Zeitschrift: L'Afrique explorée et civilisée
Band: 1 (1879)
Heft: 9

Bibliographie: Bibliographie
Autor: [s.n.]

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.07.2025

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

dis que Durban enverra rapidement et à bon marché dans les provinces centrales beaucoup d'articles européens, qui aujourd'hui ne peuvent s'y vendre par suite de leur cherté. La ligne de Durban à Pieter-Maritzbourg doit être ouverte cette année ; c'est dans cette direction que les travaux sont poussés avec le plus de rapidité. La voie du reste a été fort difficile à établir, parce qu'il a fallu lui faire gravir les collines nombreuses et étagées qui bordent la côte.

Le *Transvaal* a pris dans ces dernières années un développement commercial et agricole remarquable. La découverte récente de riches mines d'or, dans la partie orientale de la contrée, a encore accru son importance, et attiré sur elle l'attention des émigrants et des capitalistes. En 1875, le Président de la République, le Dr Thomas Burger, visita l'Europe ; il entra alors en négociations avec le Portugal et avec une compagnie hollandaise, pour l'établissement d'une voie ferrée entre la baie de Delagoa, sur laquelle se trouve le port de Lorenzo Marquez, appartenant au Portugal, et Prétoria, capitale du Transvaal. Le gouvernement portugais, désireux d'accroître le commerce de ses colonies, modifia même, dans un sens favorable au Transvaal, les droits de douane prélevés à Lorenzo Marquez. Quoique depuis lors le Transvaal ait perdu son indépendance et que les Boers qui l'habitent soient dans un état de sourde rebellion contre l'Angleterre, le projet de chemin de fer n'a pas été perdu de vue; les négociations continuent entre les deux gouvernements. Le Portugal a, dernièrement encore, exempté de tous droits les marchandises passant par Lorenzo Marquez, à destination du Transvaal; en outre, il s'est engagé pour la moitié du prix de construction de la ligne. Bref, chacune des parties reconnaissant la nécessité absolue du chemin de fer et étant disposée à contribuer à son établissement, on peut prédire que, dans un avenir très prochain, la ligne sera exécutée. Les possessions anglaises seront alors dotées d'un réseau fort respectable de chemins de fer, susceptible de s'étendre vers les contrées centrales.

BIBLIOGRAPHIE [1]

Le chemin de fer Trans-Saharien, par M. *Pelletreau*. — La question du Trans-Saharien commence à avoir sa littérature. Après l'ouvrage

[1] On peut se procurer à la librairie Jules Sandoz, 13, rue du Rhône, à Genève, tous les ouvrages dont il est rendu compte dans l'*Afrique explorée et civilisée*.

plein de feu de M. Duponchel, et les mémoires enthousiastes de M. Gazeau de Vautibault, nous avons maintenant celui plus réfléchi de M. Pelletreau. Disons dès l'abord que ce dernier auteur n'étudie pas la question du Trans-Saharien proprement dite, soit les projets d'un chemin de fer à travers le désert, de la Méditerranée au Niger ou au lac Tchad. Son étude est plus restreinte : il la borne aux divers tracés proposés pour unir les lignes de l'Algérie à celle qui, partant des frontières de cette colonie française, devrait devenir le Trans-Saharien ; encore n'examine-t-il guère ces tracés qu'au point de vue technique. Après avoir écarté, comme M. Duponchel, le tracé par l'Oued Guir, parce qu'il traverse sur une trop grande longueur des vallées soumises à l'autorité marocaine, il fait porter essentiellement son examen sur le tracé central qui, prenant Alger comme tête de ligne, gagnerait El Goléah par l'Oued Lua et Laghouat, et sur celui de l'est qui partirait de Constantine pour se diriger sur Ouargla par Biskra, Touggourt et l'Oued Mya. Au point de vue technique, la dernière ligne présenterait, d'après le mémoire de M. Pelletreau, plusieurs avantages qui ne sont point à dédaigner. Elle serait un peu moins longue que celle d'Alger, et ne franchirait la ligne de faîte qu'à 1094^{m}, au lieu de 1294^{m} que devrait atteindre celle du centre ; en outre, elle se développe sur un terrain bien connu et favorisé par les eaux de l'Oued Rir', tandis que les données sur le parcours entre Laghouat et El Goléah sont beaucoup moins certaines ; elle permettrait de réaliser sur la ligne concurrente une économie de 80 millions au moins ; de plus, les deux tronçons El Guerrah-Batna et Batna-Biskra sont déjà classés, tandis que rien de semblable n'existe entre Affreville et Laghouat ; enfin, dans l'éventualité de la non-construction du Trans-Saharien, elle offrirait l'avantage de desservir une beaucoup plus grande étendue de territoire français. Au point de vue technique, M. Pelletreau est donc partisan de la ligne de l'est, mais le calme avec lequel il expose ses vues fait comprendre que l'intérêt particulier n'a point nui à son impartialité ; aussi ne doutons-nous pas que son mémoire ne soit lu avec intérêt et profit par tous ceux qu'occupe la question du Trans-Saharien.

