

Expéditions de Savorgnan de Brazza, entre l'Ogooué et le Congo

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **L'Afrique explorée et civilisée**

Band (Jahr): **3 (1881)**

Heft 11

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-131878>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

EXPÉDITIONS DE SAVORGNAN DE BRAZZA, ENTRE L'OGOOUÉ ET LE CONGO ¹

Le 23 juin dernier, à la fin d'une séance extraordinaire tenue par la Société de géographie de Paris dans le grand amphithéâtre de la Sorbonne, M. Ferdinand de Lesseps, qui la présidait, en remerciant la foule qui venait d'applaudir le récit fait par Savorgnan de Brazza de ses voyages entre l'Ogôoué et le Congo, prononçait ces paroles : « Vous applaudissez avec raison le récit de notre voyageur. Il vous donne, bien que sommairement, les résultats de deux ans et demi d'explorations qui marqueront une date dans l'histoire de la géographie. La plus courte voie d'accès au cœur de l'Afrique a été trouvée, et l'avenir se chargera de démontrer l'importance considérable de ce fait, bien mieux que ne le pourrait une relation. » Nous sommes en effet arrivés à un moment décisif dans l'histoire de l'ouverture du continent africain. Les difficultés rencontrées par les nombreuses expéditions parties de la côte orientale, dans le voisinage de Zanzibar, ont fait naître l'idée qu'il serait plus facile de pénétrer dans l'Afrique équatoriale par la côte occidentale. Depuis le grand voyage de Stanley, cette pensée a pris de la consistance. La grande vallée du Congo est apparue comme la porte ouverte sur l'intérieur de l'Afrique ; Stanley-Pool, au-dessus des cataractes du cours inférieur du fleuve, en serait la clef. Dès lors, Stanley a entrepris de mettre en communication, par une route le long des rapides, Vivi et Stanley-Pool, et les sociétés de commerce et de missions ont rivalisé d'ardeur pour atteindre ce dernier point, afin d'y établir des factoreries, des stations missionnaires, et des bateaux à vapeur qui exploreront tout le bassin du Congo moyen, pour y porter les bienfaits du christianisme et de la civilisation. Mais en présence des difficultés créées par les cataractes du Congo, on s'est demandé s'il n'y aurait pas une voie plus facile et plus courte, moins coûteuse et plus sûre, pour parvenir à Stanley-Pool. Les derniers travaux de Savorgnan de Brazza pendant les années 1880 à 1882, dans la région comprise entre l'Ogôoué et le Congo, semblent fournir une réponse favorable à cette question ; nous voudrions les résumer, d'après l'exposé qu'il en a fait à la Société de Paris.

Avant lui, cette région n'était pas tout à fait inconnue. Dès 1817, le missionnaire anglais Bowdich avait fourni sur l'Ogôoué quelques renseignements, basés sur les indications des indigènes et des marchands,

¹ Voir la carte qui accompagne cette livraison.

d'après lesquels ce fleuve, venant du N.-E., se divisait sous l'équateur en deux bras, dont l'un se dirigeait au N.-O. vers le Gabon, l'autre au S.-O. vers le Congo. La construction d'un fort français sur le Gabon, en 1843, facilita l'établissement de factoreries françaises, américaines et anglaises dans ce district, et les colons français commencèrent à y faire de nombreuses reconnaissances et des levés cartographiques. Mais ce furent surtout les voyages de Du Chaillu qui, dès 1856, attirèrent l'attention sur le pays compris entre la baie de Corisco et le Cap Lopez, et sur l'Ogôoué, qu'il remonta jusqu'au confluent du Ngounié et un peu au delà. Toutefois, en 1857, on se représentait encore l'Ogôoué comme prenant sa source au N.-E. dans la Sierra de Cristal. L'impulsion donnée, Griffon du Bellay et Serval marchent sur les traces de Du Chaillu ; l'Anglais Walker remonte l'Ogôoué jusqu'au delà de Lopé, et constate qu'il y coule parallèlement à l'équateur ; puis Marche et de Compiègne s'avancent à leur tour jusqu'aux deux affluents du fleuve, l'Ofoué et l'Ivindo, d'où les attaques des Ossyébas, en 1874, les obligent à rebrousser chemin.

