

# Bulletin mensuel : (5 août 1889)

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **10 (1889)**

Heft 8

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-133637>

## **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.

**BULLETIN MENSUEL** (5 août 1889<sup>1</sup>).

A la suite d'un rapport présenté, le 26 février dernier, à l'Académie de médecine de Paris, par M. Le Roy de Méricourt, sur la nécessité de créer des Sociétés latines de **médecins missionnaires** en Afrique et dans l'extrême Orient, rapport dont les conclusions furent votées à l'unanimité, il s'est constitué une Société dont le but sera d'établir des hôpitaux-écoles et des dispensaires, pour répandre, parmi les peuples de l'Afrique et de l'Asie, les bienfaits de la médecine, de la chirurgie et de l'instruction médicale. Le rapport faisait, à bon droit, ressortir la supériorité marquée qu'un explorateur médecin et chirurgien peut avoir sur tous les autres. Grâce aux soins qu'il prodiguera sur sa route, il parviendra à surmonter, dans les plus périlleux voyages, les difficultés auxquelles se heurtent ceux qui n'ont pas à leur disposition ce moyen d'action. Plusieurs jeunes médecins ont déjà offert leurs services au comité organisateur. Celui-ci fait appel au dévouement des médecins, des pharmaciens et de toutes autres personnes habitant dans les départements, aux colonies ou à l'étranger, pour y représenter l'*Œuvre médicale missionnaire*. Il sollicite aussi des dons pour l'établissement des hôpitaux-écoles et des dispensaires.

Un des épisodes les plus curieux de la lutte contre les **criquets**, dans la province de **Constantine**, est certainement celui de la défense du chef-lieu contre l'invasion des acridiens. Nous en empruntons le récit à une correspondance du *Temps* : « Constantine ressemblait à une place assiégée. Une ligne de circonvallation — de contrevallation, devrait-on dire, si les criquets faisaient, comme Vauban, des tranchées et travaux d'approche — la couvrait, ligne de toile, faite d'appareils cypriotes, sur 18,000<sup>m</sup> de long. On sait que Constantine est perchée sur un gros rocher qu'entourent, d'une part, une plaine, et de tous les autres côtés, un ravin, coupure nette, à pic, profonde de plusieurs centaines de mètres, au fond duquel coule le Rummel. Elle ne tient au reste du pays que par le pont qui a été construit sur les restes du pont romain, et par l'isthme serré, ou plutôt le remblai, qui forme la place de la Brèche. C'est à l'attaque de cette position que, de tous les points de l'horizon, se ruaient

<sup>1</sup> 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 criquets. Tous les jardins furent mangés. Le grand faubourg Saint-Jean, qui s'étend hors de la place de la Brèche, au pied et sur les pentes de Koudiat Aty, fut envahi; rien ne put le défendre. Saint-Antoine, les prisons, le Bardo, la gare, Mansourah et l'hôpital furent occupés ou entamés ou assaillis par les envahisseurs. On eut à peine le temps de préserver ceux de ces points qui devinrent le pivot de la défense, les attaches de la ligne des toiles. On put tout juste refouler les bandes qui entraient par la place de la Brèche ou essayaient de franchir le pont. Cependant elles furent toutes, ou écrasées sur place, ou balayées dans le Rummel. En ville, c'était le branle-bas, mais avec entrain, bonne humeur, bon exemple surtout donné par les classes supérieures. Cette chose inouïe, la réquisition universelle par quartiers, l'envoi sur les chantiers, pour la défense des jardins et des cultures, de l'ouvrier, du journalier, du marchand dont la journée était perdue sans aucune compensation alors que l'invasion des criquets dans la ville n'eût été pour lui qu'un ennui, tout fut accepté parfaitement. On vit partir l'avocat, le fonctionnaire, le notaire ou le commerçant; le bon juif lui-même n'a pas fait trop de grimaces pour quitter son comptoir; le musulman le plus fanatique s'est embrigadé de bonne grâce. On a fait de la bonne besogne puisque les criquets sont vaincus. C'est le premier siège que subit la ville depuis qu'elle est devenue française; elle s'en est tirée à sa gloire. »

