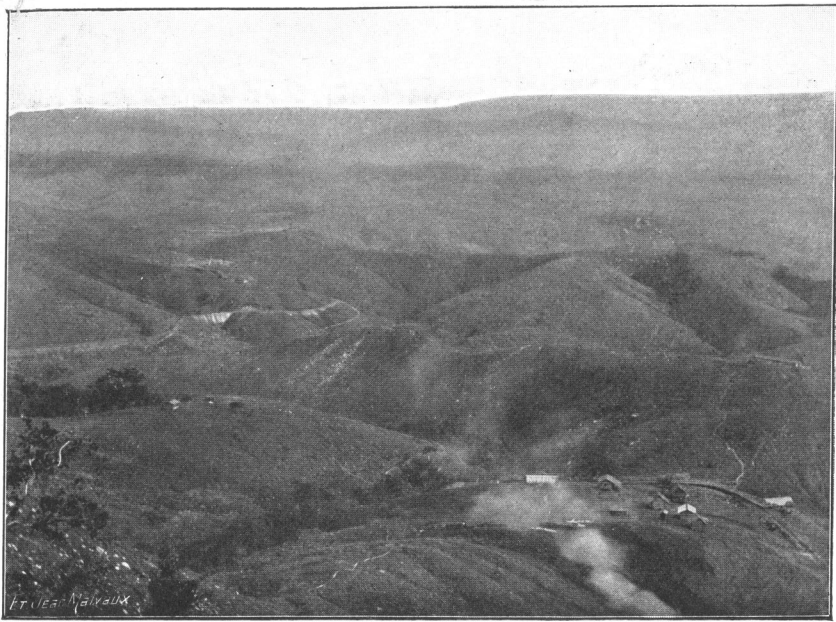
MATADI — RETOUR DU MARCHÉ, RUE DE LA BIBLIOTHÈQUE



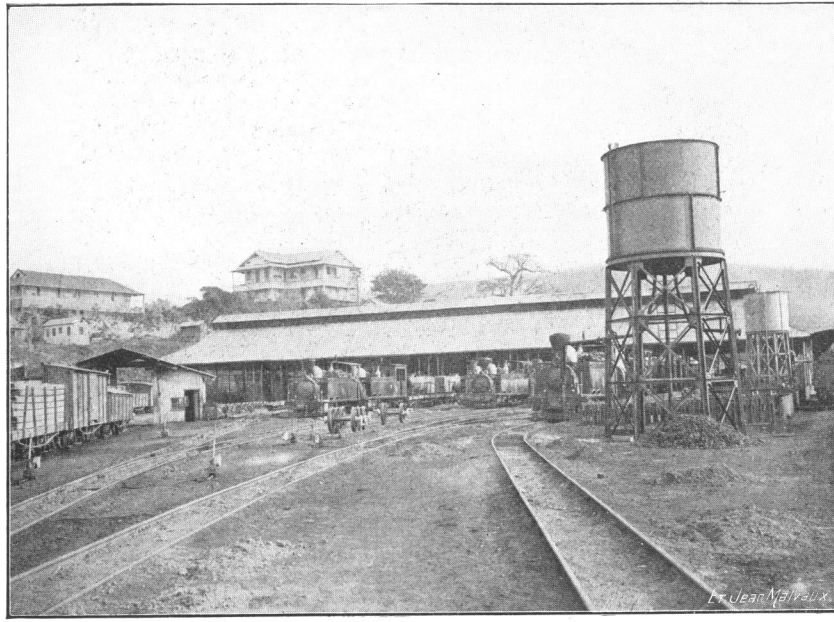
MATADI — LE MARCHÉ A LA PLACE DU COMMISSARIAT



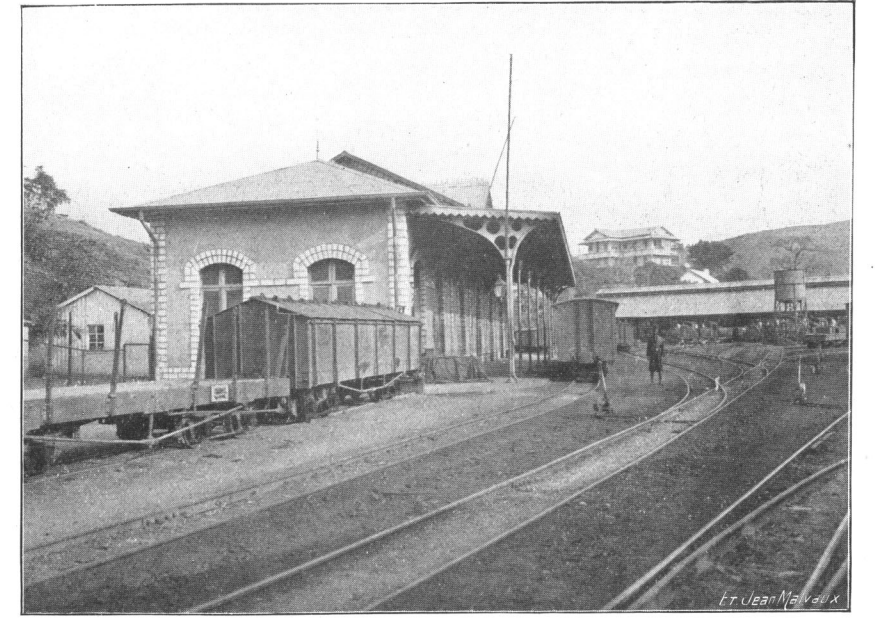
MATADI — BANQUE DU CONGO BELGE



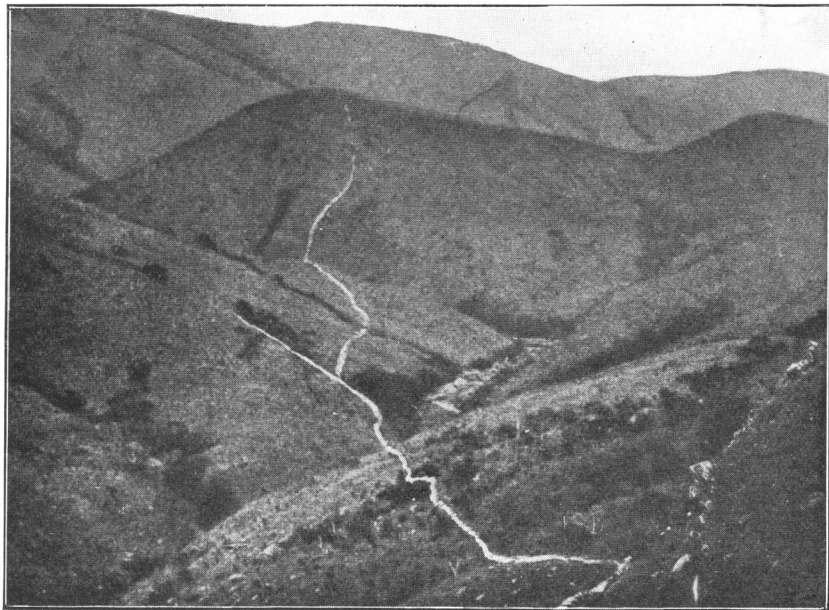
ENVIRONS DE MATADI



GARE DE MATADI — CHATEAU D'EAU



GARE DE MATADI



L'ANCIENNE ROUTE DES CARAVANES ENTRE MATADI ET LÉOPOLDVILLE



LE FLEUVE ET LA BROUSSE EN AMONT DE MATADI



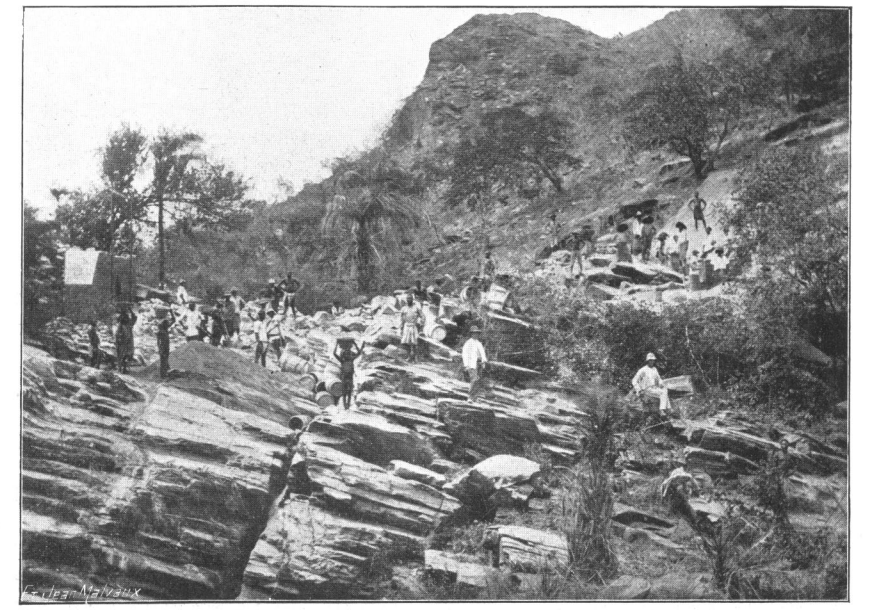
VUE PRÈS DE MATADI



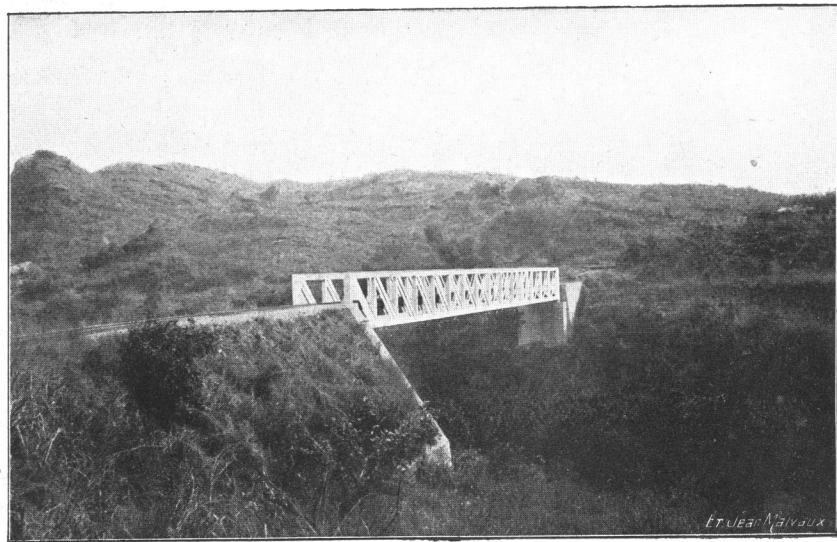
LA LIGNE AU KILOMÈTRE 4.5



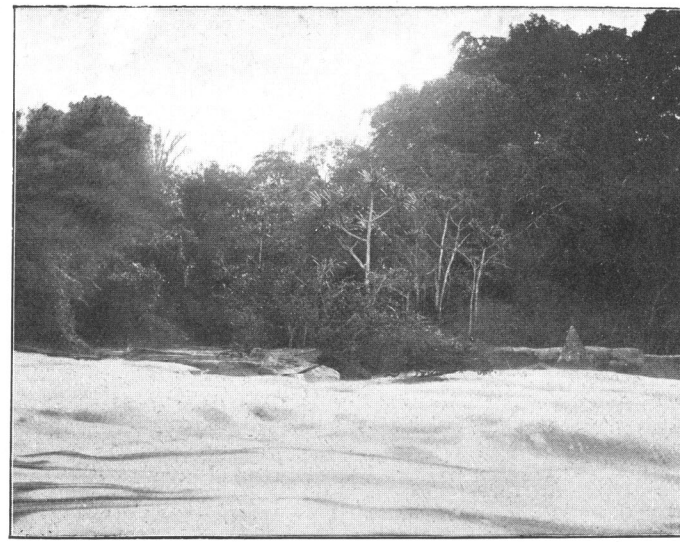
RAVIN LÉOPOLD, KILOMÈTRE 1,250



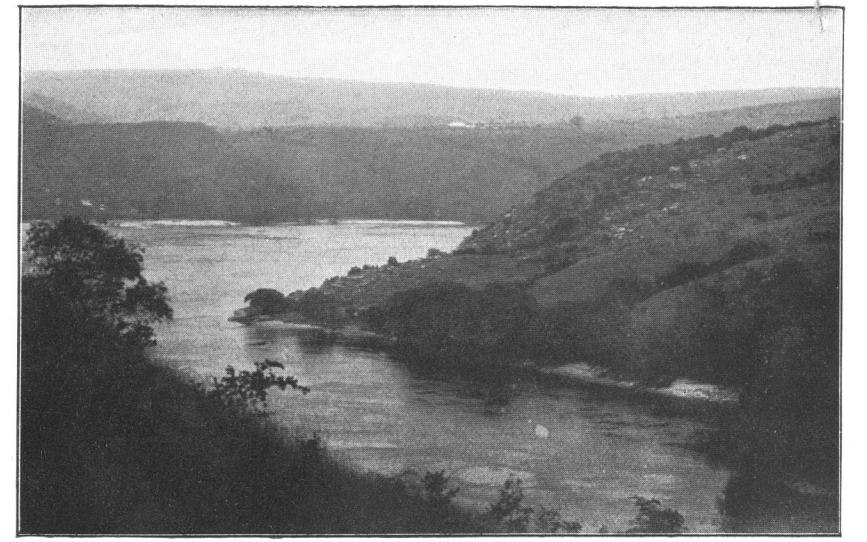
LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DANS LE RAVIN LÉOPOLD