Mais déjà la Société allemande pour l'exploration de l'Afrique, frappée de l'immense espace encore inconnu qui s'étend du Bénoué et du Chari au Congo, s'était proposé d'en faire le champ d'une exploration méthodique, en prenant comme base d'opération la côte du Loango, entre le cap Lopez et le Congo. Elle avait fait partir en 1873 une expédition nombreuse, qui comptait entre autres le Dr Güssfeldt, le professeur Bastian, le Dr Falkenstein, et MM. Soyaux, botaniste, Pechuel-Lœsche, naturaliste, Lindner, technicien. De Tchintchocho, où elle établit sa station centrale, elle devait s'avancer peu à peu dans l'intérieur, tandis que sur son aile gauche, le Dr Lenz ferait l'exploration de l'Ogôoué, et qu'à son aile droite, le capitaine de Homeyer pénétrerait par l'Angola vers le Congo. Au nord de l'embouchure de ce dernier fleuve, trois routes naturelles pouvaient conduire à l'intérieur les explorateurs de l'expédition centrale : le Louisa-Loango, le Loema et le Quillou ; le Dr Güssfeldt qui la dirigeait choisit celui-ci, comme le plus grand, le remonta jusqu'aux cataractes de Boumina, que n'avait encore atteintes aucun explorateur, puis, s'écartant du fleuve, parvint, à travers plusieurs chaînes de montagnes, jusqu'au village de Ngouella, à 120 kilomètres environ de l'embouchure du Quillou dans l'Atlantique. Avec son collègue M. Pechuel-Lœsche, qui y fit une excursion en 1875, il constata que ce fleuve qui, pour la largeur, le cède peu au Rhin est, dans sa partie inférieure, bordé d'une zone de forêts très épaisse jusqu'au delà du pays

de Mayombé, et, qu'entre Mayombé et Ngouella, la navigation en est rendue difficile, pour ne pas dire périlleuse, par les rapides et cataractes de Gotou, de Boumina, etc., où la rapidité du courant est augmentée par le resserrement du lit du fleuve ; de 350^m à 400^m de largeur moyenne, il est réduit en quelques endroits à un canal de 25^m, par le rapprochement des parois de rochers entre lesquelles il s'est frayé un passage. Pendant la saison des pluies, ses eaux montent de 4^m à 5^m dans les parties larges de son cours, et de 8^m à 9^m dans les endroits où il y a rétrécissement. En amont de Ngouella, il fait un coude dans la direction N.-E. ; au-delà, les indigènes ne purent rien en dire aux explorateurs allemands, si ce n'est qu'il décrit un grand arc à droite, tandis qu'auparavant on croyait qu'il descendait de la Sierra Complida. Les indigènes, craignant les cannibales de l'intérieur, ne voulurent pas les conduire plus avant ; ils durent revenir à la côte et à Tchintchocho, où, déjà en 1876, la station allemande dut être abandonnée, par suite de l'insalubrité du pays et des difficultés créées par les indigènes. Néanmoins, pendant les trois années qu'avait duré leur exploration, ils avaient fourni sur cette partie de la côte quantité de renseignements utiles, moins importants que les résultats obtenus par Savorgnan de Brazza, mais dont il faut tenir compte pour bien apprécier la valeur de ces résultats.