Les affaires d'Égypte ont donné lieu, à la Chambre des Communes, à un débat dans lequel ont été dénoncées des **atrocités commises dans la guerre contre les troupes du mahdi**. Sir Wilfried Lawson a mentionné entre autres, d'après les informations fournies aux journaux par le gouvernement lui-même, le fait que les Égyptiens sont entrés dans un camp ennemi, l'ont trouvé abandonné et n'y ont plus rencontré qu'un certain nombre d'hommes, de femmes et d'enfants qui se mouraient d'épuisement. Ces malheureux étaient dans cet état parce que les Égyptiens empêchent les indigènes de s'approcher du Nil pour y puiser de l'eau, et leur font ainsi subir toutes les tortures de l'agonie. Les forces égyptiennes — qui, dans les circonstances actuelles, comme l'a fait remarquer sir Wilfried Lawson, doivent être considérées comme des forces de l'Angleterre — vont jusqu'à ravager les champs cultivés et à détruire les fruits de la terre. Même les hordes des Soudanais n'agiraient pas ainsi; jamais elles ne fouleraient aux pieds la nourriture des populations. Si ce mode de faire la guerre continue, on verra se reproduire au Soudan toutes les horreurs que l'Angleterre a toujours considérées comme une honte. Le ministre de la guerre, M. Stanhope, n'a

rien trouvé à répondre. Sir James Fergusson, sous-secrétaire parlementaire n'a pas nié les atrocités commises, et, avec une simplicité qui touche au cynisme, il a dit qu'après tout les Soudanais n'avaient que ce qu'ils méritaient, qu'ils n'avaient qu'à retourner d'où ils étaient venus. En somme, pour repousser des troupes qualifiées de barbares, sir James Fergusson trouve tout naturel que des soldats au service d'une puissance européenne se servent de procédés auxquels les barbares eux-mêmes hésiteraient à avoir recours. Ce qu'il y a de plus surprenant, c'est que cette déclaration n'ait pas soulevé un mouvement d'indignation, dans cette Chambre naguère si facilement émue par le récit des atrocités bulgares. Faut-il croire que lorsque les intérêts britanniques sont en jeu, la Chambre anglaise n'a plus d'entrailles ? Un membre, M. J. Ellis, ayant exprimé son étonnement, sir James Fergusson a cherché à expliquer qu'en parlant du droit des troupes égyptiennes de repousser l'invasion soudanaise par tous les moyens en leur pouvoir, il n'avait voulu parler que des moyens qui sont reconnus comme pouvant être employés par des nations civilisées. Le sous-secrétaire parlementaire trouve-t-il que les procédés signalés appartiennent à cette catégorie ?

En voyant les troupes italiennes s'emparer de **Keren**, du pays des **Bogos** et de l'**Asmara**, on se demande si le chef des forces britanniques qui a installé les Italiens à Massaoua, les avait instruits des obligations contractées par l'Angleterre envers le négous pour obtenir son secours contre les partisans du mahdi ? Au moins doivent-ils les connaître actuellement, car, déjà en 1887, le journal italien *Marina e Commercio* a publié le texte du traité conclu entre l'Angleterre et l'Abyssinie, le 3 juin 1884, dont l'article 2 est ainsi conçu : « A partir du 1<sup>er</sup> septembre 1884, le pays connu sous le nom de territoire des Bogos sera restitué au négous, et quand les troupes du khédive auront abandonné Kassala, Amideb et Sennaheit, les forts du pays des Bogos, qui appartiennent actuellement au khédive, seront remis avec tous les approvisionnements de guerre qu'ils contiennent au négous, dont ils deviendront la propriété. » En se substituant aux Anglais, ou plutôt aux Égyptiens, à Massaoua, les Italiens n'ont-ils pas accepté pour eux-mêmes les engagements pris naguère par l'Angleterre et l'Égypte ?