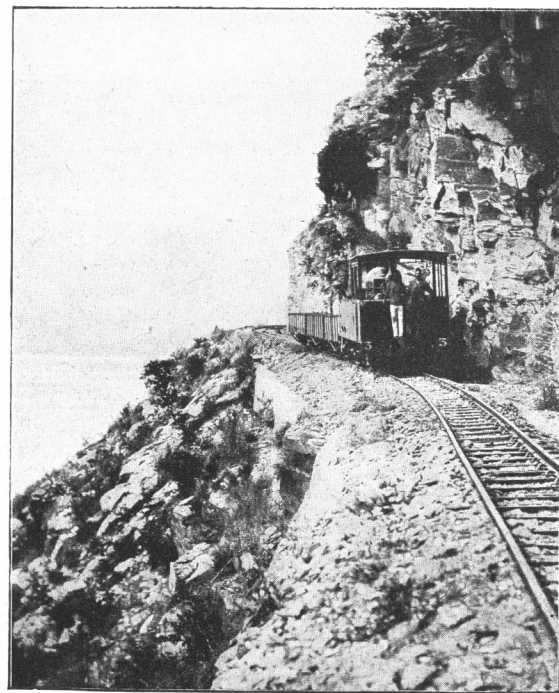
PONT SUR LE RAVIN LÉOPOLD



RAPIDES EN AMONT DE MATADI



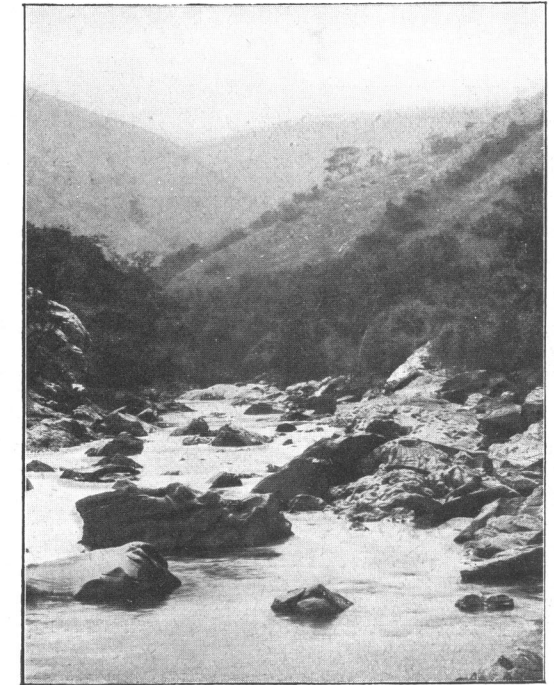
CONFLUENT DE LA M'POSO ET DU CONGO, KILOMÈTRE 3,800 DU CHEMIN DE FER



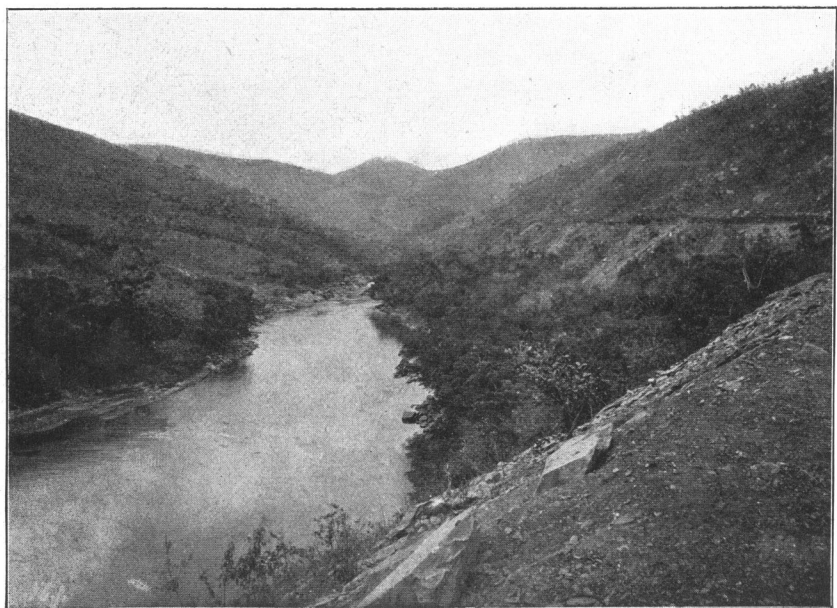
LA LIGNE LE LONG DU FLEUVE



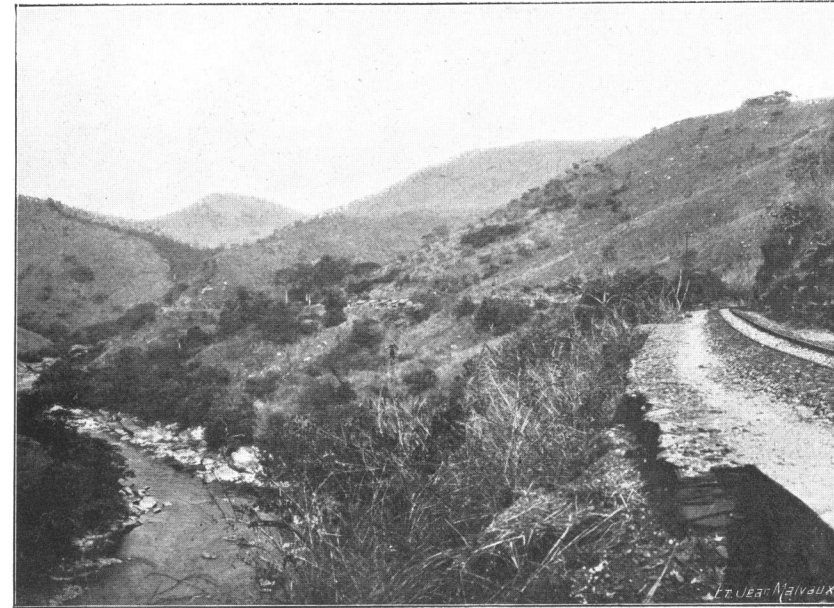
LA LIGNE AU KILOMÈTRE 4,5



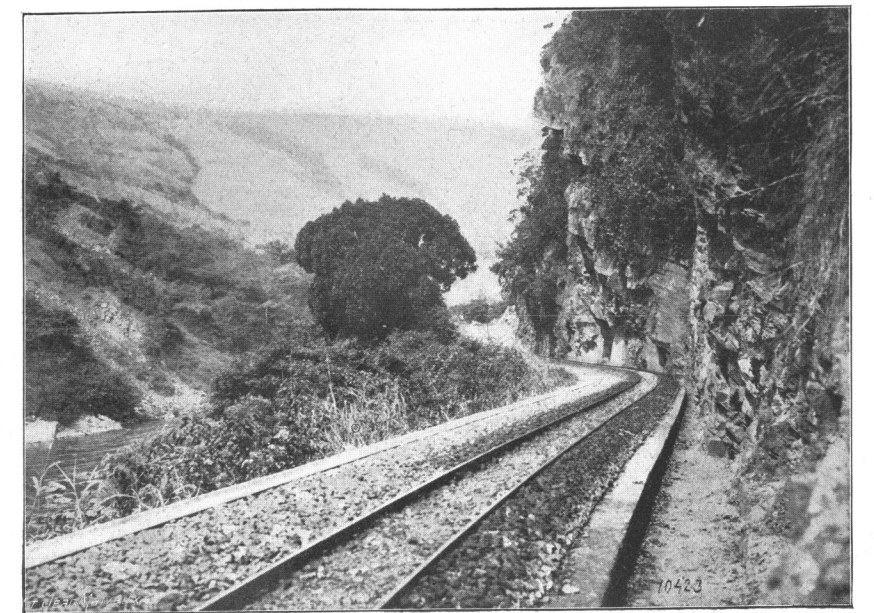
LA M'POSO PENDANT LA SAISON SÈCHE



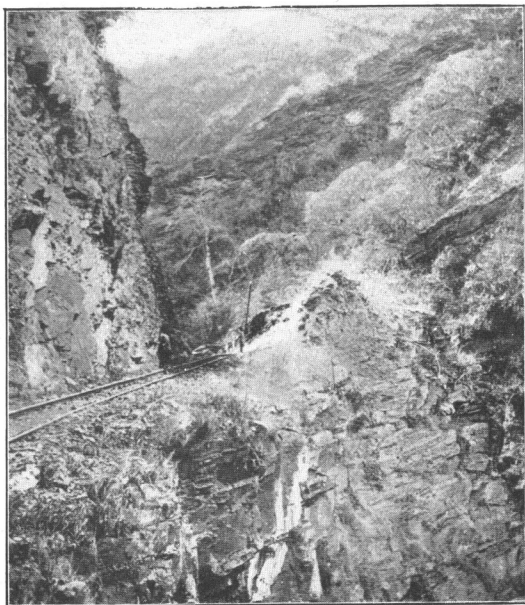
LA M'POSO PRÈS DE SON CONFLUENT



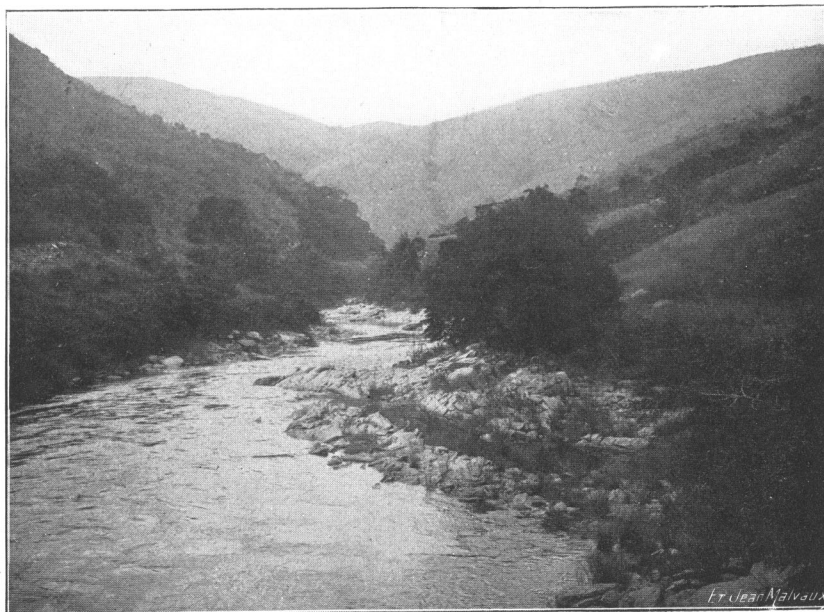
LA LIGNE AU KILOMÈTRE 5



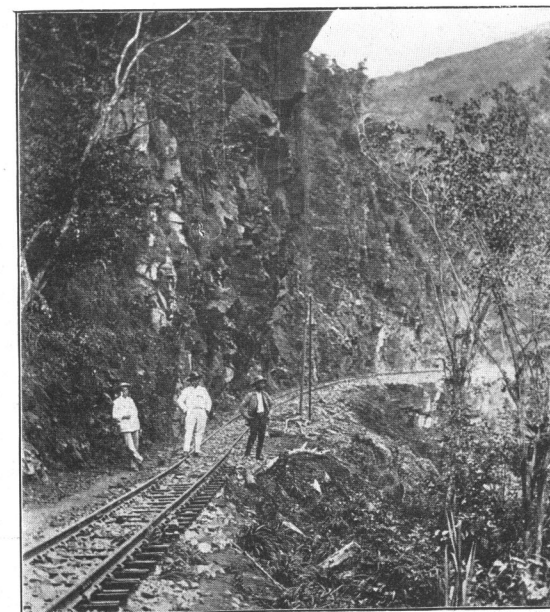
LA LIGNE LONGEANT LA M'POSO AU KILOMÈTRE 5,500



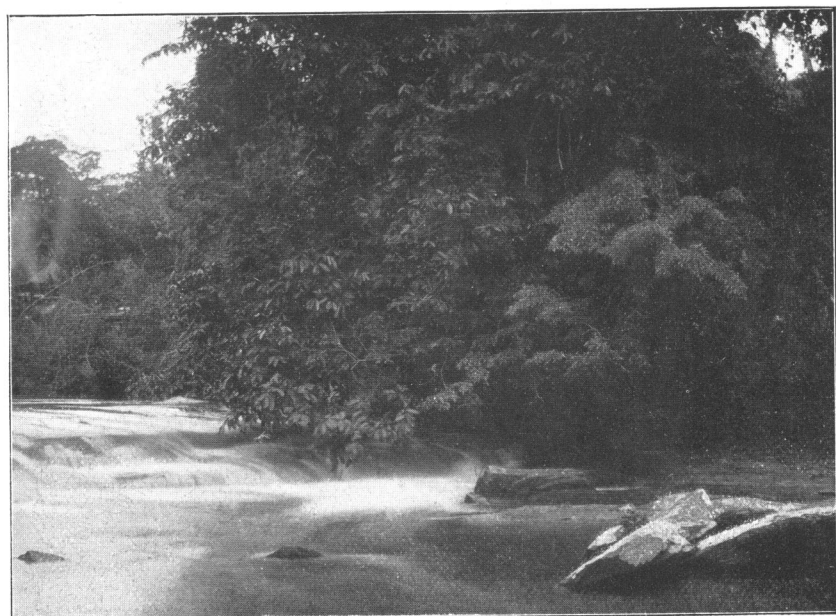
LA LIGNE DOMINANT LA M'POSO AU KILOMETRE 6



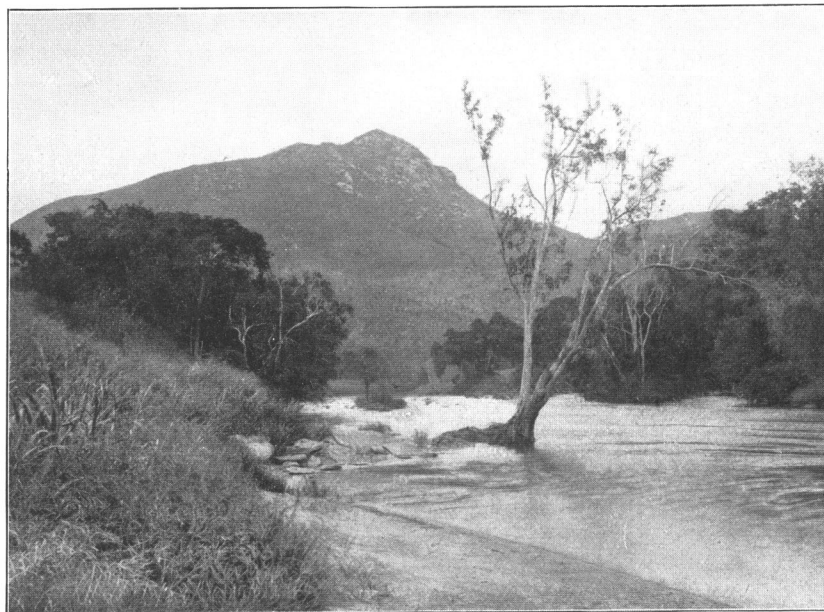
LA M'POSO VERS L'AVANT, VUE PRISE AU PONT DU KILOMETRE 7.700



LA GRANDE CORNICHE AU KILOMETRE 7



UNE CHUTE DANS LA RÉGION DES CATARACTES



LA M'POSO VERS L'AMONT ET LE PIC CAMBIER. — VUE PRISE DU PONT AU KIL. 7.700



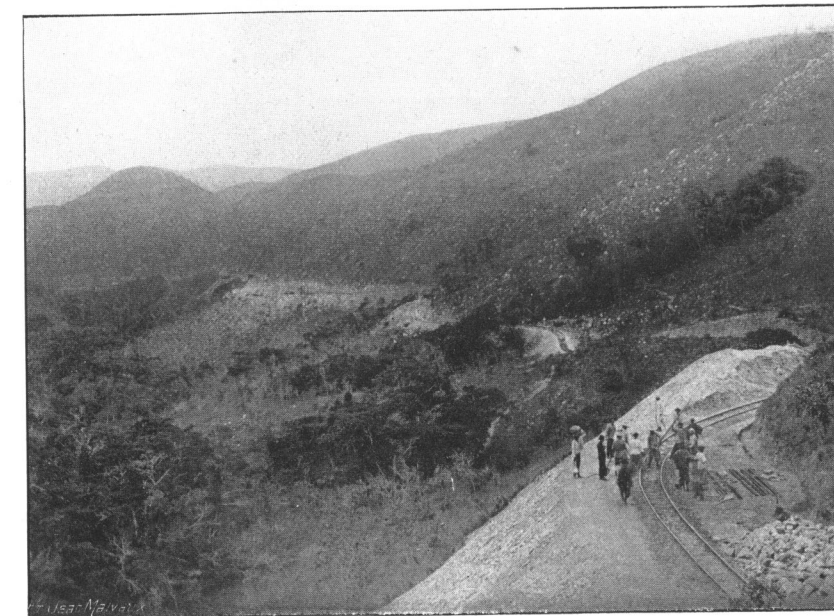
PONT DE LA M'POSO AU KILOMETRE 7.700



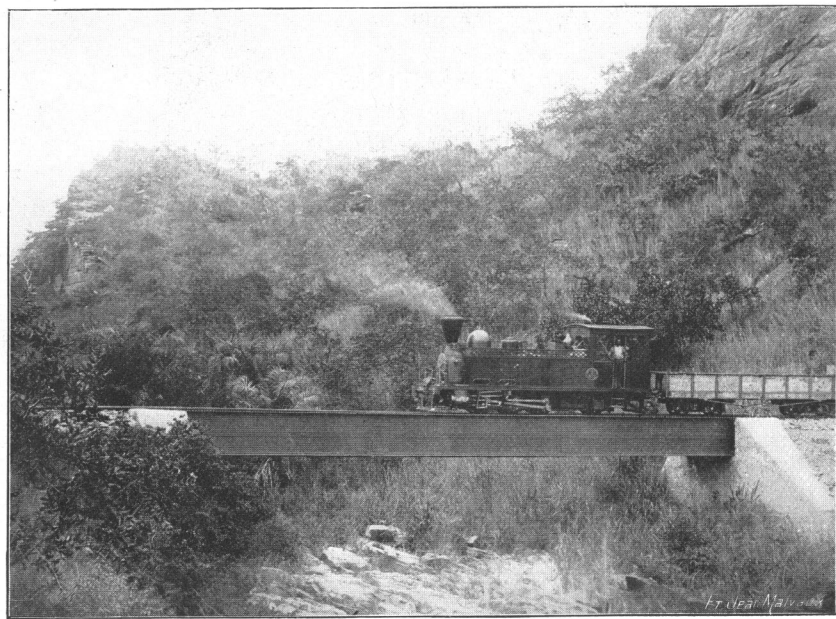
CHUTE DE LA M'POSO



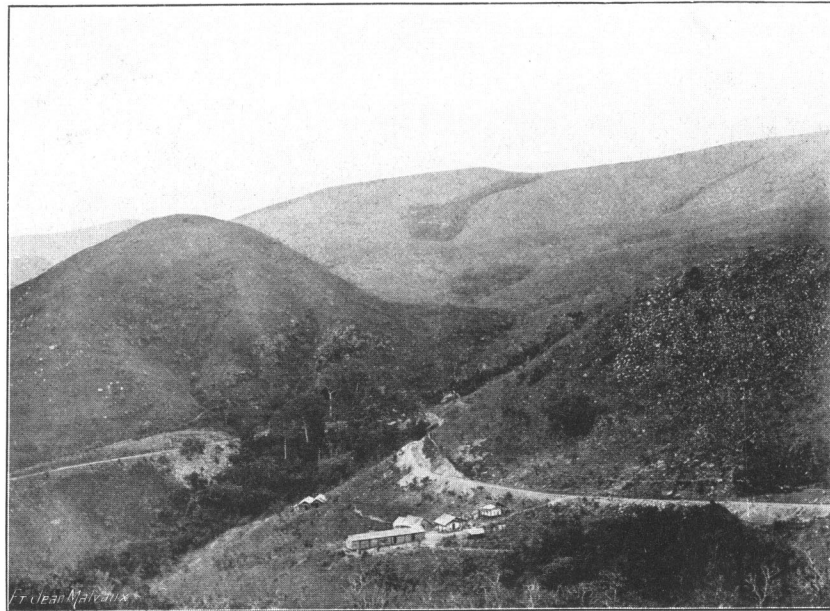
RIVIÈRE DANS LA RÉGION DES CATARACTES



DANS LE MASSIF DU PALLABALA



