

Zeitschrift: L'Afrique explorée et civilisée
Band: 7 (1886)
Heft: 12

Artikel: Bulletin mensuel : (6 décembre 1886)
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-132873>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 09.01.2025

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

BULLETIN MENSUEL (6 décembre 1886¹).

Le fait le plus important du mois de novembre pour l'**Algérie** est l'achèvement complet de la ligne du **chemin de fer d'Alger à Constantine**. Ces deux villes, éloignées l'une de l'autre de 464 kilom., sont, depuis le 3 novembre, reliées par un service ininterrompu, et en même temps l'extrême Oranais se trouve mis en communication directe avec Tunis. On pourra franchir aisément en trois jours les 1316 kilom. qui séparent les deux points extrêmes des possessions françaises de la côte septentrionale d'Afrique.

Par suite d'une entente entre l'administration tunisienne des postes et l'**observatoire d'Alger**, l'heure de ce dernier établissement sera transmise télégraphiquement à la capitale de la régence. En outre, l'observatoire d'Alger sera relié par une triangulation spéciale à la colonne Voirol, point de départ du réseau de triangles de l'Algérie, qui, grâce aux travaux du colonel Perrier, s'étend des frontières du Maroc à celles de la Tripolitaine. La triangulation algérienne étant reliée par l'Espagne avec le système français, l'observatoire d'Alger se trouve directement rattaché à celui de Paris.

Il y a à peu près un an que Mgr. Sogaro, vicaire de l'Afrique centrale, a envoyé à **Souakim** des missionnaires. L'un d'eux, le P. F.-X. Geyer, a fourni aux *Missions catholiques* des renseignements sur l'état actuel de cette ville, bâtie en partie sur un flot, en partie sur la terre ferme. Voici ce qu'il dit de cette dernière, la ville indigène : « Autrefois le marché en était très fréquenté ; aujourd'hui il est devenu presque nul, depuis que la rébellion du Soudan a arrêté les communications avec les centres voisins. A une demi-heure de la ville, à l'ombre d'un bouquet de sycomores, sont les puits qui alimentaient d'eau l'île et la ville indigène. Aujourd'hui les Anglais, industriels et pratiques, ont établi deux condensateurs qui transforment en eau potable l'eau de la mer pour approvisionner la ville et l'armée. La ville sur la terre ferme a beaucoup gagné par l'immigration de familles des tribus voisines qui viennent se soumettre au gouvernement égyptien ; menacées par leurs frères rebel-

¹ Les matières comprises dans nos *Bulletins mensuels* et dans les *Nouvelles complémentaires* y sont classées suivant un ordre géographique constant, partant de l'Algérie, puis allant à l'Est, longeant ensuite la côte orientale du continent et revenant par la côte occidentale.

les, ces familles préfèrent s'établir avec leurs troupeaux dans le voisinage de la ville sous la protection du gouvernement. Le quartier indigène contient à présent une population de 6000 âmes et continue à s'accroître journellement. Les indigènes sont tous musulmans ; beaucoup se signalent par un fanatisme religieux très marqué, entretenu par les fréquentes communications avec Djedda, le port de la Mecque. Cependant la présence des Européens contribue à atténuer ce fanatisme. »

Le gouvernement italien a présenté à la Chambre des députés un mémoire sur les **conditions économiques de Massaoua**, d'où il ressort que le protectorat italien de Massaoua à Assab met entre les mains de l'Italie les débouchés de l'Abyssinie, dans la mer Rouge, au moins ceux de l'Abyssinie septentrionale et du Soudan oriental. Les principaux articles d'importation sont les tissus et les filés de coton qui viennent de l'Inde et de l'Angleterre. Il faut ajouter le blé, les farines, les conserves alimentaires, les denrées coloniales, les spiritueux et les verroteries. L'exportation se compose de peaux, de musc, d'ivoire, de café et de gomme. Les peaux sont expédiées à Alexandrie, Salonique, Trieste, Naples et Gênes ; le musc, à Londres et Constantinople ; l'ivoire, aux Indes ; le café se consomme sur place ou est expédié dans les ports turcs et à Aden ; enfin la gomme constituerait une source profitable de commerce avec l'Italie, si elle pouvait arriver plus librement du Soudan à Massaoua. Il y a aussi l'or, mais son exportation échappe au contrôle de la douane ; on présume cependant qu'il en vient annuellement pour un million de francs d'Abyssinie. Le commerce des perles et de la nacre pêchées sur les côtes échappe également au contrôle de la douane ; on l'évalue approximativement à 300,000 francs. La nacre est expédiée à Trieste, d'où elle est envoyée à Vienne pour y être travaillée.

Le *Bulletin* de la section florentine de la Société africaine d'Italie rapporte que la **colonie italienne d'Assab** fait de rapides progrès. Au cap Buja, chef-lieu de la colonie, la population indigène s'est considérablement accrue en quelques années ; de 100 habitants qu'elle était en 1880, elle est montée à 2200 au commencement de 1886. Elle ne se compose pas seulement de Danakils, mais aussi d'Arabes, d'Abyssins, de Soudanais, de Somalis et même d'Indiens. Les deux éléments les plus importants sous le rapport numérique sont les Danakils et les Arabes ; le nombre des représentants de ces deux races a beaucoup augmenté. D'après le *Bulletin*, le rapide développement de la population indigène d'Assab est dû aux causes suivantes : en premier lieu, à un cer-

tain essor donné au commerce par l'occupation italienne, essor favorisé encore par la décadence de Souakim et les révolutions du Soudan qui ont ruiné ce dernier port ; puis à la salubrité du climat, à l'abondance relative de l'eau, à la sûreté des personnes et des biens, à la douceur du régime administratif et à l'établissement d'une garnison nombreuse.