Lorsque notre voyageur reçut, en 1875, la mission de reconnaître l'importance réelle de l'Ogôoué, comme voie de communication vers l'intérieur, ainsi que l'état des populations qui habitent ces contrées et les ressources commerciales que le pays peut présenter, l'idée que ce fleuve prenait sa source au loin dans l'intérieur régnait encore généralement. Au dire des indigènes, il devait, en amont des cataractes qu'il forme en traversant la Sierra de Cristal, offrir une voie navigable sur un long parcours. Pendant tout son premier voyage avec MM. Marche et Ballay, de 1875 à 1878, où il atteignit l'Alima et la Licona, et parvint jusqu'au village d'Okanga, il ignora la découverte que Stanley faisait justement alors de la grande courbe du Congo, à deux degrés au nord de l'équateur, et la direction N.-E.-S.-O. du cours inférieur du fleuve. L'Alima et la Licona ne se présentèrent point à lui comme des affluents probables du Congo ; l'hostilité des indigènes Apfourous et Oubandjis s'opposa à ce qu'il descendît complètement la première de ces rivières, et le manque de ressources l'empêcha de reconnaître la seconde. Malgré son désir d'éclaircir le problème de l'hydrographie de cette partie de l'Afrique, cette question devenait toujours plus obscure pour lui. Au moins avait-il réussi, pendant ce premier voyage, à dissiper les craintes, les défiances,

l'hostilité des tribus indigènes des bords de l'Ogôoué, il s'était familiarisé avec beaucoup de peuplades différentes, avait aboli des monopoles particuliers, contraires au développement des relations commerciales par le fleuve, et n'avait cessé de combattre l'esclavage ; enfin, il avait uni toutes les tribus riveraines dans un même sentiment de bienveillance à l'égard des blancs. Par là il avait beaucoup facilité sa tâche future.

A son retour à la côte, la nouvelle de la reconnaissance du Congo par Stanley lui fit immédiatement comprendre que l'Alima devait être un affluent du grand fleuve, et la différence de structure des vallées de l'Ogôoué et du Bas-Congo lui fit entrevoir la possibilité d'atteindre plus facilement Stanley-Pool par la première, qu'en remontant directement celle du Congo. Sans doute il fallait renoncer à l'idée, caressée jusque-là, que l'Ogôoué pût devenir la voie commerciale pour l'intérieur, mais l'Alima navigable pouvait le devenir. En effet, l'accès à cette rivière, large de 100^m, et profonde de 5^m au point où l'avait traversée de Brazza, est relativement facile par l'Ogôoué. De ce dernier fleuve à l'Alima, la distance n'est que de 120 kilom., et le pays qui sépare les deux bassins ne présente guère que des collines sablonneuses de moyenne hauteur, offrant plusieurs passages très favorables au transport des marchandises, sans la difficulté d'une végétation épaisse ; du point atteint sur l'Alima, des vapeurs d'un faible tonnage pourraient descendre facilement au Congo ; tandis que le long du fleuve, de Vivi à Stanley-Pool, sur une longueur de 220 kilom., 32 cataractes et rapides interrompent plus ou moins la navigation. Aussi, pendant que Stanley entreprenait, à frais énormes, le travail gigantesque de la construction d'une route entre les cataractes du Congo, et faisait hisser le long de montées abruptes des vapeurs démontables, pour faciliter les communications et les transports sur les parties navigables du fleuve, de Brazza se proposa d'explorer de nouveau le pays entre le Haut-Ogôoué et l'Alima, dans l'espoir de trouver là une route qui répondît aux besoins du commerce ; en même temps, il voulait établir, par des procédés pacifiques, des relations commerciales avec les indigènes des bords de l'Alima et du Congo, pour en faire profiter toutes les nations. Sur la demande du ministère de l'Instruction publique, le parlement français lui accorda, à lui et au D^r Ballay qui devait l'accompagner, une nouvelle subvention ; deux chaloupes à vapeur démontables, dont l'une leur fut offerte par le Comité français de l'Association internationale africaine, furent construites pour la navigation sur l'Alima et le Congo ; le ministre de la marine mit à leur disposition deux mécaniciens et quelques matelots sénégalais, et, à la fin de décem-

bre 1879, de Brazza quittait de nouveau l'Europe, pour aller fonder sur le Haut-Ogôoué et le Congo deux stations civilisatrices.