PONT DANS LE MASSIF DU PALLABALA



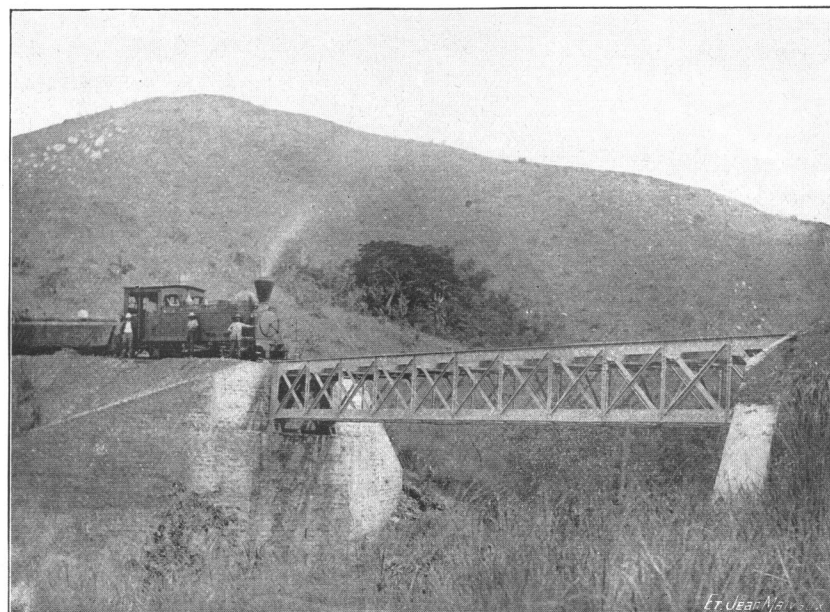
RAVIN DU SOMMEIL, KILOMÈTRE 12,500



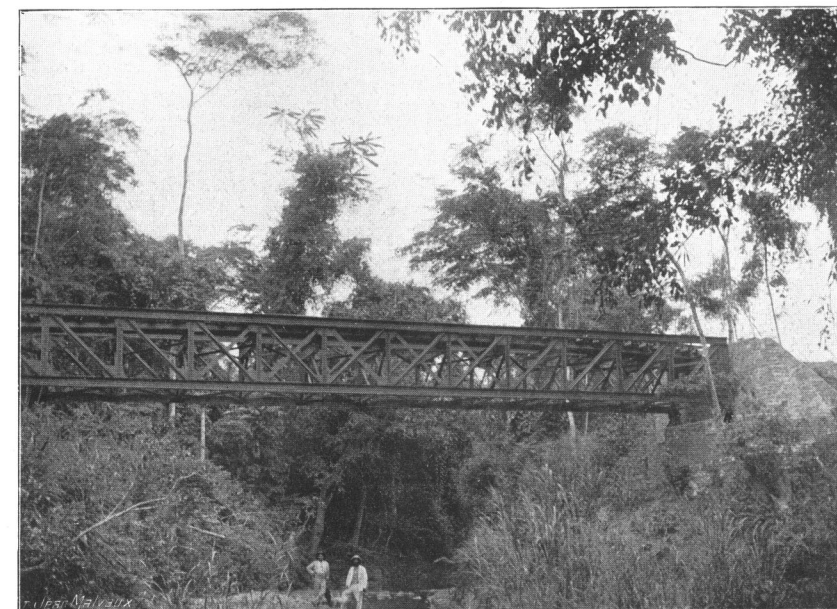
PONT DU RAVIN DU SOMMEIL



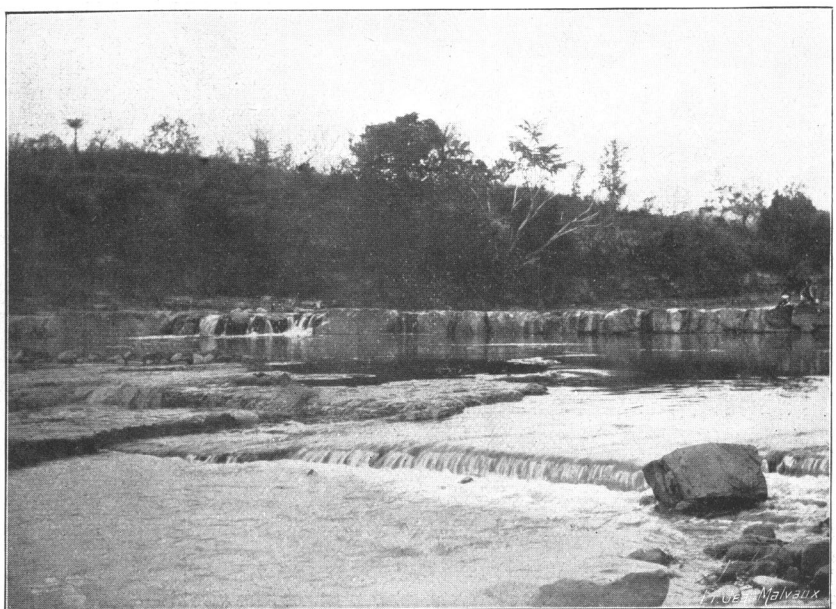
PONT DU RAVIN DE LA CHUTE, KILOMÈTRE 13



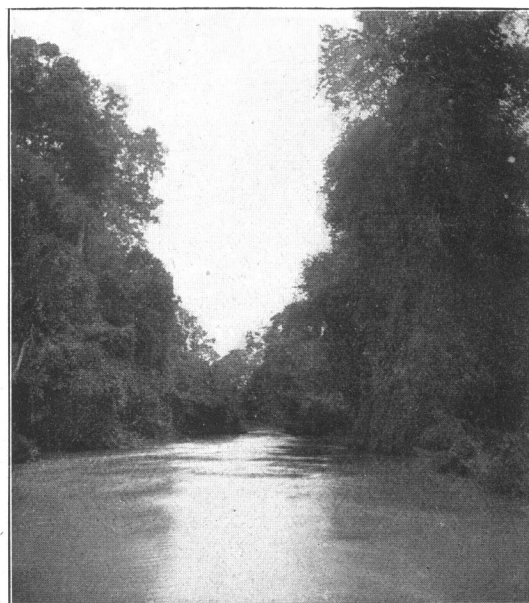
PONT DE PONDÉNÉ, KILOMÈTRE 16,500



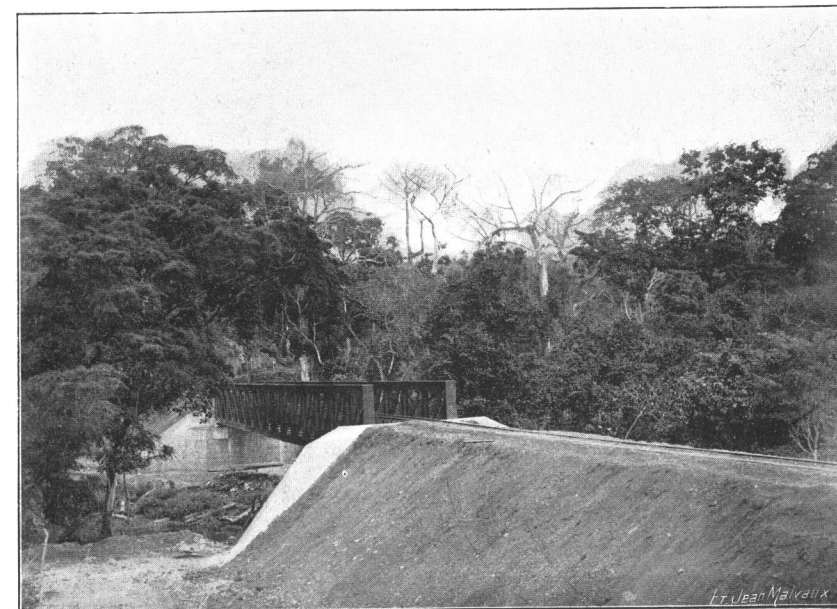
PONT DE LA BEMBISI



RIVIÈRE DANS LA RÉGION DES CATARACTES

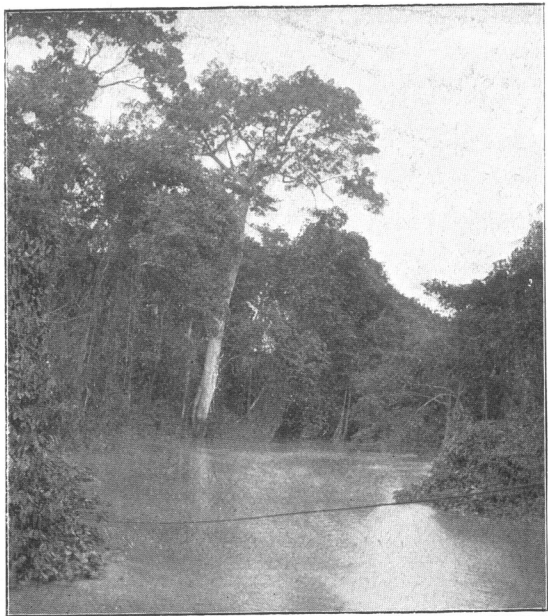


RIVIÈRE LUFU EN AVAL

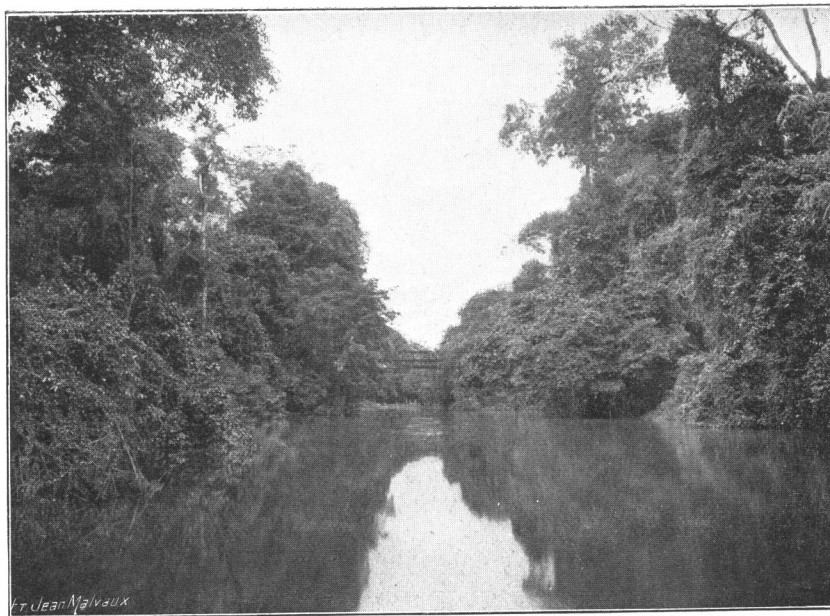


PONT DE LA LUFU, KILOMÈTRE 80

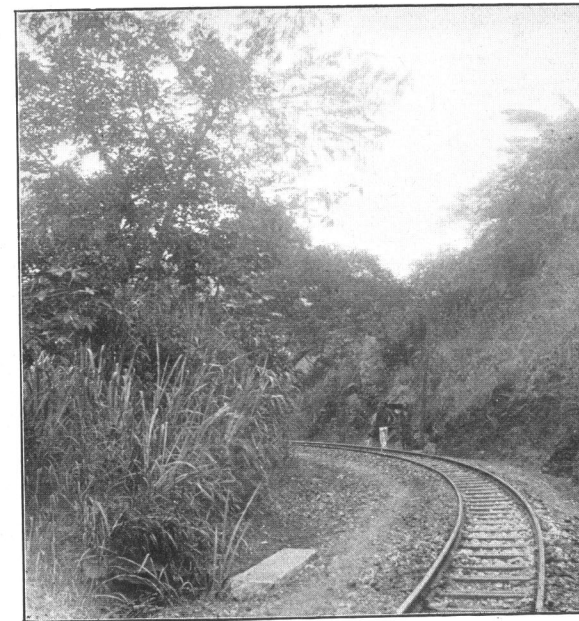




LA LUFU EN AMONT



LA LUFU



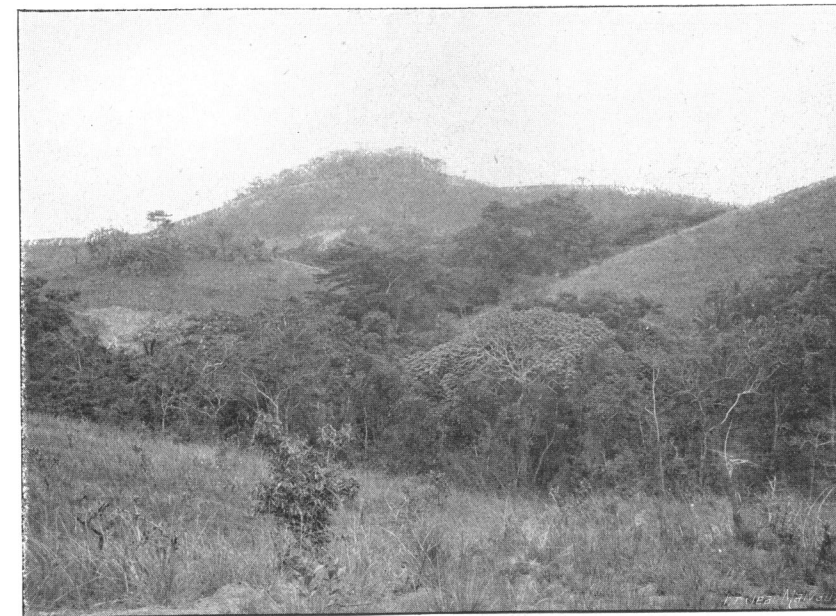
PAYSAGE PRÈS DE LA LUFU



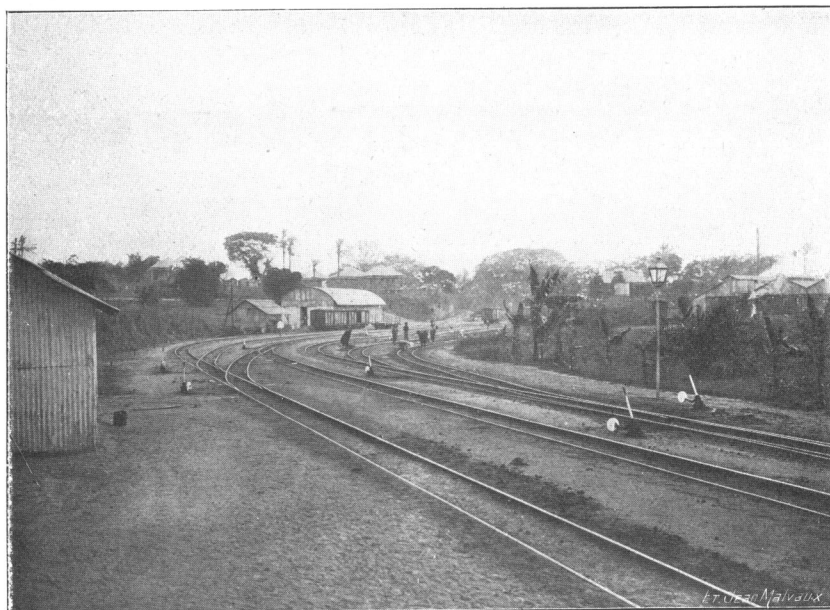
GARE DE LA LUFU



RIVIÈRE DANS LA RÉGION DES CATARACTES



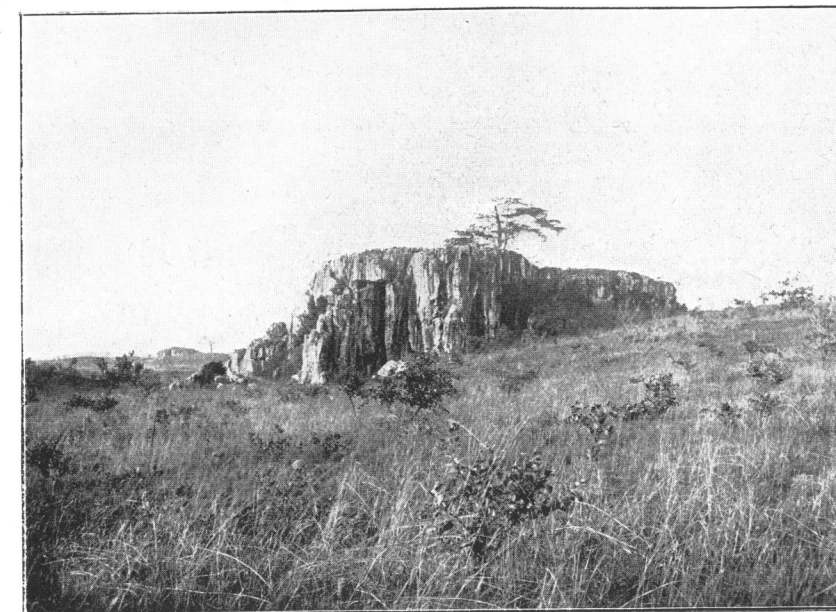
MONT CHEVELU, KILOMÈTRE 92



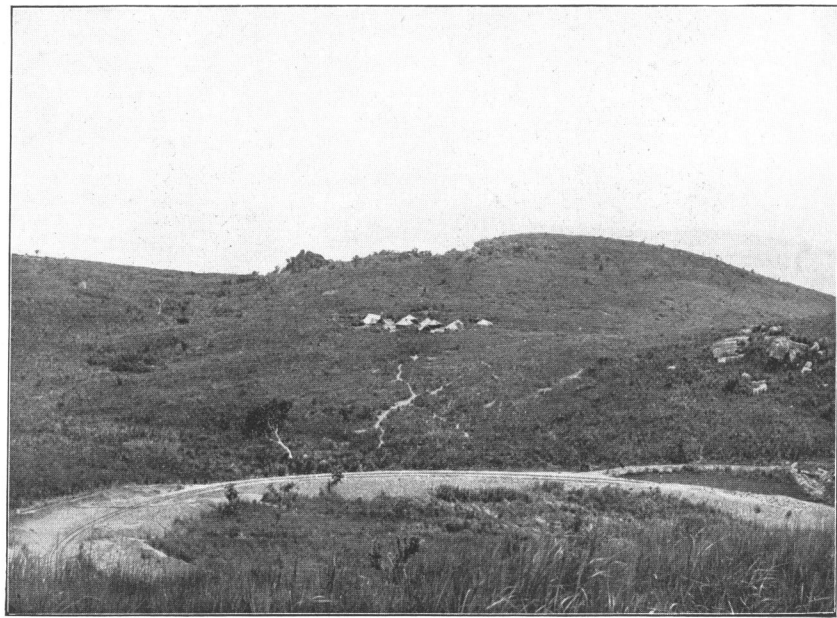
VUE GÉNÉRALE DE SONGOLOLO, KILOMÈTRE 98



PASSAGE PROVISOIRE DE LA KONKULA, KILOMÈTRE 100



ROCHERS DANS LA RÉGION DES CATARACTES



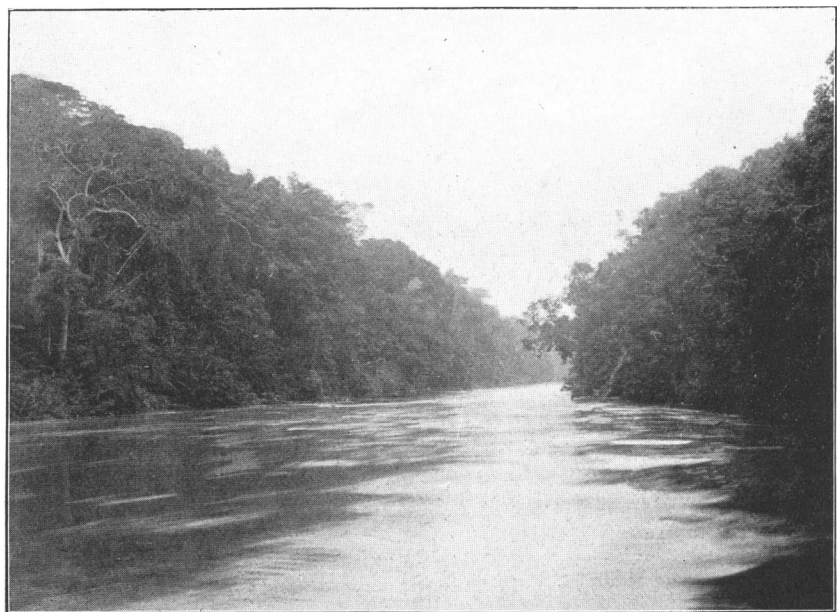
COURBE PRÈS DE KIMPESE, KILOMÈTRE 138.5



ROCHES CALCAIRES DE BAFU, KILOMÈTRE 143



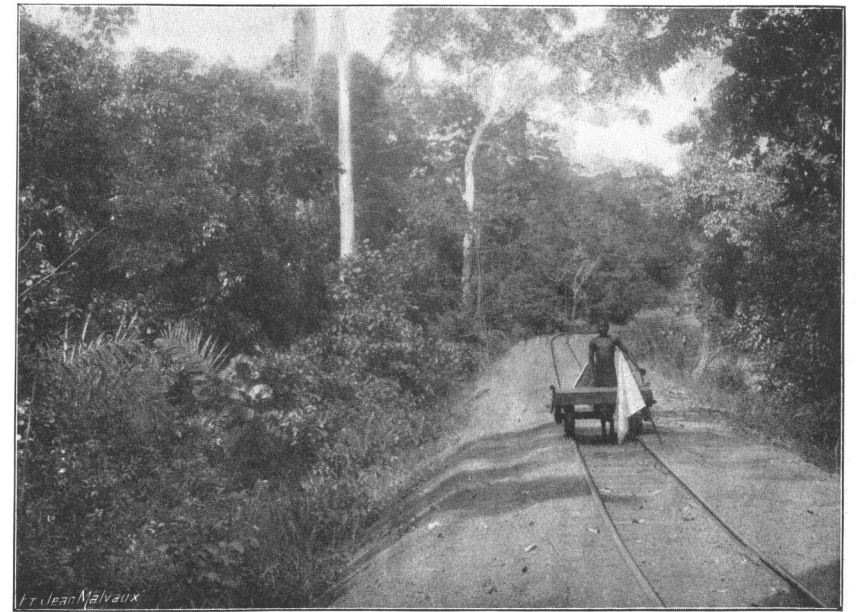