Pendant plus de trois ans nous sommes demeurés sans nouvelles directes du D^r **Junker**, d'**Émin-Bey** et du **capitaine Casati**, coupés de toutes communications avec le monde civilisé par la révolte du Mahdi, au nord, et par le mauvais vouloir de Mwanga, roi de l'Ou-Ganda, au sud. On avait déjà appris par les missionnaires anglais, que le D^r Junker avait réussi à atteindre la station de Msalala au sud du Victoria-Nyanza. Dès lors des lettres de chacun des trois explorateurs sont arrivées en Europe : trois de Émin-bey, de Wadelai (station égyptienne sur le Nil, en aval de la sortie du fleuve du lac Albert, à peu près sous le 2°45' lat. N.), du 31 décembre 1885, l'une aux *Mittheilungen* de Gotha, une autre au missionnaire Felkin, publiée dans le *Scottish geographical Magazine*, la troisième à M. Ch. Allen, secrétaire de l'Antislavery Society, insérée dans le *Times*; une du capitaine Casati à M. Manfred Camperio, rédacteur de l'*Esploratore*, publiée dans le journal *Il Sole*; enfin trois du D^r Junker, deux au consul général allemand à Zanzibar, la première datée de Kabrega, du 11 février de cette année, la seconde de Msalala, du 16 août, et la troisième, de la même date au D^r Schweinfurth au Caire, parue dans l'*Egyptian Gazette*. Des lettres des missionnaires de l'Ou-Ganda, que M. R.-N. Cust a bien voulu nous communiquer renferment aussi, sur le séjour du D^r Junker dans la résidence de Mwanga, des renseignements qui ne se trouvent pas dans les autres missives. Tous ces documents nous permettent de nous représenter à grands traits ce qu'a été, pendant ces dernières années, la vie des trois explorateurs. Mais l'abondance des matériaux qui doivent trouver place dans ce numéro-ci, nous oblige, à notre grand regret, à ajourner à notre première livraison de l'année prochaine, l'article où nous résumerons les vicissitudes par lesquelles ils ont passé. Disons seulement aujourd'hui que la Société écossaise de géographie dont le siège est à Édimbourg, dans sa séance du 23 novembre, après avoir reçu communication de la lettre d'Émin-bey au D^r Felkin, a voté une résolution demandant au gouvernement d'organiser une expédition pacifique pour délivrer Émin-bey, et qu'elle a désigné l'explorateur J. Thomson comme chef de l'expédition. Stanley a aussi offert ses services à cet effet.

Une **persécution** terrible a éclaté dans l'**Ou-Ganda** contre les indigènes devenus chrétiens. Les missionnaires protestants et catholiques ont cherché à obtenir du roi Mwanga qu'il renonçât à l'ordre donné par lui de brûler vifs tous ceux qui étaient saisis ; mais en vain, l'ordre cruel a été exécuté. D'après les lettres des missionnaires anglais dont nous devons la communication à M. Cust, plus de trente chrétiens ont péri dans les flammes, plusieurs d'entre eux après avoir été l'objet de tortures horribles ; on leur coupait d'abord un bras que l'on faisait brûler sous leurs yeux, puis une jambe que l'on jetait au feu également ; enfin ce qui restait des victimes était livré aux flammes. M. Mackay¹ croit que la cause de la persécution doit être cherchée dans l'idée du roi que les Européens veulent, comme il le dit, *manger le pays*. C'est ce soupçon qui lui a fait donner l'ordre de mettre à mort l'évêque Hannington. Lorsque l'escadre allemande se présenta devant Zanzibar, le projet fut formé de tuer les missionnaires, auxquels on attribuait l'arrivée des vaisseaux allemands pour *manger* le pays de Saïd Bargasch. De même lorsque sir John Kirk envoya aux missionnaires des lettres pour le roi Mwanga, afin d'obtenir de lui qu'il laissât Émin-bey traverser son territoire avec ses soldats égyptiens, le roi ne douta pas que ce ne fût pour *manger* ses États. Ces préventions, exploitées par les Arabes, créent des difficultés et des dangers, chaque jour plus grands, aux explorateurs et aux missionnaires de toutes les nationalités. « Ému d'une situation semblable, » disent les *Missions d'Afrique*, « S. Em. le cardinal Lavignerie a cru devoir intervenir officieusement auprès des diverses puissances représentées à Zanzibar, la France d'abord, puis la Belgique, l'Angleterre et l'Allemagne, les priant d'agir auprès de Saïd Bargasch qui, seul, peut exercer quelque influence efficace sur les Arabes répandus dans le pays. Il leur a fait tenir, à titre confidentiel et privé, par l'intermédiaire de leurs consuls respectifs, une note à peu près identique, faisant connaître les dangers qui peuvent d'un moment à l'autre menacer tous les Européens établis entre les grands lacs et la mer. » La dernière lettre de M. Ashé, du 12 juillet, insiste aussi sur la nécessité, pour tous les amis des missions, d'user de leur influence auprès du gouvernement anglais, pour qu'il ne se donne aucun repos jusqu'à ce qu'il ait assuré la protection des sujets britanniques dans l'Ou-Ganda.

¹ Au moment de mettre sous presse nous apprenons que M. Mackay, qui avait été retenu prisonnier par Mwanga, a été libéré.