Au commencement de janvier 1880, il arrive au Gabon, où il retrouve, prêts à le seconder, ses interprètes et ses porteurs, anciens esclaves qu'il avait rendus à la liberté et qui s'étaient établis dans la colonie française. Après avoir pris, chez les Inengas et plus loin, toutes les dispositions pour faciliter les relations commerciales et les futurs transports de personnel et de matériel, il remonte l'Ogôoué. L'abandon obtenu précédemment, de chaque tribu riveraine, de ses prétentions exclusives sur les différentes parties du fleuve, et l'organisation d'un service général de transport confié aux Adoumas et aux Okandas, les piroguiers par excellence du bassin de l'Ogôoué, lui permirent de fixer sans hésitation, dès la fin de janvier, à Nghimi, près du confluent de l'Ogôoué et de la Passa, à 220^m d'altitude, et à 815 kilom. de l'Océan, l'emplacement de la première station, en communication directe avec l'Atlantique, et à proximité de l'Alima. La vente d'un village et de plantations, commencées près de Nghimi par une tribu qui avait eu l'intention de s'établir là, et à laquelle la venue des blancs parut une garantie de paix, facilita l'établissement immédiat de la station, et, en juin 1880, Franceville était fondée.

Avant de se remettre en route pour le Congo, l'explorateur envoya son aide, M. Michaud, avec 770 hommes et 44 pirogues, aux factoreries de Lambaréné, pour y chercher MM. Ballay et Mizon, sur l'arrivée desquels il comptait, et qui devaient amener avec eux le personnel des stations. Mais différentes causes avaient retardé leur départ de France. Ignorant ce délai, de Brazza partit pour l'Alima vers la mi-juin 1880, ayant avec lui une dizaine d'indigènes, un sergent nommé Malamine, et un Batéké du nom d'Ossia, qui parlait tous les idiomes de l'Ogôoué et du Congo inférieur, et l'avait accompagné dans ses précédents voyages, en qualité d'interprète; entièrement dévoué à sa personne et à ses projets, il assura par ses conseils le succès de l'expédition. Induit en erreur par les premières indications de Stanley, qui plaçaient Stanley-Pool à 150 kilom. plus à l'est qu'il ne l'est réellement, de Brazza visait, à son départ de Franceville, un point du Congo beaucoup trop à l'est. Sortant du bassin argileux de l'Ogôoué dont les vallées humides sont cachées sous d'épaisses forêts, et les collines couvertes de hautes herbes, il monta vers le plateau accidenté, sablonneux et déboisé des Achicouya, qui sépare le Lékéti, branche méridionale de l'Alima, de la Mpama (la Mpaka de Stanley), l'un et l'autre à 450^m d'altitude, et atteignit, par 825^m, la ligne de faite entre les bassins de l'Atlantique et du Congo.