PONT DE LIANES SUR LE KWILU



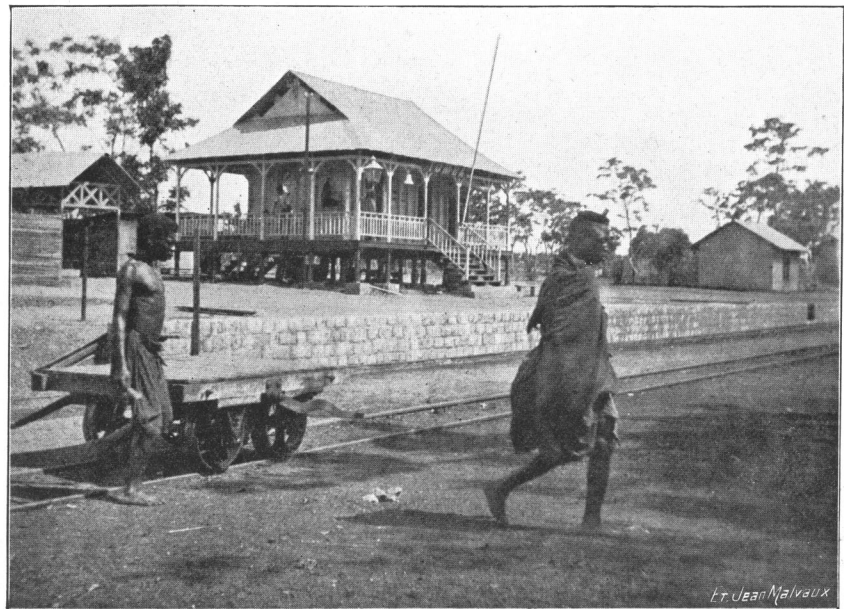
RIVIÈRE KWILU



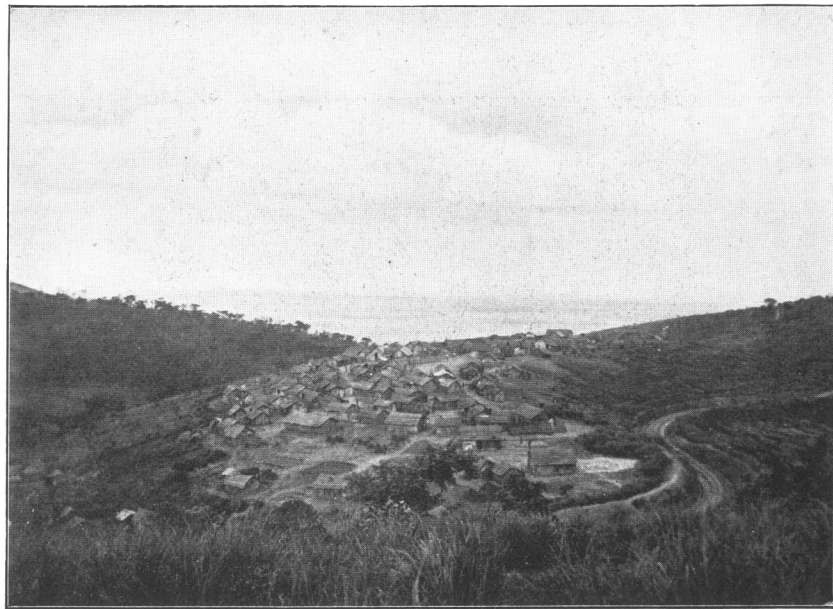
PONT DU KWILU, KILOMÈTRE 146



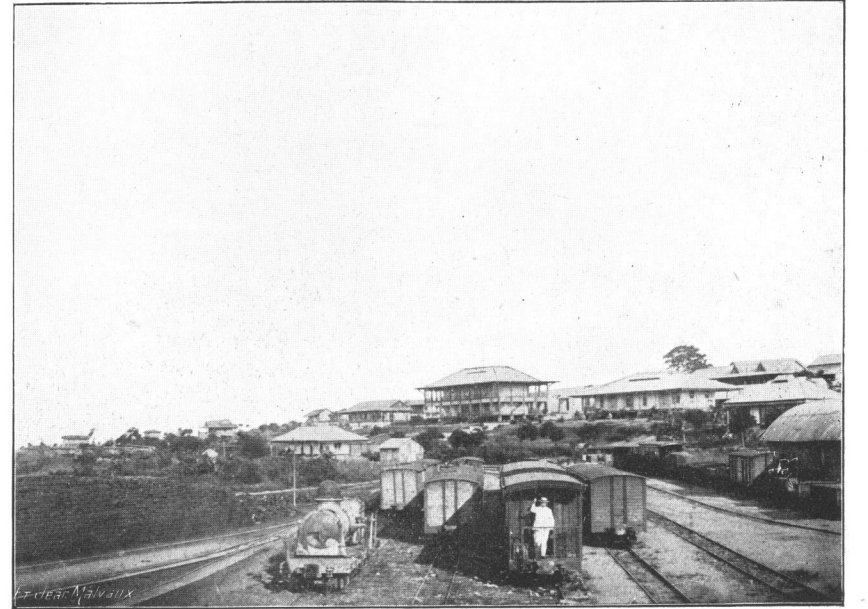
PAYSAGE PRÈS DU KWILU



GARE DE TUMBA, KILOMÈTRE 187



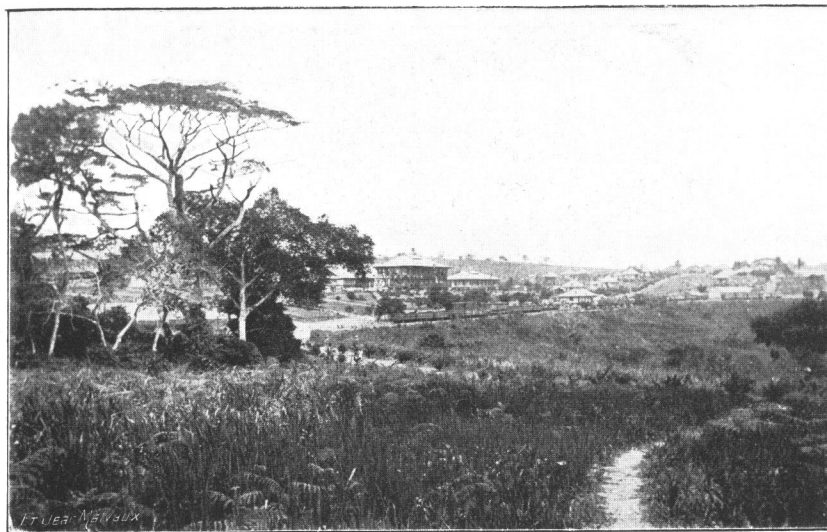
THYSVILLE — VILLAGE DES NOIRS



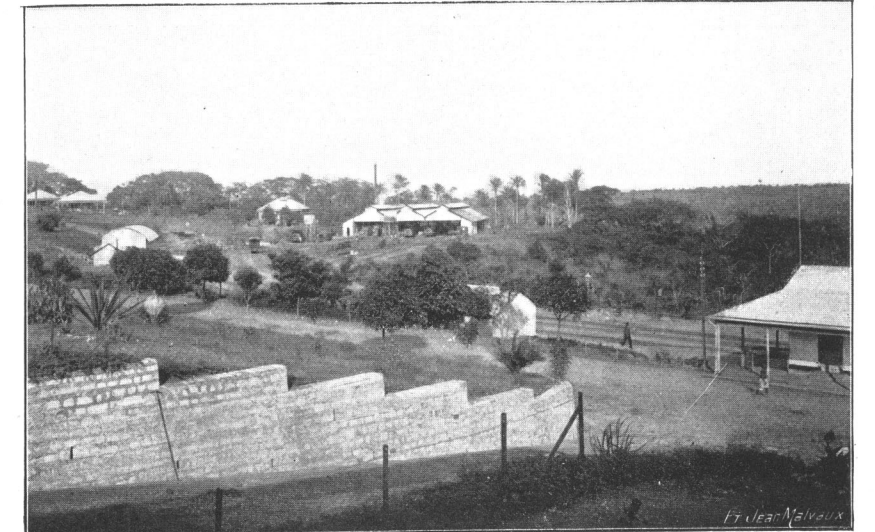
GARE DE THYSVILLE, KILOMÈTRE 232



THYSVILLE — HOTEL DE LA COMPAGNIE D'ALIMENTATION DU BAS-CONGO



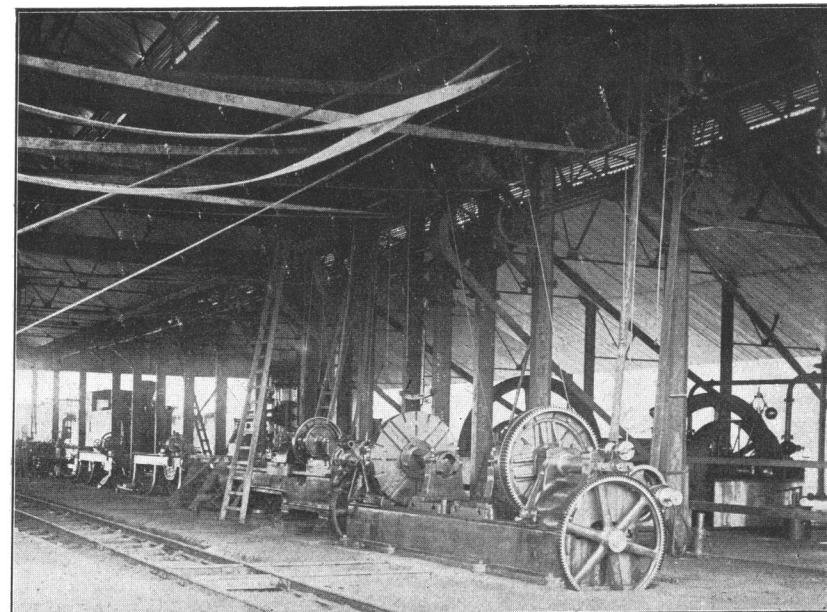
THYSVILLE



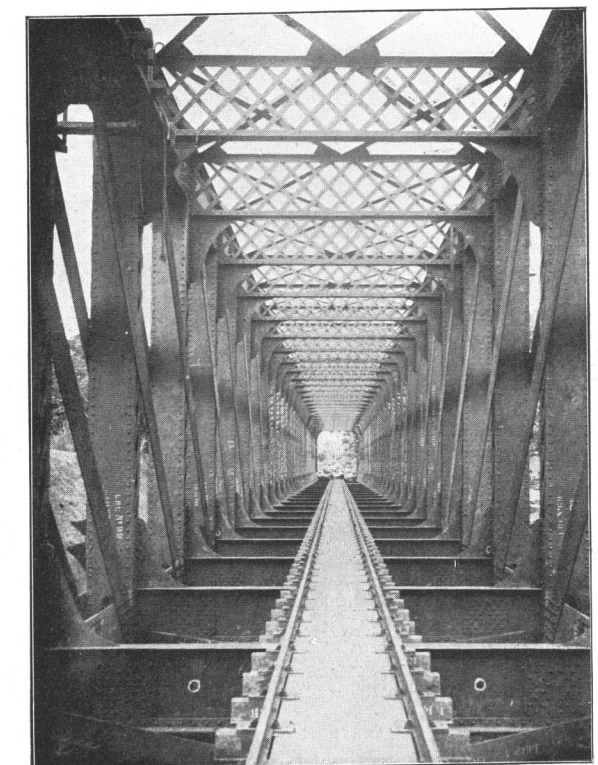
THYSVILLE — LES ATELIERS DE LA GARE



CHUTES DE L'INKISI



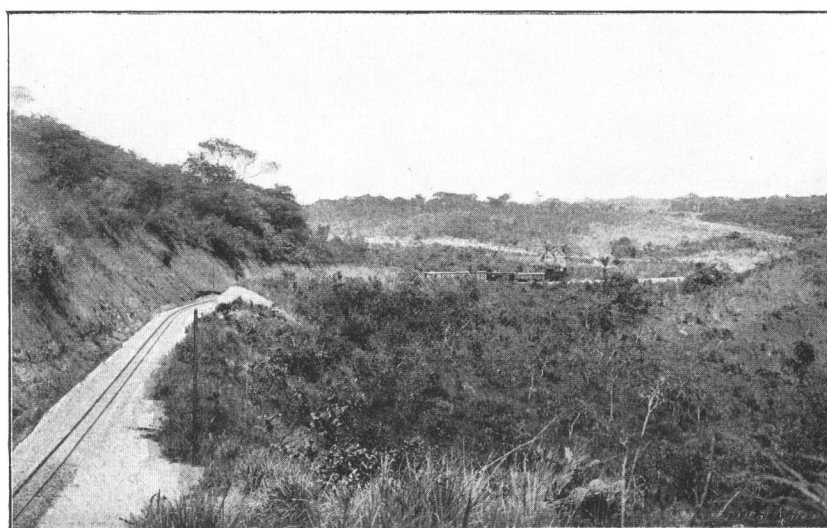
THYSVILLE — INTÉRIEUR DES ATELIERS



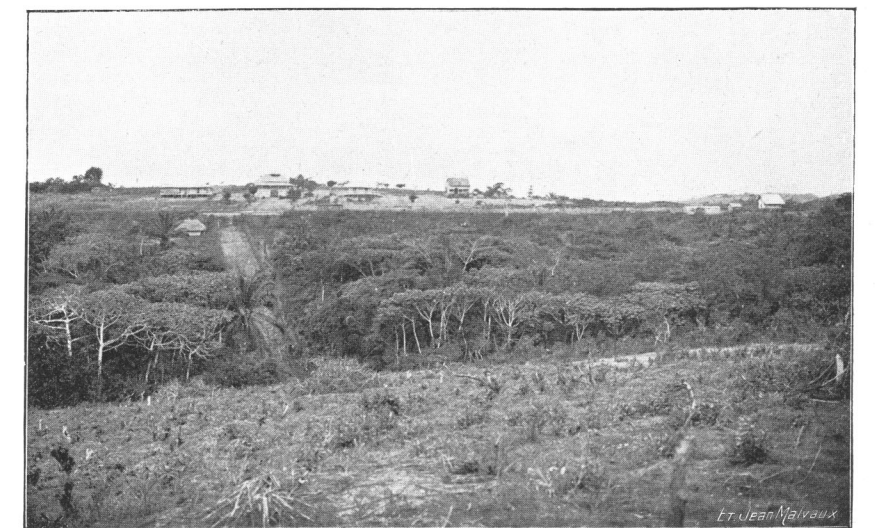
TABLIER DU PONT DE L'INKISI



RIVIÈRE INKISI, KILOMÈTRE 265



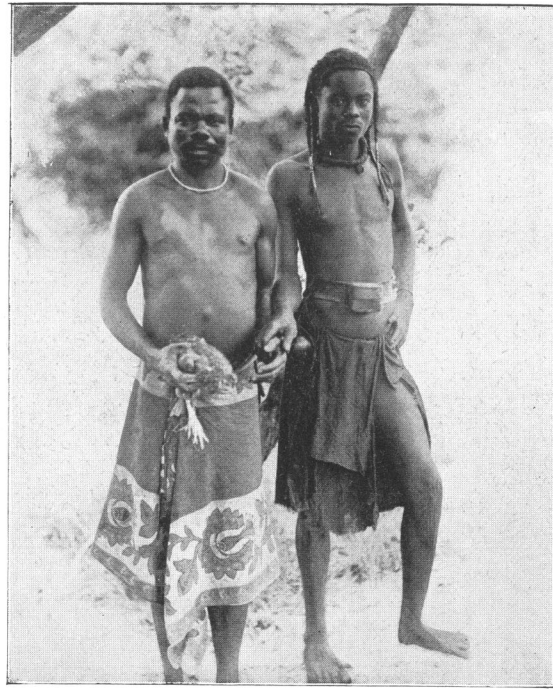
LA VOIE FERRÉE A 4 KILOMÈTRES DE MADIMBA



MADIMBA, KILOMÈTRE 286



GARE DE MADIMBA



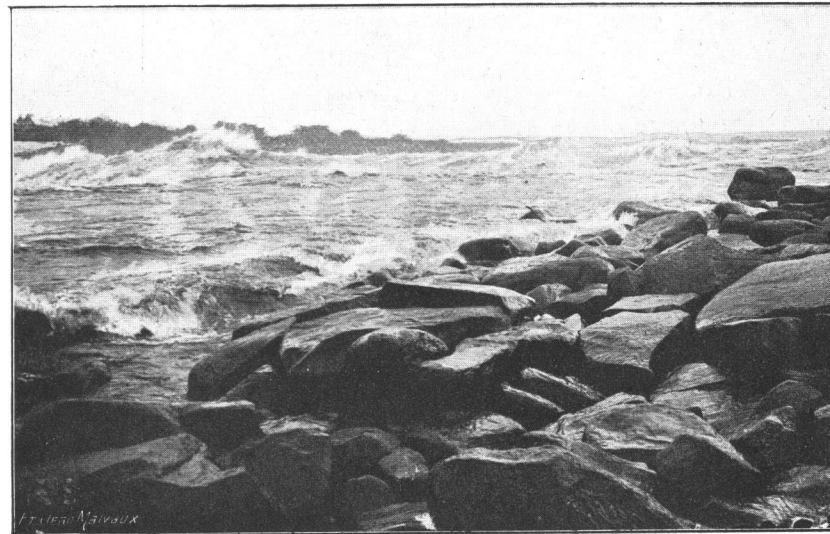
INDIGÈNES DU BAS-CONGO



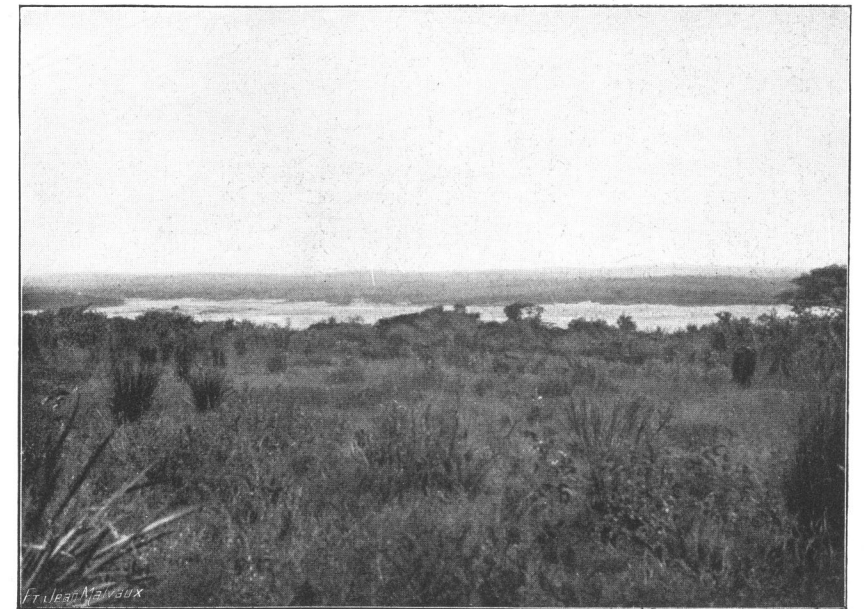
CHUTE DE L'INKISI



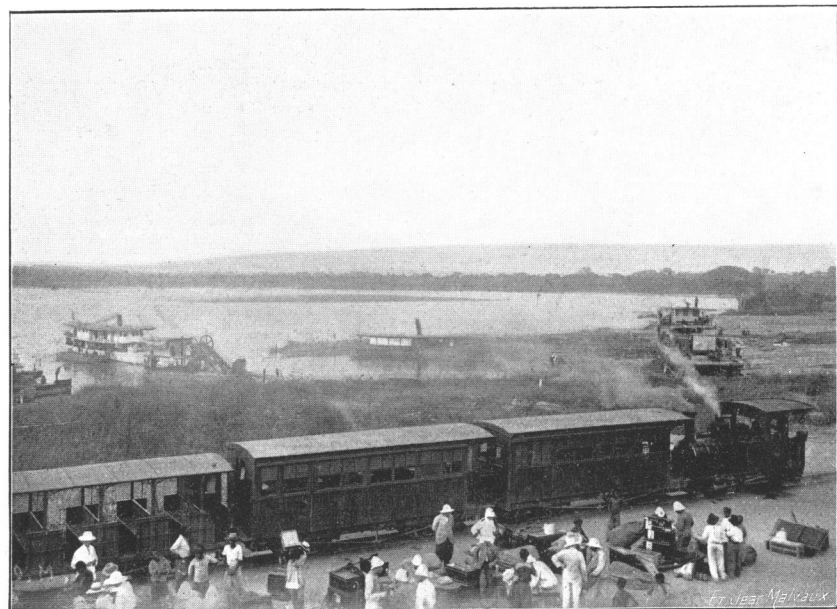
KINSHASSA, KILOM. 387 — DÉPART D'UN TRAIN DE VOYAGEURS



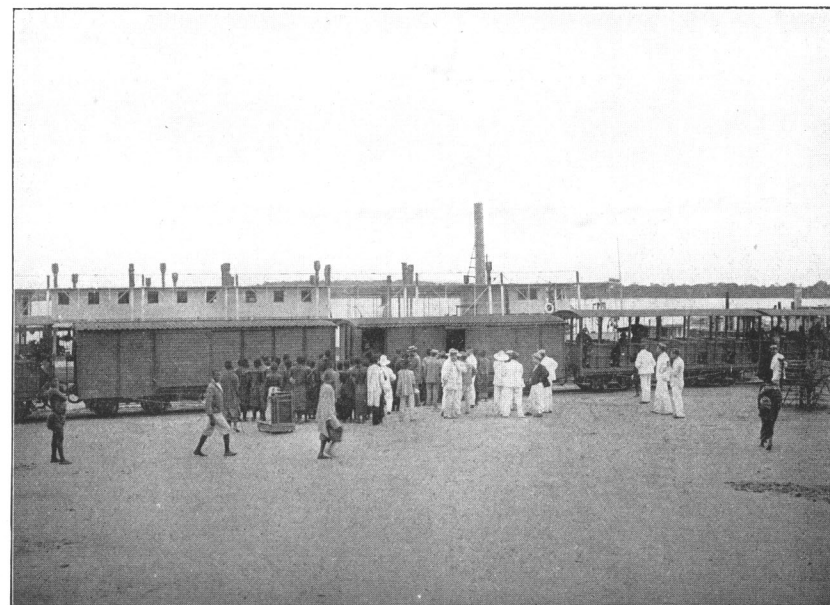
CHUTES DU CONGO A LA SORTIE DU STANLEY-POOL