M. Ch. Allen, secrétaire de l'Antislavery Society, a publié dans le *Times* une lettre de M. Ashé, du 26 juin, renfermant un pressant appel au gouvernement britannique pour qu'il cherche à délivrer l'**Ouganda** du **fléau de la traite**. « Ce pays, » dit-il, « est une des sources les plus abondantes du trafic de sang humain; d'immenses étendues de territoires splendides et paisibles sont livrées à tous les excès des passions les plus basses des hommes les plus dégradés. On compte ici les esclaves par milliers; enlevés à leurs parents et à leurs foyers, ils sont devenus la propriété d'une race avilie; la mort, la mutilation, tous les maux que l'homme peut infliger ou que l'humanité peut endurer sont leur partage. Le temps est venu pour l'Europe de parler et de dire une fois pour toutes que cette plaie béante de l'humanité doit être bandée. J'écris ces lignes à quelques pas d'un marché où, avec d'autres denrées, vous pouvez acheter des êtres humains. Que font les croiseurs anglais dans l'océan Indien? C'est ici, dans l'intérieur, que se font les horribles chasses à l'homme. Après que des myriades de pères et de mères ont été tués, que de vastes districts ont été ravagés, une millièmiè partie des victimes tombe en possession des Arabes, des mains desquels les croiseurs britanniques délivrent un ou deux esclaves. Même quand ils libéreraient tous ceux qui sont exportés du continent africain, l'abolition de la traite n'en serait pas plus avancée, tellement le mal et ses progrès sont effrayants. Les fusils et la poudre — et l'Angleterre en est grandement responsable — sont importés à l'intérieur, ce qui permet aux dévastateurs, comme Mwanga sur le Victoria-Nyanza, et Kabrégá, entre les lacs Victoria et Albert, de poursuivre toujours plus avant leurs épouvantables incursions. Je ne connais pas de tableau plus triste que celui de malheureux enfants esclaves arrachés à leur pays et d'auprès de leur mère, après avoir vu leur père massacré sous leurs yeux.

Nos lecteurs se rappellent que les sultans de la **grande Comore**, d'**Anjouan** et de **Mohéli** ont demandé et obtenu d'être placés eux et leurs îles sous le protectorat de la France. Le Parlement a voté les crédits demandés pour les résidents français, mais une dépêche de Zanzibar, du 29 octobre, annonce que ces résidents sont tous arrivés à Mayotte, le sultan des îles Comores refusant de les recevoir. A cette occasion, le journal le *Temps* a rappelé dans quelles conditions le protectorat français avait été établi. Nous croyons utile pour nos lecteurs d'extraire de son résumé les renseignements suivants. La grande Comore est divisée en plusieurs sultanats, dont le principal a pour chef

Saïd-Ali, qui, élevé à Mayotte, parle français et garde un souvenir reconnaissant de l'hospitalité que la France lui a accordée lorsque sa famille, à la suite d'une guerre malheureuse, fut forcée de quitter sa résidence et de se réfugier à Mayotte. Rentré à Mourouni, chef-lieu de la grande Comore, et remonté sur le trône à force d'énergie, il s'est donné pour tâche de faire entrer son pays dans les voies de la civilisation. L'année dernière, un explorateur français, M. Humblot, fit dans l'île un véritable voyage de découverte. Il reconnut que, contrairement aux dires de tous les voyageurs, la grande Comore était un admirable champ d'exploitation, que son climat n'est pas insalubre et que, grâce à son altitude et à sa constitution géologique, elle est très habitable pour la race blanche. En relations intimes avec Saïd-Ali, il lui fit comprendre que l'avenir de son pays était attaché à l'exploitation du sol et non à la traite des esclaves. Préparé par son éducation à demi française, doué d'une vive intelligence, le sultan se laissa convaincre, et signa avec M. Humblot un traité par lequel il lui concédait plusieurs exploitations, à des conditions avantageuses pour les deux contractants. En même temps, il s'engageait à préparer l'émancipation des esclaves, et à ne mettre l'île sous le protectorat d'aucune nation sans le consentement de la France. Lorsque le gouvernement français connut les termes du traité, il crut devoir répondre aux ouvertures de Saïd-Ali par une lettre accompagnée de quelques présents. Mais les autres chefs de la grande Comore, prévoyant que la traite plus ou moins déguisée qu'ils pratiquent aux dépens de leurs sujets allait disparaître et que le protégé français deviendrait leur maître avant longtemps, virent de mauvais œil les relations établies entre Saïd-Ali et la France. Ils marchèrent sur la capitale de Saïd-Ali et en établirent le blocus juste au moment où l'avis de guerre le *La Bourdonnays* mouillait devant la ville. Le capitaine de frégate de Beausset, qui commande ce bâtiment, chercha à rétablir la paix; mais ne pouvant les amener à composition, insulté et menacé par eux, il fut forcé de marcher sur leur camp, les battit et bombarda leurs centres les plus importants, Icenda et Sutjenu. Saïd-Ali demanda alors le protectorat de la France, qui lui fut accordé. Nous ignorons encore les motifs pour lesquels les résidents français n'ont pas été reçus.