Les Peuples de l'Afrique, par *R. Hartmann*. — Cet ouvrage est, comme son auteur le dit lui-même, une description succincte des peuplades de l'Afrique et de leur genre de vie. M. Hartmann a pensé que le moment était venu de coordonner les indications nombreuses fournies à ce sujet par les explorateurs. Il a dû dépouiller pour cela un nombre considérable de voyages. Dans son livre il étudie les unes après les autres les

diverses races de l'Afrique, en montrant les rapports qui existent entre elles et les traits qui les différencient. Il donne ensuite des indications fort complètes sur la conformation physique des Africains, sur leur vie domestique, leur alimentation, leur industrie et leur commerce, leurs mœurs et coutumes, leur religion, leur organisation politique, enfin leur manière de faire la guerre, de chasser, de pêcher, de pratiquer la médecine, et il termine par une étude rapide des langues qu'ils parlent. M. Hartmann ne fournit pas de renseignements nouveaux à ceux qui ont lu attentivement les récits des voyageurs, mais l'on consultera souvent son travail plutôt que de recourir aux sources auxquelles il a puisé, car on peut avoir confiance dans l'exactitude des données qu'il contient. La lecture en est d'ailleurs attachante, même pour les personnes peu versées dans la connaissance de la géographie africaine.

De Paris a Tombouctou. *Trajet direct en 91 heures*, par *Paul Lheureux*. — Voyage au Dahomey, par *Armand Dubarry*. — Les savants ne sont déjà plus seuls à s'occuper du continent mystérieux. L'étude des sujets concernant l'Afrique sort du domaine de la pure géographie scientifique. Les auteurs profanes, mettant à profit les connaissances fournies par les voyageurs, prennent maintenant l'Afrique pour théâtre de l'action qui se déroule dans leurs ouvrages d'imagination. Jules Verne, l'auteur de *Cinq semaines en ballon,* était déjà entré dans cette voie, et dernièrement on a représenté à Paris une pièce de théâtre, la *Vénus noire,* dans laquelle le roi d'Ouganda, Mtésa, joue un grand rôle.

Aujourd'hui nous avons sous les yeux deux livres nouveaux qui se rattachent à la même école. M. Paul Lheureux a porté devant le grand public le projet du Trans-Saharien, en faisant faire à ses lecteurs un voyage de fantaisie assez plaisant à travers le Sahara. On comprend que les questions techniques ne sont pas traitées dans ce volume, qui ne donne qu'un aperçu du projet français.

M. Dubarry, dont les idées sont tout aussi originales que celles de l'auteur précédent, fait voyager le lecteur dans le Dahomey, à la suite de chercheurs de graisse d'hippopotame, pour faire pousser des cheveux sur la tête des gens les plus chauves. Une foule de péripéties tragiques rendent le livre intéressant. Ajoutons que, dans sa description, l'auteur s'appuie sur les récits qu'ont fait de leurs explorations les voyageurs modernes, et qu'il n'avance rien qui ne soit réel.