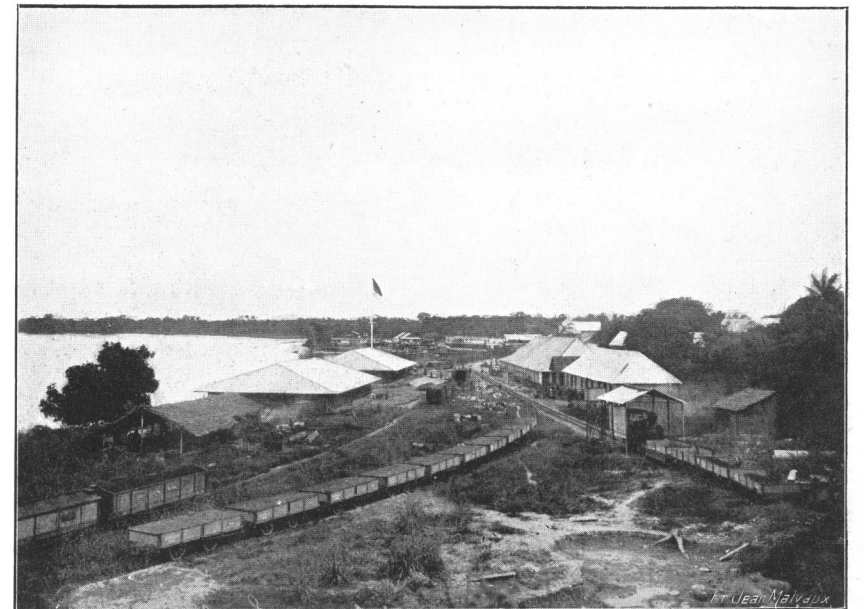
RAPIDES DU CONGO A LÉOPOLDVILLE



LÉOPOLDVILLE — ARRIVÉE D'UN TRAIN



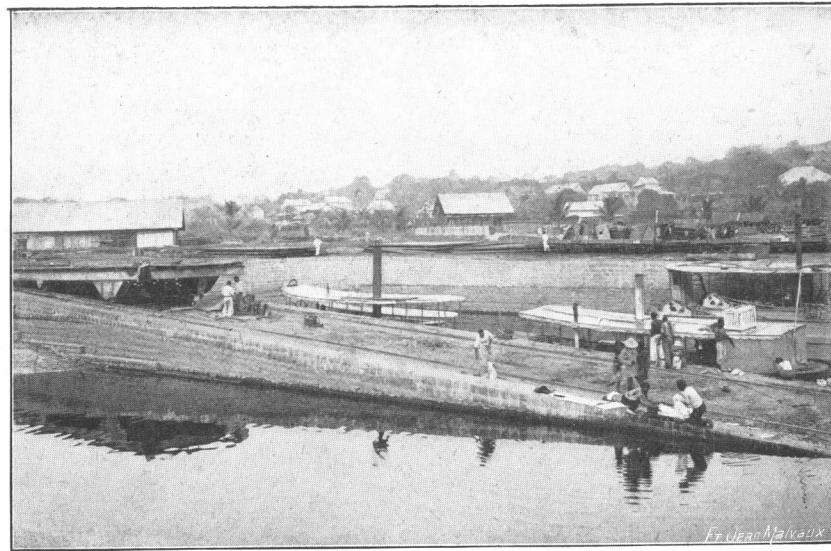
LÉOPOLDVILLE — ARRIVÉE DU COURRIER D'EUROPE



LÉOPOLDVILLE — GARE A MARCHANDISES ET ATELIERS



ARRIVÉE A LA GARE DE LÉOPOLDVILLE, KILOMÈTRE 400



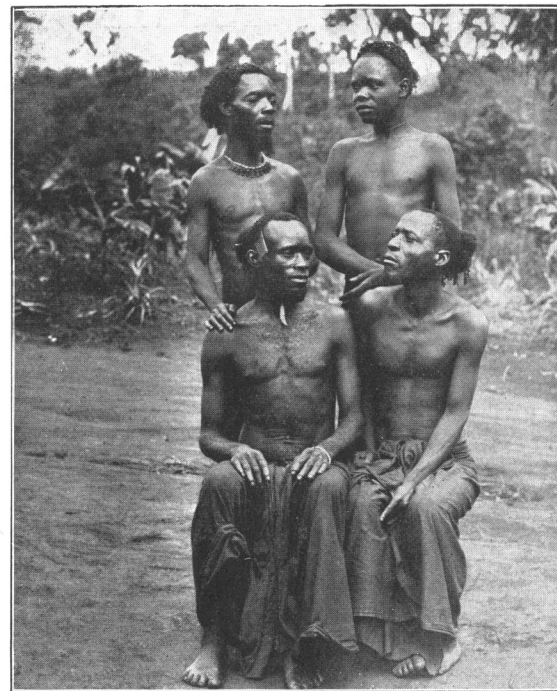
LÉOPOLDVILLE — LES QUAIS



LÉOPOLDVILLE — FAUBOURG DE GALIEMA



KINSHASSA. — FEMME BATEKE RÉDUISANT EN POUDRE L'ÉCORCE ROUGE DU « GOULA »



INDIGÈNES BANFUMU DES ENVIRONS DE LÉOPOLDVILLE



BAOBAB ABATTU A KINSHASSA



KINSHASSA — DIRECTION DE LA SOC. AN. BELGE POUR LE COMMERCE DU HAUT CONGO



KINSHASSA — VUE SUR LE STANLEY-POOL



LE STANLEY-POOL. — CHARGEMENT DE MARCHANDISES A LA « CITAS »

# PHARES RUBIS

**F. Herrmann**

INGÉNIEUR (E. P. M.)

35-37, rue de l'Amazone  
BRUXELLES



**Ad. Claeys-Moerman**

9, Parvis de la Trinité, 9, IXELLES

Téléphone 10907

Fleurs naturelles, stérilisées et artificielles

Etablissement d'horticulture

GARNITURE DE PLANTES ORNEMENTALES ET TRAVAIL DE JARDINAGE

Trousseaux, layettes, lingerie Confectionnée



CHEMISES D'HOMMES  
SUR MESURE  
OBJETS D'ENFANTS  
BLOUSES — JUPONS

**BERTHE DUVIEUXART**

45, bd Van Iseghem OSTENDE  
128, rue Royale BRUXELLES

Téléphone - Sablon - 2554