Depuis l'expédition des Anglais dans le **Zoulouland**, et surtout depuis la mort de Cettiwayo, l'état des affaires dans cette partie de l'Afrique était très embrouillé. Deux chefs, Dinizoulou et Ousibepou, se disputaient le trône, et les Boers, s'établissant peu à peu dans le pays, prenaient possession d'une partie du territoire zoulou. Impuis-

sants à leur résister, les indigènes réclamaient la protection de l'Angleterre. De son côté, la colonie de Natal demandait l'annexion du Zoulouland, mais cette colonie ne jouit pas de l'autonomie administrative et financière et dépend de la couronne d'Angleterre. Le gouvernement britannique n'a pas voulu recommencer une guerre contre les Boers ; il a conclu avec eux un arrangement en vertu duquel le Zoulouland sera divisé en deux parties : la partie orientale jusqu'à la mer sera réservée aux Zoulous et placée sous le protectorat de l'Angleterre ; la partie occidentale sera cédée en toute souveraineté aux Boers avec le district d'Oungoujana. Toutefois la presse anglaise n'est point satisfaite d'un tel partage. Il existe, dit le *Times*, dans les colonies de l'Afrique australe, un parti nombreux qui demande l'annexion totale du Zoulouland, et, d'après une dépêche de Pietermaritzbourg au même journal, les Boers et les Zoulous refuseraient d'adhérer à l'arrangement susmentionné.

D'après le *Cape Argus*, la voie la plus courte et la meilleure pour atteindre la ville de **Barberton** est celle de Capetown par Kimberley. De Londres l'émigrant est rapidement transporté par le steamer à Capetown, d'où un train express le conduit en un jour et demi à Kimberley ; là un service de voitures très confortables, appartenant à la Compagnie Red Star Line, prend les nombreux voyageurs qui se rendent aux mines, où ils arrivent en cinq jours et demi. Il a été construit à Barberton, pour le service sanitaire, un hôpital, encore assez primitif, il est vrai, mais aux malades duquel deux dames de Kimberley consacreront leurs soins.

Une petite **colonie agricole allemande** s'est développée sans bruit à **Steinkopf**, dans le **pays des Petits Namaquas**, près du fleuve Orange. Un colon, M. Petersen, a obtenu des indigènes habitant près des rapides de Nabos¹, qu'ils lui vendissent un terrain pour y commencer des essais de plantations. C'est un des rares endroits du cours inférieur du fleuve où les hautes parois de rochers qui le resserrent presque partout se retirent en arrière, et laissent au bord de l'Orangé un terrain de quelque étendue propre à la culture potagère. M. Petersen ne s'est pas laissé décourager par les insuccès du début, qui ne provenaient que d'une connaissance imparfaite des conditions du pays, puis, lorsque ses essais eurent fourni un résultat favorable, il s'est décidé à étendre son champ de travail. Il a établi des pompes pour

¹ Voyez la carte V^{me} année, p. 100

faire servir l'eau du fleuve à l'irrigation de ses jardins; il a fait venir de Baden un jardinier pour lui confier la direction des travaux, et l'on est tout surpris de voir avec quelle vigueur ce sol vierge fait croître les semences qui y sont déposées, quand l'eau est distribuée aux plantes en quantité suffisante. Le courant du fleuve fournit d'ailleurs une force inépuisable pour l'établissement de pompes plus fortes. D'autres colons allemands, qui habitaient au sud du pays des Grands Namaquas, ont acheté des terrains sur la rive nord de l'Orange, et les indigènes de Warmbad, qui jusqu'ici s'étaient tenus en dehors du protectorat allemand, paraissent maintenant tout disposés à le réclamer sur leur territoire.

Les *Missions catholiques* publient une lettre du **P. Génie**, attaché à la **mission des Amboëllas**, qui donne une idée des difficultés du voyage de la côte jusqu'à sa station. « Les routes n'existent pas, et les chevaux ne peuvent vivre dans ce pays; ceux que l'on parvient à y amener meurent bientôt. Pour voyager, on ne peut se servir que de voitures traînées par des bœufs. Il nous en a fallu cinq paires pour traîner un chariot portant seulement trois personnes et divers objets dont le poids ne dépassait pas 300 kilos. Encore, aux approches de Huilla, avons-nous dû gravir à pied la chaîne de la Sierra de Chella qui a 2000^m d'altitude, et décharger à mi-côte une partie des bagages, pour que nos montures allégées pussent se tirer de ces chemins pierreux. Le voyage de Huilla a duré huit jours; pendant ce trajet, nos repas consistaient en un peu de riz cuit à l'eau et du pain sec. La nuit, nous ne réussissions pas toujours à dormir à cause des hurlements sinistres des loups, des hyènes et autres animaux féroces. Le conducteur ne pouvait fermer l'œil: il avait à veiller sur ses bœufs, car les lions sont aussi très nombreux. Pour aller de Huilla aux Amboëllas, il fallut se procurer un grand char attelé de neuf paires de bœufs, et chargé de marchandises; l'argent étant inconnu, on ne peut obtenir des provisions qu'en offrant en échange des étoffes, des perles, etc. » En arrivant chez les Amboëllas, le P. Génie ne trouva guère que des ruines: la station avait été en partie brûlée quelques jours auparavant. Le Père supérieur était couché, dévoré par la fièvre; le Frère qui l'assistait, avait eu un bras brûlé dans l'incendie. Le P. Génie dut donc en arrivant s'improviser maçon et charpentier pour reconstruire une habitation.