Tous les indigènes de cette région appartiennent à la peuplade des Batékés, réputés cannibales, et chez lesquels règne l'esclavage. Néanmoins les Achicouyas le reçurent avec des cris de joie, ainsi que les Abomas du plateau au delà de la Mpama, qui dépendent du puissant chef Makoko. Tandis qu'il descend en radeau la rivière Léfini (le Lawson de Stanley), un chef, vassal de Makoko, se présente à lui avec des paroles de paix de la part de son suzerain, et s'offre à lui servir de guide. A Ngampo il quitte son radeau, traverse à pied un plateau inhabité, et, après deux jours de marche, arrive un soir à 11 heures en face de l'immense nappe d'eau du Congo, qui apparaissait au N.-E. comme une mer, et coulait majestueusement, sans que le sommeil de la nature fût troublé par le bruit de son faible courant. Cette partie du pays est habitée par les Oubandjis, de la même famille que les Apfourous de l'Alima qui, dans le premier voyage de Brazza, l'avaient attaqué et l'avaient empêché de descendre cette rivière. Les Oubandjis naissent, vivent et meurent, avec leurs familles, dans les belles pirogues sur lesquelles ils font seuls les transports d'ivoire et de marchandises, entre le Haut-Alima et Stanley-Pool. Ils sont les maîtres de la navigation, et de Brazza devait traiter avec eux. Il leur fit offrir, par le chef de Ngampey, le choix entre une cartouche et le pavillon français, l'une, symbole de guerre, l'autre, emblème d'une paix profitable aux intérêts de tous. Puis, leur laissant le temps de la réflexion, il se rend chez Makoko, qui le reçoit des plus cordialement, « heureux de recevoir le fils du grand chef blanc de l'occident, et voulant que de Brazza pût dire, à ceux qui l'ont envoyé, que Makoko sait bien recevoir les blancs, qui viennent à lui non en guerriers mais en hommes de paix. » En effet, pendant les 25 jours que de Brazza passa chez Makoko, il fut traité avec toutes sortes d'égards; il profita de ces bonnes dispositions pour conclure le traité dont nous avons donné le texte dans notre dernier numéro (p. 232), et qui fut ratifié dans une assemblée solennelle de tous les chefs immédiats et vassaux de Makoko. Celui-ci appuya de toute son influence la démarche de l'explorateur auprès des Oubandjis, dont 40 chefs, représentant toutes les tribus de la rive droite du Congo, de l'équateur à la résidence de Makoko, descendirent avec toute une flottille de magnifiques pirogues, jusqu'à Nganchouno. Alors Savorgnan de Brazza leur rappelle les gages de paix qu'il a donnés jusqu'ici, en vivant en bonne harmonie avec les tribus dont il a traversé le territoire, leur expose son désir d'installer une station dans le Haut-Alima, et une autre à Ntamo, pour en faire des lieux d'échange entre les produits de l'Europe et ceux de l'Afrique, et leur fait compren-

dre que des relations commerciales, profitables aux intérêts de tous, ne peuvent s'établir que dans la paix. Mais de tristes souvenirs risquent de faire échouer les négociations. Après une longue discussion, un des chefs Oubandjis s'avance avec fierté et gravité vers Savorgnan de Brazza, et lui montrant un flot voisin : « Regarde cet flot, » lui dit-il, « il semble placé là pour nous mettre en garde contre les promesses des blancs, car il nous rappelle qu'ici le sang des Oubandjis a été versé par le premier blanc que nous avons vu. Un des siens qui l'a abandonné te donnera à Ntamo le nombre de ses morts et de ses blessés, mais je te dirai que nos ennemis ont pu échapper à notre vengeance en descendant le fleuve comme le vent ; seulement, qu'ils n'essaient pas de le remonter. » On se rappelle qu'entre le confluent du Lawson et Nganchouno, un jour, pendant que l'on préparait le déjeuner, Stanley fut surpris par une décharge de plusieurs coups de feu ; six de ses hommes tombèrent ayant chacun une blessure. Les autres saisissant leurs armes, engagèrent avec les assaillants une lutte acharnée, qui se termina au bout d'une heure par la retraite des sauvages. Stanley avait 14 blessés¹. Quoique Stanley n'eût livré en cet endroit qu'un combat défensif, Savorgnan de Brazza eut beaucoup de peine à dissiper les craintes des chefs Oubandjis, et à leur persuader que les relations pacifiques qu'il leur proposait assureraient leur tranquillité contre toute éventualité. Il y réussit pourtant ; la paix fut conclue, après que de part et d'autre on eut enterré la guerre, sous les emblèmes de balles et de poudre, et un pavillon français fut donné aux chefs Oubandjis, qui en voulurent tous pour pavoiser leurs pirogues.