FOURRURES

**Maison E. NEUGEBAUER**

Rue du Trône, 28, Bruxelles

CONFECTIONS PELISSES  
COUVERTURES, TAPIS  
EN TOUS GENRES

Conservation des Fourrures pendant l'été avec garantie

**Jean GHYSELS**

TAPISSIER

Installation complète d'Ameublements  
à tempérament

ACHAT DE MOBILIER

Rue Haeck, 57, MOLENBEEK

Chiens de luxe à vendre

MAISON ED. WAUTERS  
**A L'EDREDON**  
BRUXELLES  
TAPIS ANGLAIS  
RIDEAUX  
TAPIS  
LINOLEUM  
3 RUE BODENBROECK  
Pres la Place du Grand Sablon  
Téléph. 3009



Un Savon pur fabriqué  
par des usines modèles  
vous procurera du linge  
blanc comme neige.

**SUNLIGHT SAVON**

EST PUR.

1906

**ROMDENNE**

Fournisseur de S. M. le ROI

100, rue Royale, BRUXELLES

CHEMISIER et TAILLEUR

Mouchoirs, cravates, gilets, caleçons  
SPÉCIALITÉ DE BAS ET CHAUSSETTES

Téléphone 2338

CLICHÉS POUR JOURNAUX  
REVUES, CATALOGUES INDUSTRIELS & ARTISTIQUES  
PAR LES  
APPLICATIONS  
PHOTOGRAPHIQUES  
ETABLISSEMENTS  
**JEAN MALVAUX**  
PARIS BRUXELLES  
41, Rue de Valenciennes 49, Rue de Louvain, 49  
Téléph. 44-44 Téléph. 1228  
LILLE, rue des Laines  
Phototypographe Photographie  
Photoétygraphie Photochromographe  
Spécialités Paris, Bruxelles, Amsterdam, St-Louis, Lille et Gand  
7 MÉDAILLES D'OR - 2 DIPLOMES D'HONNEUR - 6 GRANDS PRIX  