Le journal belge, la *Gazette*, annonce la création d'une **ligne régulière de navigation entre Anvers et le Congo**. Au début de l'entreprise du Congo, l'Association internationale employait, pour le

transport de ses agents et de ses approvisionnements, la ligne de bateaux anglais qui partent chaque mois de Liverpool et desservent la côte occidentale d'Afrique. Depuis la constitution de l'État indépendant, une convention avait été conclue avec la Société portugaise : *Empreza Nacional*, dont les bateaux partent de Hull ; ces bateaux faisaient escale le 15 à Anvers et, de là, allaient toucher à Lisbonne. Désormais la Belgique possédera, entre Anvers et le Congo, une ligne nationale sous pavillon belge. L'État indépendant a traité avec MM. Walford et C^o d'Anvers pour l'établissement de cette ligne de steamers dont les départs auront lieu, au début, toutes les six semaines, mais ils deviendront mensuels aussitôt que le permettra l'extension du mouvement commercial. Dès maintenant quatre steamers sont affectés au service de cette ligne. La même maison a déjà envoyé au Congo le *Brabo* qui, parti d'Anvers le 23 août, est heureusement arrivé à Zanzibar le 28 octobre, après avoir pris au Congo 220 indigènes de la côte orientale d'Afrique dont le terme de service était expiré.

Il s'est fondé à Bruxelles, sous le nom de **Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie**, une Société qui a pour but l'étude et éventuellement la construction de tous chemins de fer ou autres voies de communication terrestre au Congo et dans les territoires avoisinants, ainsi que l'étude des conditions de la navigation du Congo et de ses affluents et éventuellement la création de services de navigation maritime et fluviale. L'État du Congo a conclu avec elle une convention, aux termes de laquelle elle s'est engagée à faire, à ses frais, dans un délai de dix-huit mois, l'étude complète d'un chemin de fer reliant, dans les conditions les plus favorables, le bas Congo au Stanley-Pool. De son côté, l'État concède à la Compagnie, comme prix de ses études, la pleine propriété de 150,000 hectares de terre, à son choix. Pendant un délai de dix-huit mois à partir de la remise des études, elle aura le droit d'option pour la concession de la construction de la ligne et de son exploitation durant 99 ans, au bout desquels le chemin de fer et ses dépendances deviendront la propriété de l'État. Si elle fait usage du droit d'option, l'État lui garantit la concession de tous les terrains nécessaires pour l'établissement de la voie et de ses dépendances, ainsi que la concession en pleine propriété de toutes les terres dont la Compagnie voudra disposer, dans une zone de 200^m de largeur de chaque côté de la voie ferrée ; il est bien entendu que ces terres devront être prises parmi les terres vacantes appartenant à l'État et non occupées par les indigènes. L'État indépendant accorde encore annuellement à la

Compagnie, jusqu'à l'expiration de la concession éventuelle de 99 ans, 20 % du produit brut des droits de sortie qu'il aura perçus l'année précédente. Les principaux établissements financiers de Bruxelles, les grands industriels, les armateurs, les maîtres de forges, etc., ont souscrit les actions émises par la Compagnie, qui enverra prochainement une expédition d'ingénieurs, pour commencer les travaux préparatoires dont les frais sont supputés à un million de francs.

Nous empruntons au *Mouvement géographique* les renseignements suivants sur la **reconnaissance** faite **par le lieutenant Massari du cours inférieur de la Licona**, nommée aussi par les indigènes Liccouala. Le confluent de cette rivière est relativement étroit — 250^m à 300^m; — mais un peu en amont elle s'élargit et présente par places des expansions assez vastes parsemées d'îles. Son cours est sinueux, son courant assez rapide. M. Massari l'a remontée pendant cinq jours, avec le *Royal*, à l'époque des hautes eaux, à la fin de novembre, et croit qu'aux eaux basses elle n'est guère navigable pour les steamers. Toutes les rives étant inondées sur une très grande largeur, l'abordage était pour ainsi dire impossible. La population est très clairsemée; les vivres et le bois sont rares. Dans la rivière, les crocodiles et les hippopotames étaient extrêmement nombreux. Sous l'équateur, M. Massari trouva un village de 300 habitants; c'est la plus importante agglomération de population qu'il ait rencontrée dans ce bassin. Il en obtint, facilement des vivres: des poules et des bananes. En cet endroit la Licona reçoit du nord un affluent qui est aussi navigable; le *Royal* s'y engagea pendant quelques heures. Partout le long de la rivière s'étendent d'immenses plaines herbeuses recouvertes par les eaux; il y a beaucoup de bancs de sable, et absence presque complète de roches. Toute la contrée qui s'étend à l'ouest et que drainent la Bounga, la Licona, la Bossaka et leurs affluents, paraît être une vaste plaine marécageuse, peu boisée et peu peuplée. M. Massari a constaté qu'un peu au nord de l'équateur, la Licona, qui pendant tout son cours inférieur suit une direction générale nord-sud, décrit une brusque courbe vers l'ouest. Au point où il arrêta sa reconnaissance, la rivière présentait encore une largeur d'environ 75^m. Elle était encore navigable pour le *Royal* qui tire 1^m20 d'eau, mais son cours était presque entièrement barré par des engins de pêche.

Le **mouvement commercial** des établissements européens **du bas Congo vers l'intérieur** se développe. La Compagnie hollandaise de Rotterdam et la maison de MM. Daumas-Béraud de Paris, ont maintenant chacune une factorerie sur le Stanley-Pool, la première à

Kinchassa, où ont été transportés les bâtiments de la station de Léopoldville, la seconde, en face, à Brazzaville. M. Delcommune qui dirige cette dernière a fait une excursion sur le Kassaï, à bord du petit steamer le *Ballay*, mis à sa disposition. Avant lui, M. Greshoff, agent en chef des établissements hollandais de Boma, avait aussi fait une reconnaissance de la même rivière, à bord du *Peace*. La maison Daumas-Béraud a établi une factorerie à Loutété, sur la route des caravanes entre Matadi et Léopoldville.