M. Bonola, secrétaire général de la Société khédiviale de géographie du Caire, a bien voulu nous communiquer une note de M. **Jules Borelli**, qui devait paraître dans le *Bulletin* de cette Société, accompagnée d'une carte dressée par l'explorateur lui-même. Nous reproduisons cette note comme complément des renseignements publiés dans

notre numéro de juin, dans l'article intitulé : *De la région comprise entre le haut Nil et la côte des Somalis.*

« J'ai eu l'honneur de voir, au retour de leur important voyage, MM. le comte Teleki et le lieutenant de Höhnel. J'ai travaillé avec ces messieurs au raccordement de nos routes. Ils ont aperçu les monts Arro, ou Aro, qui leur ont été désignés sous le même nom qu'à moi. Plusieurs autres renseignements communs désignent le lac Basso-Narok, qu'ils ont appelé Rudolf, comme étant le lac Sciambara ou Sambourou, noms sous lesquels il est ordinairement désigné. D'après les observations de ces messieurs, ce lac est à 600<sup>m</sup> environ d'altitude. De plus, j'ai retrouvé une observation que j'avais égarée, faite au confluent de l'Omo et du Godjeb. Elle fixe à 1100<sup>m</sup> environ l'altitude de ce point. L'Omo ne peut donc se rendre au Victoria-Nyanza, qui est à une altitude de plus de 1100<sup>m</sup>. C'est assurément le fleuve que les voyageurs austro-hongrois ont vu se jeter dans le Basso Narok. »

Ajoutons que M. Borelli est arrivé à la fin de juin à Marseille, où la Société de géographie de cette ville lui avait préparé une cordiale réception, dans laquelle il a été félicité de ses travaux de quatre années au sud de l'Abyssinie. Il en a ramené deux Gallas et une collection de photographies et d'objets ethnographiques.

D'autre part, M. **de Hoehnel** écrit au *Mouvement géographique* de Bruxelles : « Je m'empresse de vous faire savoir qu'en me basant sur les observations faites pendant le voyage, ainsi que sur les renseignements recueillis dans des entretiens que j'ai eus à Aden avec M. Cecchi, et au Caire avec M. Borelli, j'ai acquis la conviction absolue que les lacs Rodolphe (Sciambara) et Stéphanie (Sambourou) constituent des bassins absolument indépendants, aussi bien de l'Océan que du Nil. Le lac Rodolphe n'est que le dernier membre d'une série de lacs qui s'étend dans une direction générale sud-nord, du 4° lat. S. au 5° lat. N., au fond d'une fente volcanique énorme.

D'après le *Times*, les meilleurs rapports existent entre les fonctionnaires de l'**Imperial British East African Company**, d'une part, et le sultan de Zanzibar, les chefs et les habitants du territoire de la zone d'influence anglaise, de l'autre. Des renseignements ont été recueillis sur la valeur des ports situés le long de la côte. Les plans de Mombas et de Kilifi montrent que ces ports sont excellents, et la Compagnie espère que Mombas prendra la place de Zanzibar comme entrepôt des marchandises pour l'intérieur. Mombas est salubre pour les Européens et peut le devenir davantage encore par des mesures sanitaires. Des jetées