Après cela de Brazza descendit, dans une des belles pirogues des Oubandjis, le fleuve jusqu'à l'étang de Stanley, sur la rive droite duquel est Ntamo, la clef du Congo moyen, suivant l'expression de l'explorateur qui allait la prendre, a-t-il dit, non pour fermer la voie, mais pour en assurer la neutralité. Makoko lui ayant accordé le choix de l'emplacement de la station du Congo, il choisit le territoire compris entre les rivières Impila et Djoué (le Gordon Bennett de Stanley), et le 1^{er} octobre 1880, trois mois après son départ de Franceville, il jetait les bases des établissements, auxquels la Société de géographie de Paris, d'accord avec le Comité français de l'Association internationale africaine, a donné le nom de Brazzaville. Il avait, dans ce second voyage, parcouru un itinéraire de 500 kilom., dans un pays inconnu auparavant, salubre, fertile, habité par des populations nombreuses et pacifiques, facile à

¹ *A travers le continent mystérieux*, t. II, p. 324.

traverser avec des ânes et des chariots, et qui, pensait-il, ne présenterait pas de difficultés pour l'établissement d'une voie ferrée.

Toutefois cela ne suffisait pas encore à de Brazza. Il voulut trouver la voie qui permettrait de mettre Ntamo en communication avec l'Atlantique, de manière à répondre le mieux aux conditions d'économie de bras, de temps et d'argent. C'est à résoudre ce problème qu'il a en dernier lieu appliqué ses efforts.

Ntamo se trouve au débouché de la vallée de la Djoué sur le Congo. En remontant cette vallée on arrive à un seuil, qui sépare le bassin du grand fleuve de celui de l'Atlantique. Derrière ce seuil coule le N'Douo, affluent du Niari, qui se jette dans l'Océan sous le nom de Quillou. De Brazza conçut le projet d'explorer la vallée du Niari, et, laissant le sergent Malamine avec trois hommes à la garde du poste de Ntamo, il partit dans cette direction avec le reste de ses gens. Mais bientôt il rencontra de la défiance chez les Babouendés, qui exploitent les mines de cuivre et de plomb dont cette partie du pays abonde ; il dut se replier vers le Congo, et descendre de la vallée de la Louala à Ndambi Mbongo, où il rencontra Stanley. L'entrevue de ces deux explorateurs fut ce que l'on peut attendre de deux caractères généreux, poursuivant, par des voies différentes, un but identique, l'ouverture de l'Afrique centrale et le relèvement de ses tribus par le commerce.

Moins d'un an après son départ du Gabon, de Brazza touchait à Libreville, où l'attendait une cruelle déception. Ni le D^r Ballay, ni le personnel des stations n'étaient arrivés. Alors, et, quoiqu'il eût besoin de repos, sentant qu'il ne pouvait laisser sans ressources les braves gens qui gardaient Franceville et Brazzaville, à 800 et 1200 kilomètres à l'intérieur, à peine arrivé, il repartit avec sa petite troupe, deux marins, et plusieurs indigènes, charpentiers, jardiniers, etc. En remontant l'Ogôoué sa pirogue chavira aux chutes de Boué, et il prit la dysenterie (v. p. 111) ; néanmoins, en février 1881, il se retrouvait à Franceville, où les travaux avaient été poussés si énergiquement, que la station vivait déjà de ses ressources, et que tout y était prêt pour recevoir le matériel destiné à la navigation sur l'Alima. Il avait choisi, pour le lancement d'un des vapeurs que devait amener le D^r Ballay, le confluent de l'Obia et de la Lékiba, tributaires de l'Alima. Il s'agissait dès lors d'ouvrir une route qui rattachât ce point à Franceville. Il explora de nouveau le pays pour fixer le meilleur tracé, se procura 400 travailleurs, défricheurs et terrassiers, organisés par escouades, sous la surveillance de quelques Gabonais et la direction de ses aides, Michaud, Amiel et Guiral, et bientôt une large

