

Exploration du Limpopo par le capitaine Chaddock

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **6 (1885)**

Heft 6

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-132591>

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.

Le directeur de la compagnie *Eastern Telegraph*, de Gibraltar, a visité Tanger, accompagné d'un ingénieur, pour étudier la question de la pose d'un câble sous-marin entre le Maroc et l'Europe.

Ensuite d'une proposition de M. Fritz Robert de Vienne, l'auteur de *Afrika als Handelsgebiet*, à la Société de géographie commerciale de Paris, cette Société a ouvert une souscription destinée à la création d'une bourse de voyage; ce voyage aura pour objet l'Afrique et aura un caractère spécial d'exploration commerciale.

EXPLORATION DU LIMPOPO PAR LE CAPITAINE CHADDOCK

Nous avons indiqué sommairement, d'après les *Proceedings* de la Société de géographie de Londres, le résultat de l'expédition du commandant de la *Maud* (voyez p. 147). L'importance de son exploration nous engage à y revenir, et à lui consacrer un article dont nous devons les données au rapport du capitaine Chaddock, publié dans le numéro de février du *Mercantile marine service association Reporter*, de Liverpool.

Deux fois déjà le Limpopo avait été exploré, en 1868, par Vincent Erskine, fils du gouverneur de Natal, et en 1870 par J.-F. Elton, de l'armée des Indes, plus tard consul anglais à Mozambique. Le premier, après avoir rejoint Mauch à Lydenbourg, se dirigea au N.-E., vers le confluent de l'Oliphant-River et du Limpopo, dont il longea ensuite la rive gauche jusqu'à son embouchure, rapportant l'impression que le fleuve pouvait être navigable, et l'intention de faire une tentative pour le remonter depuis l'Océan Indien; mais ce projet ne put être mis à exécution. Quant à Elton, il se rendit à travers le Transvaal à Tati, d'où, par la Shasha, il atteignit le Limpopo, qu'il descendit en pirogue jusqu'à la cataracte de Tolo-Azimé; puis, du confluent du Lipaloulé avec le Limpopo, il regagna, par terre, Lorenzo Marquez, sans rapporter d'informations nouvelles sur le cours inférieur du fleuve. Les Portugais, dans les possessions desquels coule ce dernier, ne firent rien au point de vue de l'exploration de cette partie du Limpopo, et, en 1878 encore, d'après l'*African pilot*, le capitaine Owen, dans le relevé de la côte, en plaçant l'embouchure du fleuve par 25°, 11', 30" lat. S., et 33°, 28' 15" long. E., ajoutait : « Nous n'avons pas de renseignements sur ce fleuve. »

La situation critique du commerce anglais et la nécessité de lui chercher de nouveaux débouchés en Afrique, engagèrent, en 1883, la « Mercantile marine service association » à envoyer un de ses membres, le jeune et énergique capitaine G.-A. Chaddock, explorer la côte orientale

d'Afrique, au sud de Zanzibar. Un petit vapeur à hélice, de seize tonnes, la *Maud*, de 65 pieds de long sur 10 pieds 6 pouces de large, tirant 6 pieds d'eau, fut équipé à cet effet, et quitta Liverpool le 25 septembre 1883. Il s'arrêta d'abord à l'embouchure de la Rovouma, mais en trouva les eaux trop peu profondes à la marée basse, et continua sa route jusqu'à la baie de Fernando Veloso, un peu au nord de Mozambique, dans la partie de l'Afrique la plus rapprochée de Madagascar (cap Saint-André), où le canal de Mozambique est le plus étroit. La rivière qui se jette dans la baie paraît être navigable jusqu'à une certaine distance à l'intérieur, et offre un refuge assuré aux barques de négriers qui cherchent à échapper aux croiseurs. Chaddock estime que c'est un des points où la traite s'est faite sur la plus grande échelle. L'attitude des indigènes l'engagea à descendre plus au sud, vers la baie de Delagoa, où il jeta l'ancre, à Port-Melville, le 14 janvier 1884. Une avarie à la chaudière lui rendait d'ailleurs nécessaire une course à Natal pour réparations, avant de s'engager dans l'exploration du Limpopo.