sont en voie de construction; une ligne télégraphique est projetée le long de la côte pour permettre aux fonctionnaires de la Compagnie de communiquer directement avec le quartier général à Mombas. Les sujets hindous anglais dont les habitations ont été ruinées par la guerre, se sont réfugiés sur le territoire britannique; les caravanes commerciales envoyées dans l'intérieur ont fait de bonnes affaires. Un essai de monnaie de cuivre portant le nom de la Compagnie a si bien réussi, qu'un contrat a été fait pour une nouvelle livraison de dix mille kilogrammes de cette monnaie; la question de l'utilité d'en frapper une en argent est à l'examen. Une des plus importantes caravanes expédiées vers les lacs Naïvasha et Baringo était commandée par M. F.-J. Jackson. Quoiqu'elle n'ait pas accompli tout ce qu'on en attendait, elle a acquis une connaissance suffisante du pays pour pouvoir choisir une demi-douzaine d'endroits propres à l'établissement de stations, que M. Jackson fondera dans un voyage ultérieur. De là, des expéditions seront envoyées pour nouer des relations dans les districts au nord et à l'ouest du Victoria-Nyanza. La Compagnie espère que ses agents rencontreront Stanley, en route de l'intérieur vers la côte. Elle tient à ne pas perdre de temps pour s'assurer la région située au nord et à l'ouest du lac Victoria. Chaque jour, dit le *Times*, a son importance, en présence d'une horde d'aventuriers, sans scrupules, en campagne et décidés à contrecarrer les grandes visées pour lesquelles cette Compagnie a obtenu son privilège. On espère que les caravanes de M. Jackson et d'autres inspireront assez de confiance aux indigènes pour tenir tête aux marchands d'esclaves, aux maraudeurs, assurées qu'elles seront du ferme appui de la Compagnie. Une autre caravane, commandée par M. J.-R.-W. Pigott, a été expédiée dans la direction de la Tana, pour nouer des rapports avec les chefs de cette partie du pays, et de là contourner le mont Kénia, jusqu'à ce qu'elle rejoigne M. Jackson au lac Baringo. Aux dernières nouvelles (25 avril), M. Pigott était tout près du Kénia. Ces deux caravanes ont à leur service un millier d'indigènes. La Compagnie fait construire deux routes, l'une de Mombas à Mboungo, l'autre de Mombas à Mélinde. Le *Times* ajoute en terminant : « La Compagnie reconnaît évidemment que les intérêts de l'empire lui sont confiés. En favorisant ces intérêts, elle peut être assurée de l'appui du pays et du gouvernement; on attend d'elle, maintenant, qu'elle prenne l'initiative de faire progresser ces intérêts dans tous les sens. Elle ne devra pas perdre de temps, pour établir la ligne anglaise de communication proposée du Cap au Nil. »

Dans la première assemblée générale de l'Imperial British East African Company, le président, M. Mackinnon, a donné un aperçu de la ligne de conduite que la Compagnie se propose de suivre. Les stations à créer seront permanentes et reliées entre elles par un fil télégraphique. Le centre des opérations sera **Mombas**. A partir du mois d'août, et conformément aux termes du contrat passé avec le sultan de Zanzibar, la Compagnie prendra la direction de l'administration des droits de sortie. Elle croit le moment venu d'inviter le public à participer à l'entreprise, et, à cet effet, elle ouvrira une souscription pour réunir le capital nécessaire. M. Mackenzie, directeur de la Compagnie en Afrique, a exprimé l'espoir que les résultats financiers de l'entreprise seront fort beaux, et la conviction que l'importance de l'œuvre lui vaudra la protection et l'appui du gouvernement anglais. La population indigène des Indes anglaises, a-t-il ajouté, augmente dans de telles proportions, que les ressources du pays ne subviendront bientôt plus aux besoins de ses habitants; ceux-ci pourront émigrer vers la côte orientale d'Afrique, dont le climat leur conviendra mieux que celui de n'importe quelle autre possession anglaise. Tout le commerce de cette partie de l'Afrique prend aujourd'hui le chemin de Zanzibar, mais M. Mackenzie est persuadé que Mombas est appelé à devenir, dans un avenir peu éloigné, le grand centre du commerce à la côte orientale. Sir John Kirk, ancien consul général d'Angleterre à Zanzibar, a confirmé les assertions de M. Mackenzie au sujet de Mombas. Les Arabes, a-t-il dit, sont tout disposés à travailler de concert avec les Européens.

Au milieu des troubles de l'Afrique tropicale orientale, les missionnaires de la Société des **missions anglicanes** ne se sont pas laissés ébranler dans l'accomplissement de leurs devoirs. Le représentant du gouvernement britannique à Zanzibar a mis à leur service toute l'influence qu'il possédait pour leur faciliter la retraite vers la côte s'ils jugeaient préférable de ne pas exposer leur vie à l'irritation des Arabes, toutefois ils ont préféré rester à leur poste. Sans doute ceux de l'Ouganda ont été chassés de Roubaga, mais ils attendent à Ousambiro, au sud du lac Victoria, que la porte se rouvre, pour retourner dans leur premier champ de travail, car ce ne sont pas les indigènes ba-ganda qui les ont forcés de partir, ce sont les Arabes, étrangers au pays, maîtres du pouvoir actuellement dans la personne de Kaléma, qu'ils ont fait monter sur le trône et qu'une révolution des natifs pourrait fort bien en faire descendre. Le consul général anglais à Zanzibar a pu, grâce à l'intermédiaire de l'amiral allemand commandant de l'escadre employée