MEMBRE DU JURY  
Exposition 1906, St-Louis 1904, Bruxelles 1910, Gand 1913, Paris 1914

**A. HANLET**, 212, rue Royale  
AGENT GÉNÉRAL POUR LA BELGIQUE DES BRUXELLES

**Pianos GAVEAU**

1<sup>re</sup> MARQUE FRANÇAISE

MEMBRE DU JURY PIANOS DROITS  
HORS CONCOURS PIANOS A QUEUE

BARCELONE 1888  
MOSCOU 1891  
CHICAGO 1893

CRÉATEUR du plus petit piano  
à queue du monde : 1<sup>m</sup>40x1<sup>m</sup>35

AMSTERDAM 1895  
PARIS 1900

Seule Maison à Bruxelles

1<sup>er</sup> GRAND PRIX LIÈGE 1905 — TÉLÉPHONE 7632

IMPRIMERIE SCIENTIFIQUE  
**Charles BULENS, Éditeur**

RUE TERRE-NEUVE, 75

BRUXELLES TÉLÉPHONE 505



TYPOGRAPHIE — LITHOGRAPHIE — CHROMO-  
LITHOGRAPHIE ET CHROMOTYPOGRAPHIE —  
SPÉCIALITÉ DE REVUES ILLUSTRÉES ET  
D'ÉDITIONS DE GRAND LUXE — JOURNAUX DE  
MÉDECINE — REVUES LITTÉRAIRES — CATA-  
LOGUES ILLUSTRÉS — ACTIONS, ETC. . . . .

Récompenses obtenues aux Expositions

ANVERS 1894 . . . MÉDAILLE D'OR . . . . .  
PARIS 1900 . . . MÉDAILLE D'ARGENT . . . . .  
OSTENDE 1901 . . . DIPLOME D'HONNEUR . . . . .  
SAINT-LOUIS 1904 . . . MÉDAILLE D'OR . . . . .  
LIÈGE 1905 . . . DIPLOME D'HONNEUR . . . . .  
MILAN 1906 . . . GRAND PRIX . . . . .  
TOURCOING 1906 . . . VICE-PRÉSIDENT CLASSE XXI. MEMBRE DU JURY  