et longue trouée à travers la forêt fut transformée en une route praticable, avec deux ponts sur le Ngialikou et le Lékéti. Après cela, il lui fallut organiser un service général, pour obvier à l'inconvénient du changement perpétuel des porteurs. Ceux de l'Alima, qui n'étaient jamais venus à Franceville, étaient d'ailleurs hésitants ; mais bientôt la crainte de voir le commerce, de cette station à Ntamo, prendre la voie de terre, les engage à appeler de Brazza ; celui-ci se rend au milieu d'eux en septembre 1881, et, dans une réunion solennelle, à laquelle assistent tous les chefs venus de 50 kilomètres à la ronde, il les persuade et obtient d'eux tout ce qu'il désire, pour l'installation d'une station sur le Haut-Alima, et pour le service de transport entre cette rivière et l'Ogôoué. Attendant toujours l'arrivée du D^r Ballay et des vapeurs pour l'Alima, il élève des cases pour le personnel de cette station et prépare tout pour le lancement des bateaux. Mais le D^r Ballay était retenu au Gabon par des avaries aux machines ; seul M. Mizon, désigné pour prendre la direction de Franceville, y était arrivé à la fin de septembre. De Brazza y revint de son côté, remit la station aux mains de son successeur, puis, reprenant l'exploration de la partie supérieure du Niari à laquelle il avait dû renoncer dans son précédent voyage, il traversa dans son milieu toute la contrée entre l'Ogôoué et le Congo. Avant de quitter Franceville, toutefois, il envoya des marchandises à Malamine, à Ntamo ; puis il gagna Nhango sur la Mpama ; de là, poursuivant sa route à travers des montagnes sablonneuses, il toucha aux sources du Lékéti, de la Mpama, et enfin, le 8 février de cette année, à celles de l'Ogôoué qu'il avait remonté pour la première fois six ans auparavant. Un mois plus tard il était sur les bords du Niari qui, à l'endroit où il le traversa, a de 80 à 90 mètres de large. Non loin de là sont les mines de cuivre et de plomb, dont le voisinage l'avait obligé à se détourner de sa route en venant de Ntamo. Des bords du Niari il aperçut, au milieu des montagnes qui encadraient à moitié l'horizon, la coupure qui livre un facile passage pour se rendre de cette vallée à Ntamo, par la Djoué. Longeant quelque temps la rive gauche du Niari, il en trouva la vallée assez large, plate, semée de petites cultures, et se prolongeant à peu près droit à l'ouest ; et, tandis que le Congo traverse les terrasses du plateau à la façon d'un escalier, le Niari, jusqu'à son confluent avec la rivière Lalli, coule sans un rapide sur un terrain uniforme et fertile, habité par une population très dense qui fit bon accueil à l'expédition. En revanche, s'étant écartée du Niari pour monter sur un plateau au sud, elle y trouva des indigènes qui lui refusèrent l'eau, le feu et même une place

pour se reposer hors de leur village. Une lutte s'engagea, et force fut à de Brazza de battre en retraite avec ses gens. Après une marche forcée, il atteignit le sommet des montagnes au pied desquelles s'étend la plaine verdoyante du Loundima ou Loema ; sur le versant occidental il rencontra un groupe de villages Mboko, où le minerai de cuivre se ramasse à fleur de terre. Le 17 avril il était à Landana sur l'Atlantique, où la mission française et la colonie européenne lui firent oublier, à lui et à ses gens, par leurs marques d'intérêt et d'affection, toutes les fatigues, les misères et les privations dont ils avaient souffert.

Les nombreuses observations hydrographiques, hypsométriques et météorologiques que Savorgnan de Brazza a faites, pendant ces deux ans et demi, dans ce pays immense, seront publiées plus tard. Mais dès aujourd'hui, tous ceux qui s'intéressent à l'ouverture de l'Afrique applaudiront aux travaux par lesquels il a déterminé les bassins intérieurs et maritimes de cette région, ainsi que les passages entre ces bassins, et les voies de communication les meilleures ; au point de vue philanthropique, c'est beaucoup aussi d'avoir fondé trois stations hospitalières, et gagné les bonnes dispositions des populations.