Le capitaine **Bove**, qui avait été chargé de la direction d'une **expédition italienne** au Congo, vient d'arriver à Gênes. L'*Esplorazione commerciale* de Milan a publié de lui une lettre écrite de Cabinda, le 16 octobre, expliquant les motifs de son retour. « Nous voici à Cabinda, sur le point de nous embarquer pour St-Vincent et Gênes. Vous serez surpris d'un retour si prompt. Ce n'est ni la maladie, ni aucun autre malheur qui nous fait rentrer dans notre patrie avant le temps. C'est au contraire une série de circonstances favorables qui nous ont permis d'accomplir notre mission sans délai et sans obstacles ; jugez-en par les dates. Dans les premiers jours de juin, nous quittions Vivi, et au commencement de juillet nous étions à Léopoldville, après 25 journées de marche. Le 20 du même mois, nous nous embarquâmes sur le *Stanley*, qui quittait l'Équateur le 31 juillet, et la station des Ba-Ngala le 6 août ; il arrivait aux chutes de Stanley le 18. Après un arrêt de quatre jours, le vapeur reprenait la route du retour, et le 10 septembre il abordait de nouveau à Léopoldville. Le 16 de ce même mois notre caravane était déjà formée, et le 6 octobre la tête de la colonne atteignait Vivi, quoiqu'il eût fallu porter M. Fabrello à dos d'homme pendant tout le trajet. Le voyage du Congo nous a donc pris en tout quatre mois, dont deux pour la marche par terre et deux pour la navigation fluviale. »

Le baron **von Schwerin**, chef de la **mission suédoise au Congo**, qui se trouvait aussi sur le *Stanley* lors de cette excursion à la station des chutes, écrit au *Mouvement géographique* que c'est le voyage le plus rapide qui ait été fait jusqu'ici sur le haut fleuve ; le *Stanley* a franchi en un mois les 1600 kilom. qui séparent Léopoldville des chutes de Stanley et n'a mis que 16 jours pour redescendre. En six ou sept semaines on peut faire actuellement le voyage du haut Congo, aller et retour. Il y aurait beaucoup de détails intéressants à extraire de la lettre de M. von Schwerin, sur le fleuve lui-même, sur les forêts et les savanes, sur le climat et la population. Bornons-nous à ce qui concerne les Ba-Ngala. « Les résultats que l'on vient d'obtenir avec eux sont tout sim-

plement *superbes*, sans la moindre exagération. C'est une race belle, forte, intelligente et brave. Elle s'offre en foule pour suivre, n'importe où, les blancs, dans lesquels elle a une confiance illimitée. L'empressement est tellement grand, que l'on se voit forcé, pour le moment, de refuser des centaines d'enrôlements. C'est un triomphe complet, bien fait pour réjouir tous les partisans de l'œuvre africaine. MM. Coquilhat et Vankerekhove peuvent être fiers des résultats qu'ils ont été les premiers à provoquer et à obtenir. Ils ont bien réussi. On en a fini maintenant avec les soldats haoussas, zanzibarites, cafres et autres, chèrement enrôlés au loin. L'État a trouvé des soldats sur son propre territoire, et de rudes gaillards, je vous assure ; je les ai vus à l'œuvre, ils sont magnifiques en tout. »

A son retour du haut Congo, le *Stanley* a débarqué à Léopoldville 90 nouveaux **volontaires ba-ngala** destinés aux garnisons de Boma et de Léopoldville. De son côté, l'administration de l'État indépendant a décidé qu'un certain nombre d'artisans, anciens soldats libérés de l'armée belge, seront enrôlés et envoyés au Congo pour servir **d'instructeurs aux indigènes**, au double point de vue de leur métier et du service militaire. Chaque station recevra quelques hommes exerçant les métiers de maçon, charpentier, menuisier, forgeron, briquetier, agriculteur, jardinier. Ils recevront, outre le logement et la nourriture, une solde de deux francs par jour, dont la moitié leur sera payée, tandis que l'autre moitié sera versée pour eux à la Caisse d'épargne de Bruxelles. De cette manière, au terme des trois années de leur engagement, ils trouveront en rentrant en Belgique un petit pécule d'environ 1200 frs.

De retour au Congo, M. le lieutenant **Valcke** a organisé un **service officiel de transports**, le long des chutes, entre Matadi et Léopoldville, par la rive sud. Ce service fonctionne depuis plusieurs mois et donne de très bons résultats. D'une part, les commerçants et les voyageurs, n'étant plus obligés de recruter eux-mêmes à grand'peine leurs porteurs, y trouvent de grandes facilités ; d'autre part, l'État s'y est créé une source de bénéfices qui ne feront qu'augmenter, les relations entre le bas et le haut Congo prenant chaque mois plus de développement. Le service est fait par une brigade de porteurs indigènes volontaires. Le prix de la charge de 25 kilog. est fixé à 25 frs., pour les 280 kilom. qui séparent Matadi de Léopoldville. M. le lieutenant Franqui, attaché à ce service des transports, est chargé de la construction des ponts sur les affluents de la rive gauche du fleuve entre Matadi et Léopoldville.