au blocus le long de la ligne de côtes placée sous le protectorat allemand et des missionnaires romains de Bagamoyo, entrer en rapport avec Bouchiri, le chef des indigènes révoltés contre les Allemands, et a obtenu de lui de faire arriver à la côte, sains et saufs, M. et M<sup>me</sup> Roscoe, dont la santé avait souffert, et qui ont quitté temporairement leur champ de travail pour se rendre à Frere-Town, et M. Hooper, de la mission du Victoria-Nyanza, qui est venu en Europe pour solliciter des renforts. Mais les missionnaires de Mpouapoua et de Mamboïa, auxquels M. Smith avait écrit de bien examiner si des intérêts supérieurs leur faisaient un devoir de rester exposés aux dangers qu'il leur avait indiqués, sont restés à leurs postes respectifs.

Une lettre d'un des missionnaires d'Alger, de la station de Kibanga, au fond du golfe de Burton sur la côte occidentale du **Tanganyika**, permet de juger des progrès qu'ils font faire à l'agriculture et à l'arboriculture par l'introduction des espèces d'Europe. « Le P. Coulbois s'entend fort bien en arboriculture, et bientôt la mission possédera des milliers d'arbres fruitiers variés, dont beaucoup donnent depuis deux ans. Nous avons des centaines d'ananas, des mangues, etc., plusieurs centaines de pieds de café poussant dans notre jardin. Le potager est magnifique. Nous avons autant et même plus de légumes que nous ne pouvons en manger, et de toute espèce. Les pommes de terre semblent ne pas mal réussir. L'année dernière, nous en avons récolté plusieurs double décalitres, de manière à pouvoir en manger presque tous les dimanches. Cette année, nous en avons planté un demi-hectare. Nous avons une petite provision de blé, mais il n'est pas beau. Continuez à nous envoyer des graines d'eucalyptus. Les seuls ennemis que nous ayons à redouter sont les Wa-Ngouana, qui nous causent beaucoup d'ennuis. Ce sont des brigands qui ne cherchent qu'à piller et à faire des esclaves. »

Après avoir fait des sondages dans le canal de Mozambique, où il a trouvé une moyenne de fond de 2000<sup>m</sup>, le *Great Northern*, de l'Eastern and South Cables Company, en a fait dans la rade de **Majunga**, à Madagascar, en vue de réunir par un câble cette ville à **Mozambique**. De Majunga, une ligne par terre serait établie jusqu'à Tamatave, en passant par Antananarive, puis, de nouveau, la communication avec la Réunion et Maurice se ferait par câble sous-marin. La ligne porterait le nom de *Mozambique-Mauritius-Cable*. Les administrateurs de la Compagnie anglaise ont traité avec le gouvernement français pour la section de Madagascar.



L'émotion provoquée en Angleterre par la résiliation du contrat entre le gouvernement portugais et la Compagnie du chemin de fer de **Lorenzo-Marquez** commence à se calmer. On comprend que les actionnaires et les obligataires anglais qui ont mis de l'argent dans cette entreprise se sentent lésés dans leurs intérêts. Mais l'autorité portugaise ne peut être rendue responsable des lenteurs que la Compagnie a mises à remplir les obligations stipulées dans le contrat. Aux termes de celui-ci, le chemin de fer aurait dû être achevé le 30 octobre 1886; par égard pour la Compagnie, le gouvernement a accordé des délais à plusieurs reprises; en dernier lieu il avait été convenu que la ligne serait terminée le 24 juin. Cette fois-ci, la Compagnie n'ayant pas rempli ses engagements, le contrat a été résilié. Dans l'irritation éprouvée par les intéressés anglais, ceux-ci ont oublié que la Compagnie est portugaise et n'obéit qu'aux lois portugaises, et que le gouvernement dans ses rapports avec la Compagnie ne peut se régler que d'après les termes du contrat et des lois portugaises. Le gouvernement a usé de son droit; si les actionnaires et les porteurs d'obligations estiment que leurs intérêts sont lésés, ils ont, dans le contrat et dans les lois portugaises auxquelles seules ils peuvent recourir, les moyens de se défendre et de faire valoir leurs droits.

