

# Correspondance : une excursion en chemin de fer au Sénégal

Autor(en): **Jaques, L.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **5 (1884)**

Heft 11

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-132350>

## **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.

traite, et l'on n'aurait pas un mot contre ce trafic qui fait descendre la race noire plus bas encore que ne l'ont fait la tyrannie du maître ou la rapacité des traitants ! Dans l'esclavage, le malheureux peut conserver encore la conscience de ses droits, de sa dignité, ses sentiments de famille, comme époux, père, fils ou frère ; chez l'ivrogne, tous ces titres de noblesse ont disparu, et, comme chez le fumeur d'opium qui, pour satisfaire sa passion, méconnaît complètement ses devoirs envers les siens, vous chercheriez vainement chez les noirs abrutis par l'abus des spiritueux, la moindre trace de vie supérieure ; c'est la mort de l'esprit, de l'âme et du cœur, avant la mort du corps et la dissolution des éléments qui le composent !

(*A sucre.*)

## CORRESPONDANCE

### **Une excursion en chemin de fer au Sénégal.**

Monsieur le Directeur,

Je viens de faire une excursion à Louga, actuellement station-terminus du chemin de fer de Saint-Louis à Dakar, et peut-être que quelques notes rapides vous intéresseront.

Nous arrivons à la gare, M. Debeux, le seul horloger de Saint-Louis, et moi, un peu avant 6 h. du matin, pour prendre le seul train qui, quotidiennement, quitte Saint-Louis pour y rentrer le soir, aussi à 6 h. La gare nous rappelle absolument les jolies gares de Suisse et de France ; en y entrant, on oublierait qu'on est au Sénégal, si une vraie cohue d'indigènes, hommes, femmes, enfants, chargés de sacs, d'outres de peaux de boucs, de calebasses énormes renfermant un monde de choses, ne vous le rappelait suffisamment. Moyennant deux sous, les calebasses et autres objets encombrants passent dans le wagon de service ; mais quelle bousculade et quels cris lorsqu'il s'agira pour chacun de reconnaître son bien ! Point de marques ni d'étiquettes : A qui le sac ? — A moi — et tout est dit.

De 70 à 80 personnes prennent le train ; tous les wagons, sauf un, sont bondés. Ces wagons nous paraissent petits, bien étroits surtout, en comparaison de ceux à voie normale. Ils sont du système américain. — Mon compagnon de route et moi étions les seuls blancs, avec le conducteur du train et le chef mécanicien.

Nous partons à 6 h. précises, et marchons à une vitesse de vingt et quelques kilomètres à l'heure. J'ai été surpris du nombre des voyageurs indigènes ; le chef de train me disait que même les simples cultivateurs, qui ont quelque vente ou quelque emplette à faire à Saint-Louis, profitent de la voie ferrée. Vraiment, à juger par le mouvement actuel et par ce que nous avons déjà vu pendant la dernière saison de traite des arachides et autres produits, on peut à coup sûr prédire un important avenir à cette voie ferrée, lorsqu'elle sera ouverte à la circulation de Dakar à Saint-Louis, et que, par le fait même de son existence, la sécurité sera assurée, les cultivateurs n'ayant plus à redouter le pillage et la guerre.