La pose du câble sous-marin de la côte occidentale d'Afrique étant ter-

minée jusqu'à St-Paul de Loanda, l'administration de l'État du Congo à Bruxelles reçoit maintenant ses dépêches, du Gabon, au lieu de les recevoir de Madère, comme c'était le cas auparavant. Un télégramme du Gabon a annoncé récemment que la **station des chutes de Stanley** avait dû être abandonnée par suite de l'hostilité des Arabes. Les dernières nouvelles de la station, publiées par le *Mouvement géographique*, datent du 23 août ; elles ont été rapportées par le *Stanley*, qui est rentré à Léopoldville le 10 septembre. Au moment de son départ des chutes de Stanley, rien d'anormal ne s'y était passé, si ce n'est une discussion entre le chef de l'établissement arabe du voisinage et M. Deane, directeur de la station, à propos d'une esclave indigène, échappée du camp arabe, et qui était venue réclamer protection à la station. D'autre part, des lettres arrivées du Congo à Bruxelles le 23 novembre, annoncent que le lieutenant Dubois, attaché au service de cette station, attaqué par les Arabes, ne pouvant pas résister aux forces ennemies, se jeta dans une barque, et qu'atteint par une flèche, il tomba à l'eau et périt. On ignore le sort des autres agents de la station. Il faut attendre de nouveaux détails pour juger de l'importance de cet événement. Il n'est point invraisemblable que les Arabes campés dans le voisinage des chutes de Stanley, aient vu de mauvais œil les Européens établis sur le haut fleuve pour surveiller leurs opérations de traite, et dénoncer au monde civilisé leurs actes de cruauté envers les indigènes de l'Afrique centrale, et qu'ils aient cherché le premier prétexte pour éloigner ces voisins importuns. Il n'en est pas moins vrai que c'est un signe des progrès qu'ils se proposent de faire vers l'ouest, le long du cours moyen du fleuve ; c'est aussi un appel aux amis de l'humanité à appuyer de leur sympathie l'État indépendant dans ses efforts pour refouler la traite, en attendant qu'il puisse la faire disparaître entièrement avec l'esclavage qui contribue à la maintenir.

Jusqu'ici toutes les tentatives faites par les Européens pour pénétrer dans le **Rif**, au **nord du Maroc**, ont échoué, par suite de la résistance des habitants, passionnés pour leur liberté. **M. H. Duveyrier**, l'explorateur du Sahara, n'a pas été plus heureux que ses devanciers ; il a dû renoncer à l'exploration qu'il comptait en faire cette année-ci. Toutefois sa tentative n'a pas été complètement inutile ; il a rapporté un lever très exact de son itinéraire de la frontière d'Algérie jusqu'à Melilla, qui sera publié par la Société de géographie de Paris.

NOUVELLES COMPLÉMENTAIRES

Le Directeur de l'Assistance publique et le Directeur du service des enfants assistés du département de la Seine, ont visité différents domaines dans les départements d'Alger et de Constantine, en vue de la création d'une école pratique d'agriculture et de viticulture, en faveur des enfants moralement abandonnés. On espère créer ainsi une pépinière de jeunes colons laborieux, instruits et capables d'apporter un appui sérieux à la colonisation.

La frontière de mer entre la Tunisie et la Tripolitaine a été fixée à Rass-Tadjir, à 20 kilom. de Biban, dans le voisinage de la belle oasis de Zouara.

D'après des dépêches du Caire, Ras-Aloula, général du négous d'Abyssinie, marche sur Kassala à la tête de 50,000 hommes.

Trois missionnaires italiens sont partis de Rome pour Assab, où, avec la protection des autorités italiennes, ils fonderont une école pour les indigènes.

Le roi d'Abyssinie a envoyé à Paris une ambassade composée de six beaux nègres du noir le plus brillant, qui ont fait présent de deux lions et de trois panthères au président de la République.

Le *Pingouin*, aviso de flottille, aux ordres de M. Lagarde, commandant d'Obock, étant allé faire de l'eau douce à Ambado, à 60 kilom. au S.-O. d'Obock, a été attaqué par des Somalis; plusieurs des hommes qui le montaient ont été massacrés.

Dans une des dernières séances de la Société de Géographie de Paris, le capitaine Longbois a rendu compte de son voyage au Choa, qui avait pour but l'exploration de l'Haouasch et de son bassin.

M. Viscardi, de Bergame, rentrera prochainement en Italie, après un long séjour au Choa, dont il a exploré les parties les plus ignorées, et d'où il rapporte des notes importantes au point de vue commercial.

Le Dr Fischer, rentré en Allemagne, après avoir vainement tenté de délivrer les explorateurs Emin-bey, Casati et Dr Junker, est mort à Berlin.

MM. Salimbeni, Savoiroux et Piano se sont embarqués à Naples pour Massaoua, d'où ils se rendront en Abyssinie; là ils devront faire une exploration scientifique et commerciale pour le compte de la Société italienne de géographie.

Le 30 octobre, le résident anglais à Aden a annexé aux possessions britanniques l'île de Socotora, à 370 kilom. au N.-E. du cap Guardafui; sa superficie est de 1600 kilom. carrés et sa population de 4000 âmes environ. Déjà précédemment les Anglais avaient essayé d'y établir une station navale, mais ils avaient dû y renoncer à cause de la stérilité du sol.

M. J. Kay Tomory, docteur en médecine de l'université d'Édimbourg, est parti pour Zanzibar et l'île Kawala, sur le Tanganyika, où il exercera les fonctions de médecin missionnaire, dans la station fondée sur cette île par la Société des missions de Londres.

Le *Deutsches Tagblatt* annonce que le sultan de Zanzibar a adressé au prince

de Bismarck une lettre dans laquelle il l'informe que le traité de commerce, récemment conclu entre lui et le gouvernement allemand, a eu pour conséquence une diminution sensible des revenus de ses États. Pour remédier à cet inconvénient, il propose de modifier en partie les stipulations du traité.