Ne trouvant pas prudent de conduire sous voile le steamer à Lorenzo Marquez, il s'y rendit en canot avec deux hommes de son équipage, pour s'informer de l'arrivée des marchandises d'échange qui avaient dû y être amenées auparavant par un des membres de l'expédition, M. Wylie. Il nous est impossible, vu le peu de place dont nous disposons, de rapporter en détail les ennuis que lui suscitèrent, cinq jours durant, les fonctionnaires portugais, agents de la douane et gouverneur : arrestation à Lorenzo Marquez, visite du steamer à Port-Melville, sous prétexte qu'il pouvait renfermer de la contrebande, avec déploiement de force armée, officiers et soldats, carabines chargées, etc. Plus tard encore, après deux mois de séjour à Natal pour réparations, quand la *Maud* revint prendre à Lorenzo Marquez ses marchandises d'échange, l'autorité portugaise ne la laissa repartir que lorsque le capitaine Chaddock eut fourni une caution, comme garantie que le steamer et les marchandises étaient réellement destinés au Limpopo, et que le vapeur reviendrait à la baie de Delagoa, immédiatement après avoir redescendu le fleuve, avec les produits qu'il en rapporterait. Ce procédé est d'autant plus incompréhensible que les marchandises avaient payé tous les droits d'entrée, et que le receveur des douanes dit au capitaine Chaddock, à son départ de Lorenzo Marquez, qu'il ne pensait pas le voir revenir, les essais faits par un vaisseau de guerre portugais ayant prouvé qu'il n'était pas possible d'entrer dans le fleuve.

Pour assurer le succès de l'expédition, Chaddock prit toutes les pré-

cautions nécessaires. Il croisa plusieurs fois devant l'embouchure du Limpopo, fit faire des sondages le plus près possible de celle-ci, attendit le moment de la marée haute, puis, quand il jugea le moment favorable, prenant son point de départ en mer, à une certaine distance de la barre, il donna l'ordre de faire marcher le vapeur à toute vitesse et réussit à passer de l'océan dans le fleuve, sans obstacle. Les précautions étaient bonnes, car le courant, dans cette partie du Limpopo est de quatre nœuds à l'heure; un navire entraîné sur les brisants du voisinage risquerait de se perdre.

A mesure que la *Maud* marchait, Chaddock faisait faire des sondages; il trouva quatre brasses et demie dans la bouche méridionale du fleuve, un fond de sable, et en dedans de la barre, un magnifique mouillage formé par une longue langue de terre constituant un brise-lames naturel pour abriter les navires contre les vents et la mer; une centaine de vaisseaux pourraient y stationner en sûreté. L'ouverture du canal a un kilomètre de large. L'eau du fleuve est fraîche et potable. A droite et à gauche le pays est formé de collines de sable couvertes d'une courte végétation; l'une d'elles, haute de 200 pieds et visible à une assez grande distance, fournit une indication précieuse pour reconnaître l'entrée du fleuve.

Du 15 au 19 avril, la *Maud* remonta le Limpopo sur une longueur de 130 kilomètres, ne naviguant que de jour bien entendu, puisqu'il s'agissait avant tout de reconnaître le fleuve, la profondeur des eaux, les rives, la nature de leur sol, les villages et la population. De quatre brasses, au début de la navigation, la profondeur des eaux n'était plus le deuxième jour que de trois brasses et demie, et le dernier jour, de huit pieds, quantité très suffisante encore pour le steamier. Il faut noter d'ailleurs que c'était l'époque des basses eaux. Le fleuve faisant de nombreux méandres, il arriva quelquefois que le bateau toucha terre, soit que la navigation se fût prolongée au delà du crépuscule, soit par suite d'une fausse manœuvre du pilote. Mais chaque fois, il fut dégagé en peu de temps et facilement.

Le capitaine Chaddock s'apercevant de la baisse des eaux, ne jugea pas prudent de pousser plus avant son exploration, de peur d'être empêché, au retour, de franchir la barre à l'embouchure, et de ne pouvoir rentrer à Lorenzo Marquez avant l'expiration du terme fixé par les autorités portugaises pour la caution qu'elles avaient exigée. Il dut, avant de redescendre, faire dresser des huttes pour y déposer les marchandises qui lui restaient et les provisions nécessaires aux gens qu'il

comptait laisser là, près du kraal de Manjoba, le point le plus avancé atteint par la *Maud*.