Une chose qui étonne au premier abord, c'est la stabilité de la voie reposant absolument sur le sable, un sable fin et blanc. Si ce n'étaient les pluies torrentielles, qui produisent de graves érosions et nécessitent une surveillance et un entretien minutieux, le maintien de la voie serait facile et peu onéreux. — Le pays est absolument plat; l'herbe ne réussit pas à cacher le sable qui se montre en grandes taches blanches. Voici, sur notre gauche, les fameux baobabs dont tous les voyageurs ont parlé. C'est un arbre qui n'est pas beau et qui donne plus d'ombre par son tronc énorme et ses grosses branches que par son feuillage. Nous traversons un marigot, large comme un petit lac et qui se perd dans la brume matinale. On dirait un immense miroir d'argent terni, bordé d'une ceinture de palétuviers, au feuillage sombre et uniforme. Voici le pont de Leybor, puis le village où se trouve le premier arrêt du train. Peu ou point de culture; des mares à droite, à gauche, animées par quelques bécassines, quelques martins-pêcheurs et d'autres oiseaux aquatiques en petit nombre. L'herbe devient de plus en plus drue. Ce sont de longues graminées dont les fleurs en épis ou en grappes, d'une finesse et d'une élégance charmantes, ondulent, chargées de gouttelettes de rosée, au souffle de la brise. Voici de grandes fleurs en gobelets, d'un jaune paille pâle, avec un grand cœur du plus pur velours noir. En voici d'autres semblables à de gigantesques convolvulus couleur magenta, se détachant par centaines sur un tapis de feuilles vertes luisantes. Beaucoup de buissons épineux; des gonakés, dont l'apparence a quelque chose de singulier; de très loin, on dirait un petit brouillard vert, accroché au sommet d'un faisceau de branches élargi; des tamariniers, au feuillage plus fourni que celui des gonakés et qui procurent un ombrage vivement apprécié. On en voit dont les branches descendent jusqu'à terre, et forment ainsi un véritable pavillon avec un épais dôme de verdure. — Les champs d'arachides, avec leurs feuilles d'un beau vert tapies sur le sol, les champs de gros et de petit mil, se montrent peu à peu comme de véritables îlots au milieu des broussailles et des grandes herbes; de temps en temps un troupeau de bœufs aux cornes parfois énormes et qui s'enfuient à travers les buissons. De rarissimes passants, qui à pied, qui à cheval. Nous croisons un chameau.

Voici Rao Poundioun, avec une petite gare posée là à côté de la voie. Les villages les plus rapprochés sont à une ou deux heures de marche. Comme les pâturages y sont bons, il y avait là autrefois un grand campement de Peuls pasteurs, avec d'immenses troupeaux de bœufs, de chèvres et de moutons. Le passage des trains effrayant leurs bestiaux, ils ont émigré dans des parages plus tranquilles.

A partir de Rao, les champs cultivés sont un peu plus nombreux, le pays plus ondulé. Nous passons près de buttes couvertes d'épaisses broussailles, et qui, éentrées par la pioche européenne, laissent voir qu'elles sont entièrement composées de coquillages dont on se sert pour ballaster la voie. — Nous arrivons à M'pal, gare et localité importantes. Bon nombre de petits bâtiments couverts en tuiles rouges sont occupés par des traitants. Le village lui-même est en arrière, hors de la portée de la vue. Beaucoup de gens descendent à M'pal; il en monte presque autant.

Je fais à la gare la connaissance du docteur attaché au fort, à qui j'avais fait parvenir, par l'intermédiaire d'un soldat en garnison à M'pal, quelques livres et quelques numéros de la « Bibliothèque universelle, » qui sont lus avec un extrême intérêt.

A partir de M'pal, dont le fort se dresse à quinze minutes de la gare, le terrain est plus boisé, d'une apparence plus fertile; peu à peu il prend un aspect singulier. C'est une suite parfaitement régulière de collines de sable couvertes de verdure et de buissons, séparées les unes des autres par des dépressions, — ce que les Jurassiens appellent des *combes*, — qui se suivent, et que nous traversons en biais. On dirait une mer dont les vagues immenses ont été subitement immobilisées par quelque puissance merveilleuse.

Voici Sakal, où la gare, comme à Leybor, se compose d'un simple poteau indicateur avec le nom de la station. La contrée avoisinante est assez peuplée et fertile, mais on ne s'en douterait pas, car on n'aperçoit pas l'ombre d'un toit de chaume. A mesure que nous avançons vers l'intérieur, le pays est plus accidenté, les arbres plus nombreux, plus grands, les cultures plus considérables; on voit dans les champs, des indigènes au travail. Enfin à 9 h. et demie nous sommes à Louga (71 kil. de Saint-Louis). Je me hâte d'aller faire une excursion dans le village, avant que la chaleur ne soit insupportable, car il fait sensiblement plus chaud ici qu'à Saint-Louis. Nous passons près du fort de Louga, avec ses larges épaulements de terre et de sable sur lesquels des canons, braqués dans la direction de l'Est, brillent au soleil comme des flammes d'or. Les soldats et même le commandant habitent des cases en paille, et ils ne se trouvent point mal de ce régime. Le docteur m'a affirmé que M'pal et Louga sont des localités saines, bien que la chaleur y soit un peu élevée. Il n'y a pas cette humidité pénétrante de Saint-Louis, qui fait que, lorsque le soleil se couche, bien que le thermomètre marque 26°, vous éprouvez de légers frissons, et vous sentez le besoin de mettre la grande ceinture de flanelle.