M. Maigrot, créole de la Réunion et consul général d'Italie à Madagascar, a obtenu la concession d'un chemin de fer sur la côte orientale de Madagascar, pour relier Fenoarivo, au nord, et Matitana, au sud. La construction et l'exploitation de la ligne seront dirigées par une compagnie française.

Les autorités anglaises de Maurice imposant souvent des quarantaines aux grands paquebots des Messageries maritimes françaises, la Compagnie ne fera plus desservir cette île. Le service entre celle-ci et la Réunion sera fait par une ligne annexe partant des Seychelles, en correspondance avec celle qui passe par Madagascar, Mayotte, Nossi-bé et Zanzibar.

M. Ch. Bayle, éditeur de l'*Atlas Colonial*, a commencé la publication d'un nouveau journal, le *Madagascar*, qui, d'après le premier numéro, se propose de réunir les récits de faits incontestables, les correspondances les plus instructives, et les renseignements et documents qui faciliteront aux lecteurs les moyens d'arriver à se former une opinion juste sur les affaires de Madagascar.

Le Dr Conrad Keller est rentré en Suisse de son expédition à Madagascar.

Un jeune Anglais, qui accompagnait l'explorateur autrichien Karl Hinkelmann, dans son expédition dans la région du Zambèze, a annoncé de Mopéa, près du confluent du Zambèze et du Shiré, que le voyageur susnommé a été assassiné par un chef indigène, à quatorze journées de marche du Shiré.

La défaite infligée par le gouverneur général de Mozambique aux troupes de Gungunhana, n'a pas mis fin à la révolte de celles-ci. Les avis de Mozambique parvenus à Lisbonne signalent des escarmouches continuelles entre les indigènes insurgés et les soldats portugais.

M. Paul Perrin, du canton de Neuchâtel, qui a passé de longues années au Transvaal, et qui y possède encore un établissement, se trouve actuellement en Suisse. Dans des conférences qu'il a faites à St-Gall, à Berne et à Cernier, il a montré quel champ fécond d'activité le commerce et l'industrie suisses pourraient trouver dans la république sud-africaine. Un syndicat va se former pour ouvrir ce débouché nouveau à la Suisse.

La Chambre de commerce de Londres a fait parvenir au Secrétaire d'État pour les colonies, le vœu que des consuls anglais fussent nommés à Prétoria, Delagoa-Bay et St^e-Lucie.

M. le vicomte de Cacongo, directeur de la Compagnie du Zaïre, a réclamé l'intercession de la Société de géographie de Lisbonne auprès du gouvernement portugais, pour qu'on n'envoie pas dans la nouvelle colonie portugaise du Congo, et particulièrement dans les territoires du nord, des déportés dont la présence est de nature à nuire à la colonisation portugaise parmi les tribus indigènes. La Société a chargé son bureau de transmettre au gouvernement le vœu du vicomte de Cacongo.

Un officier de la marine américaine, M. Tunt, est arrivé au Congo avec un fort chargement de marchandises et un bateau à vapeur démonté; il va prendre la direction d'une exploitation commerciale sur le Kassaï, où se trouvent de grandes réserves d'ivoire.

Le *Bulletin* de l'État indépendant du Congo a publié, dans son dernier numéro, un décret sur les brevets d'invention, d'importation et de perfectionnement; est brevetable, d'après l'art. 1^{er}, toute découverte, tout perfectionnement susceptible d'être exploité comme objet d'industrie ou de commerce.

Une mission d'ingénieurs et d'agents des ponts et chaussées est partie, au commencement de novembre, de Paris pour Lisbonne, où elle a dû s'embarquer pour le Congo, afin d'étudier la route de Brazzaville à l'Océan par les possessions françaises. Savorgnan de Brazza lui-même ne tardera pas à aller prendre en main la direction de l'administration du Congo français.

Le Dr Zintgraff, de Berlin, qui avait accompagné M. Chavanne dans sa mission au bas Congo, a été nommé par le gouvernement allemand adjoint au gouverneur du Cameroun, pour les explorations scientifiques.

M. Viard, qui a déjà exploré la région du bas Niger, s'est rendu à St-Louis, d'où nous apprenons qu'il va remonter le Sénégal, pour chercher à atteindre Timbouctou, afin de conclure des contrats commerciaux avec les indigènes de la grande ville du Soudan.

LE MOUVEMENT COLONIAL ALLEMAND EN AFRIQUE

(Suite et fin.)

Après avoir montré (p. 331 à 339) les progrès du mouvement colonial allemand à la côte occidentale d'Afrique, nous devons aujourd'hui le suivre à la côte orientale où sa marche a été encore plus rapide, et où les territoires acquis dépassent de beaucoup en superficie ceux du Lüderitzland, du territoire du Cameroun, et du pays de Togo.

Tandis que la *Société coloniale allemande* travaillait à créer, dans tout l'empire, des sections nombreuses d'adhérents aux idées de colonisation, et dirigeait son attention vers les régions susmentionnées, le Dr Karl Peters arrivait à Berlin, au commencement de l'année 1884, avec le désir d'entreprendre, le plus promptement et le plus énergiquement possible, des essais pratiques de colonisation. Le 28 mars, un petit nombre d'hommes décidés fonda la *Société pour la colonisation allemande*, qui, en peu de temps, groupa autour d'elle des centaines et des milliers de partisans, malgré les critiques de la Société déjà existante, et des adversaires de la politique coloniale.

Un moment la nouvelle Société songea à débiter dans ses entreprises