Des deux voies étudiées pour parvenir à Brazzaville, l'une, par l'Ogôoué, Franceville, l'Alima et le Congo, est la plus longue ; mais elle a des cours d'eau utilisables, et n'a que 120 kilom. de route, à travers un pays abondant en ressources, dont la population est animée des meilleurs sentiments. Sur cette route, déjà carrossable, le transit par porteurs et bêtes de somme est assuré, et pourra se faire plus facilement encore par chemin de fer, système Decauville. L'autre par le Quillou, le Niari et la Djoué, préconisée aujourd'hui comme la plus courte, et par laquelle on parle déjà de faire passer un chemin de fer, a encore besoin d'être reconnue en détail. Jusqu'à présent, le Quillou n'a été remonté qu'à une centaine de kilomètres de l'Océan ; la barre en est difficile à franchir ; dans son cours inférieur il forme des rapides, qui ne sont pas sans danger pour la navigation. Au delà de Ngouella et du confluent de la Lalli et du Niari, on peut supposer, comme de Brazza l'a entendu dire, que la rivière ne forme plus de rapides jusqu'à l'endroit où il l'a traversée, mais, à partir de ce point, il reste encore à explorer le passage entre la vallée du Niari et celle de la Djoué.

Quoi qu'il en soit, Savorgnan de Brazza paraît tout disposé à se charger d'achever cette reconnaissance, et nous espérons qu'il lui sera accordé de mener cette grande œuvre à bonne fin, pour que, soit par le Niari, soit par l'Alima, ou encore par les deux voies à la fois, des

relations s'établissent entre l'Atlantique et Ntamo, dans l'intérêt de tous, des noirs comme des blancs, des commerçants comme des missionnaires, à quelque nationalité qu'ils appartiennent.

BIBLIOGRAPHIE ¹

DE L'ATLANTIQUE AU NIGER, PAR LE FOUTAH DJALLON, CARNET DE VOYAGE DE *Aimé Olivier, vicomte de Sanderval*. Paris (P. Ducrocq), 1882, in-8°, 407 p. avec illust. et carte, 7 fr. — LE NIGER ET LE SOUDAN, *par le même*, in-8°, 4 p. — Les expéditions multipliées entreprises récemment, de la côte occidentale d'Afrique à Timbo, pour atteindre le Niger par la route la plus courte, donnent un intérêt particulier au volume de M. Olivier, le chef de la première exploration (1880), à laquelle se rattachent intimement celles de M. Gouldsbury, gouverneur anglais de la Gambie (mars 1881), de M. Gaboriaud, envoyé de M. Olivier à l'almamy de Timbo (juin 1881), et du D^r Bayol, chargé d'une mission officielle du gouvernement français auprès du même souverain (juillet 1881).

Depuis longtemps M. Olivier méditait ce voyage, auquel il était encouragé par M. de Chasseloup-Laubat, ancien ministre de la marine, alors président de la Société de géographie de Paris, qui croyait à l'avenir d'une route par le Foutah Djallon. Il partit, avec l'intention de chercher le point de la côte qui pourrait être relié le plus facilement par un chemin de fer au Niger navigable, de gagner le fleuve au confluent du Tankisso, et de le descendre jusqu'à la hauteur de Sakatou pour étudier le Soudan. Une guerre du roi de Timbo avec son voisin de Dinguirray ne lui permit pas d'atteindre le Niger. Mais son carnet de voyage renferme des informations très utiles, sur sa reconnaissance de la côte et des rivières au sud de Boulam, et sur son itinéraire vers l'intérieur, à partir de Boulam à l'embouchure du Rio-Grande, par le Labé jusqu'à Timbo, et un peu au delà jusqu'à Conkobala, avec retour par Timbi à Boké sur le Rio-Nunez, à travers les dix États qui forment le royaume de l'almamy de Timbo. Chemin faisant, on apprend à connaître en détail ce pays accidenté, formé de cinq vallées parallèles entre elles, séparées par de longues chaînes de montagnes granitiques qui se relient à un plateau central, de 1000^m d'altitude moyenne, dont la tem-

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*.