Louga est une localité considérable; les maisons sont groupées par cinq ou six, de distance en distance, ordinairement à l'ombre d'un bouquet d'arbres élevés. L'intervalle est rempli par des cultures entourées de hautes clôtures, et par de hautes herbes où abondent les serpents noirs et les trigonocéphales. Il faudrait beaucoup de temps pour parcourir Louga en entier. Nous nous dirigeons vers un puits, situé à 10 minutes; il n'a pas moins de 40 m. de profondeur, et il est creusé dans une argile assez compacte, d'un jaune rougeâtre. Dix femmes et jeunes filles sont occupées à tirer de l'eau avec des seaux plats, en cuir, que l'on tient entr'ouverts au moyen d'une poignée d'herbe. Elles ramènent la valeur d'un ou deux verres d'eau; aussi leur faut-il un temps considérable et un travail fatigant pour remplir leurs grandesalebasses de bois noir. L'eau est fade, blanchâtre, tiède, avec une apparence savonneuse. Ce manque d'eau constituera toujours une des grandes difficultés pour le développement de ces contrées. Nous rentrons à la gare vers 11 h., par une température qui me rappelle tout à fait celle de Bakel et de Médine dans le haut-fleuve.

Le retour s'effectue par une chaleur heureusement tempérée par la marche du train, et à 6 heures nous entrons en gare à Saint-Louis sans autre incident.

Ceux qui, au prix d'efforts patients et persévérants, ont doté le Sénégal de ce chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, ont rendu à notre colonie un signalé service et méritent la reconnaissance de tous.

L. JAQUES.

### BIBLIOGRAPHIE <sup>1</sup>

LA TRIPOLITAINE ET L'ÉGYPTE, par M. *Kohn-Abrest*, Paris (Ch. Delagrave), 1884, in 8°, 188 pages, avec gravures, fr. 1.20. — Écrit d'après un ouvrage allemand de M. de Schweiger-Lerchenfeld, ce livre fait faire à ses lecteurs une promenade fort attrayante et sans danger, à travers la Tripolitaine et l'Égypte. Destiné particulièrement aux jeunes gens, le récit revêt une forme simple, qui n'exclut pas les observations sérieuses et instructives. Les remarques plaisantes, les anecdotes, les digressions historiques qui émaillent la narration, la coupent de temps à autre et permettent de la suivre sans aucune fatigue. C'est sur la côte de la Tripolitaine que débarque le voyageur fictif ; il en visite les ports, puis, s'enfonce dans le désert pour explorer les oasis libyennes, avec Rohlf, et revenant au sud-ouest, celles du Fezzan et du Tibesti, avec Nachtigal. Ça et là le guide s'arrête, pour faire remarquer les ruines datant de l'époque romaine et montrer partout la désastreuse influence de l'administration turque, qui transforme les villes florissantes en bourgades misérables, et fait du Fezzan, plus grand que la France, un pays où ont peine à vivre 140,000 personnes. Le touriste entre ensuite en Égypte par le canal de Suez qu'il explore dans toute sa longueur, visite le Caire, Alexandrie et les autres villes, puis remonte le Nil, examinant de près les ruines antiques, et enfin, passe rapidement à travers le Soudan égyptien, qu'il décrit tel qu'il était avant la révolte du Mahdi. Un appendice, qui ne se trouvait pas dans l'ouvrage allemand, donne le récit de l'expédition anglaise en Égypte et du soulèvement du Soudan.

L'ÉGYPTE. Son avenir agricole et financier, par *Félix Paponot*. Paris (Baudry et C<sup>ie</sup>), 1884, in-8°, 240 pages avec plans et cartes, 10 fr. — Au moment où une succession de récoltes insuffisantes, cause de la mauvaise rentrée des impôts, compromet gravement la situation financière de l'Égypte, il sera intéressant pour les ingénieurs et les hommes d'État, de lire ce livre qui traite de l'aménagement des eaux du Nil, en vue de

<sup>1</sup> On peut se procurer à la librairie H. Georg, à Genève et à Bâle, tous les ouvrages dont il est rendu compte dans *l'Afrique explorée et civilisée*.