Sur la plus grande partie du trajet, le fleuve est étroit et profond, mais le pays d'alentour est bas et plat. A mesure qu'il remontait, le bateau était accompagné par des foules d'indigènes, qui pouvaient, vu le courant, suivre le bâtiment à la course et lutter de vitesse avec lui. Ils dansaient et poussaient des cris de joie en courant ; de temps à autre cependant, le sifflet du bateau les faisait ressauter d'épouvante ; alors ils s'écartaient jusqu'à une portée de fusil ; puis, voyant qu'il n'en résultait aucun mal pour eux, ils reprenaient courage, et se rapprochaient afin de voir les nouveaux arrivants. Le vapeur s'arrêta aux principaux villages, pour en voir les chefs qui tous reçurent les voyageurs avec étonnement et courtoisie. Les vieillards les plus âgés affirmèrent tous n'avoir jamais vu de navire dans le fleuve. La population est très dense ; les hommes sont d'un caractère ardent, et prêts à travailler pour un salaire des plus minimes ; pour un mouchoir de poche de deux pences, un homme fera un travail quotidien très pénible. Le pays paraît favorable à l'agriculture et à la culture de la canne à sucre ; la végétation arborescente ne s'y rencontre guère que sur une longueur de 20 kilomètres à partir de l'embouchure ; une épaisse ceinture de manguiers borde le fleuve sur ses deux rives. Au delà du kraal de Manjoba, le pays s'élève et devient très boisé.

Manjoba est la limite extrême des trafiquants indiens ou Banyans, qui paraissent importer surtout des spiritueux ; le paiement s'en fait en argent ou en objets de commerce aussi petits que possible, les frais de transport excluant la possibilité d'emporter des objets d'un gros volume. Le tabac pourrait y être cultivé, mais la culture n'en serait pas rémunératrice à cause du coût des transports ; les trafiquants gagnent beaucoup plus avec les peaux, le caoutchouc et la cire d'abeilles. A l'embouchure du fleuve le caoutchouc abonde ; on pourrait employer beaucoup de bras à le recueillir, mais les frais de transport absorberaient tout le profit qu'on pourrait en tirer. Du kraal de Manjoba à la baie de Delagoa, le port d'une charge de 25 à 30 kilog. coûte fr. 12,50. En outre, les natifs exigent le paiement d'avance, et souvent ils décampent après avoir reçu l'argent. Il faut en outre compter avec les voleurs, ainsi qu'avec les pluies et les inondations qui parfois sont considérables. Les risques et les frais de transport diminueraient de beaucoup, si les communications par eau pouvaient devenir régulières.

Les indigènes affirment que le pays va en s'élevant continuellement

vers l'intérieur et qu'il est très salubre. Ils ne connaissent pas d'obstructions dans le fleuve qui puissent empêcher la navigation en toute saison. Toutefois, ont-ils dit, ils peuvent, dans certaines années, pendant la saison sèche, traverser le fleuve à gué près de Manjoba. Chaddock doute beaucoup qu'ils le fassent jamais, le fleuve étant rempli de crocodiles et d'alligators ; les natifs les redoutent tellement qu'ils n'osent pas s'approcher de l'eau pour boire ; ils puisent l'eau dans des pots attachés à de longues perches.

La marée se fait sentir jusqu'à Manjoba. Peu avant l'arrivée de la *Maud*, le niveau avait été de huit pieds plus élevé que pendant qu'elle y stationna, et après son départ, les gens laissés là par le capitaine Chaddock le virent remonter de deux pieds au-dessus du point où il était pendant que la *Maud* stationnait à Manjoba.

Le 25 avril la *Maud* quitta le Limpopo, et réussit de nouveau à en franchir la barre, quoique l'eau fût beaucoup moins haute qu'au moment où elle était entrée dans le fleuve. La santé de l'équipage laissait à désirer ; plusieurs des hommes avaient la fièvre, Chaddock lui-même en était atteint, ce qui ne l'empêcha pas de se tenir sur le pont pour diriger la manœuvre. L'arrivée à Lorenzo Marquez fut assombrie par le décès d'un jeune homme de l'expédition. Le sept mai la *Maud* repartit pour Natal où les autres malades recouvrèrent tous la santé.