BORDEAUX 1907 . . . VICE-PRÉSIDENT CLASSE XCV. GRAND PRIX  
BRUXELLES 1910 . . . VICE-PRÉSIDENT CLASSE XII. MEMBRE DU JURY  
TURIN 1911 . . . VICE-PRÉSIDENT CLASSE XXIII . . . . .  
GROUPE VII GRAND PRIX . . . . .

VOITURES DE GRANDE REMISE  
Location d'Automobiles de Luxe



VICTORIAS, COUPÉS, LANDAUS, BREAKS à l'heure,  
à la journée et au mois. — Coupés satin bleu ou blanc  
**ALB. WENMAEKERS**  
BRUXELLES. — 49, rue de l'Amazone, 49. — BRUXELLES  
(Anciennement rue du Bailli) TÉLÉPHONE 910



CHAPELLERIE  
THE  
**Select House**

Rue du Bailli, 113  
Parvis de la Trinité, 7  
BRUXELLES

Chapeaux de Soie  
et de Futre

des premières marques anglaises

Parapluies, Imperméables  
Habillements d'Enfants ::  
:: :: Costumes de Sports



Fournitures photographiques

**Maison RODOLPHE**

INGÉNIEUR

Ancienne firme MARYNEN

38, Montagne-aux-Herbes-Potagères, 38  
BRUXELLES

Téléph. 114 — Téléph. 114

Plaques - Papiers - Bains

Produits spéciaux pour les colonies

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 partent 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<sup>IE</sup>**

1, RUE NEUVE, BRUXELLES, TÉLÉPHONE 3270



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 Lorum  
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

E. D. R. T.