Quant à M. Wylie, qui avait été laissé au Limpopo avec les marchandises d'échange, on apprit plus tard qu'il avait été saisi par les natifs, sous prétexte qu'il était venu avec le steamer pour tuer les indigènes. Ceux-ci le gardèrent un certain temps ; il réussit cependant à envoyer un message au gouverneur de Lorenzo Marquez qui, après six jours de délai, déclara qu'il ne pouvait rien faire, prétendant que le territoire du Limpopo était en dehors de sa juridiction ; et pourtant le capitaine Chaddock, en deux endroits du fleuve habités par une forte population, avait vu flotter le pavillon portugais et avait rencontré des fonctionnaires militaires portugais. M. Wylie a pu quitter Manjoba, mais en abandonnant toutes les marchandises laissées par la *Maud* ; à son retour à Lorenzo Marquez, il réclama la protection des autorités portugaises qui refusèrent de rien faire pour qu'il rentrât en possession des biens de l'expédition, quoique Chaddock, en entrant dans le district du Limpopo, se fût conformé à tous les règlements et eût acquitté tous les droits établis par le gouvernement portugais. Une exploration ultérieure, dans une saison plus favorable, ne rencontrera pas, nous l'espérons, les mêmes difficultés, et permettra de reconnaître la navigabilité

du fleuve, au moins jusqu'au confluent de l'Oliphant-River¹, par lequel on pourrait s'approcher par eau du Nord du Transvaal, de manière à n'avoir plus, pour atteindre ce pays, que quelques jours de marche par terre, au lieu de trois mois de voyage en wagons attelés de seize bœufs. Il est facile de comprendre les avantages qu'en retireraient les missions de Berlin et de la Suisse romande qui ont leurs stations dans cette région, et aussi les Sociétés minières qui exploitent les gisements aurifères dont nous avons parlé dans notre dernier numéro.

BIBLIOGRAPHIE²

DAVID LIVINGSTONE, missionnaire, voyageur et philanthrope, 1813-1873, par *Rodolphe Reuss*. Paris (Fischbacher), 1885, in-8°, 119 pages, 1 fr. 50. — Cette nouvelle biographie de Livingstone a été faite d'après les publications du voyageur lui-même, ses lettres, son journal intime, et l'ouvrage que vient de publier, sur le même sujet, M. William Garden Blaikie. L'auteur, cherchant à mettre en relief l'homme et le croyant, insiste surtout sur le côté philanthropique et religieux de cet apostolat de trente années, de cette longue vie de privations journalières et de sacrifices qui fut entièrement consacrée à lutter contre l'ignorance et le mal. Nul plus que Livingstone n'a témoigné aux pauvres nègres d'affection sincère et constante, et nul non plus n'a développé chez eux une confiance plus entière, un attachement plus absolu. Les nombreuses tribus du bassin du Zambèze et du Haut-Congo gardent encore le souvenir de celui qu'elles appelaient le « père, » « l'homme blanc qui aimait les noirs. » Aussi son œuvre vivra-t-elle longtemps. Il a préparé la voie aux explorateurs, qui seront toujours bien accueillis lorsque, comme lui, ils chercheront à gagner les cœurs par la douceur et l'affection ; c'est lui, en outre, qui a le mieux fait toucher du doigt la plaie sanglante de la traite des esclaves, et ceux dont les efforts tendent à supprimer ce honteux trafic ne font que suivre ses traces. C'est ce caractère humanitaire imprimé par Livingstone à l'œuvre africaine que l'ouvrage de M. Reuss fait également ressortir. Il est regrettable qu'il ne renferme pas de carte donnant les itinéraires si nombreux du grand voyageur.

¹ A 130 kilom. en amont de Manjoba ; peut-être même jusqu'au confluent de la Nuanetsi, ce qui constituerait une voie navigable de plus de 600 kilomètres.

² 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*.