Nous empruntons les renseignements suivants sur l'activité qui règne sur la ligne du **chemin de fer de Natal à Ladysmith**, à une lettre de M. le missionnaire Grandjean, que sa santé avait obligé à quitter temporairement la baie de Delagoa pour se rendre à Howick, dans la colonie de Natal. Les journaux sont remplis de comptes rendus sur le rendement des diverses mines. Johannesburg et Barberton deviennent de grands centres. Les gens de métier y font défaut, et certains journaux anglais ont répandu le bruit, un peu exagéré, que des milliers de maçons et de charpentiers y trouveraient de l'ouvrage à 20 et 30 shillings par jour. De Ladysmith, point terminus du chemin de fer, partent journellement une quantité de wagons; on parle de plusieurs centaines. Le chemin de fer est encombré de marchandises; son revenu du mois de février s'est élevé à la somme incroyable de 45,000 liv. sterl. Outre cela une quantité de wagons à bœufs circulent, même là où le chemin de fer existe. Nous en voyons passer chaque jour un grand nombre chargés de bois de construction. Ce n'est pas seulement ici que les voies de communication sont encombrées; les deux Compagnies de navigation entre Londres et Natal n'arrivent pas à tout transporter, et vont envoyer pendant deux mois un steamer par semaine, au lieu de un tous les

quinze jours, comme précédemment. Le télégraphe même est encombré, et l'on se plaint que souvent un télégramme arrive en même temps qu'une lettre qui l'explique ou même plus tard.

Un débat a eu lieu à la Chambre des lords au sujet du trafic des **spiritueux** en Afrique, plusieurs des membres de la Chambre demandaient que le gouvernement établît des règles propres à restreindre la vente des boissons dans ses colonies, et qu'il insistât auprès des autorités coloniales pour que les lois existantes fussent strictement observées. Lord Knutsford, secrétaire d'État pour les colonies, déclara que la chose urgente était d'appliquer la législation. Dans le Ba-Soutoland et dans le Zoulouland, la population étant composée d'indigènes, il est plus facile d'appliquer la loi qui interdit la vente des spiritueux. Dans le Be-Chuanaland, qui a une population mixte, il n'a pas été possible de défendre l'importation des liqueurs. Quant au gouvernement de Natal, si la loi n'a pas été suffisamment appliquée, cela vient du fait que la police n'était pas numériquement assez forte. Il a été fait des propositions d'instituer des surveillants qui, entre autres devoirs, auraient celui de s'enquérir de la manière dont sont perçus les droits de douane. Ces inspecteurs ont été nommés, et M. Knutsford a insisté auprès d'eux sur la nécessité de veiller à ce que la loi fût exécutée et à ce que le trafic des spiritueux aux natifs fût limité. Dans le Zoulouland et dans la Natalie la loi a été appliquée et personne ne s'est plaint de la manière dont elle l'a été. Dans le Ba-Soutoland, le trafic des spiritueux a été supprimé. Quant au Be-Chuanaland, lord Knutsford a fait renforcer la loi ; quiconque vend des liqueurs aux natifs est en contravention. Des recommandations ont été faites pour que l'on n'accorde plus de patentes qu'avec beaucoup de précautions, et que ceux auxquels elles seront accordées soient placés sous la juridiction de magistrats qui puissent exercer sur eux un contrôle plus vigilant.

M. Machado, ingénieur portugais, a présenté au ministre de la marine les études du **chemin de fer de Mossamédès au Bihé**, dans sa première partie, c'est-à-dire de Mossamédès au haut de la Chella. Mais **Benguela** réclame pour que son port serve de tête de ligne à la voie du Bihé. Quoi qu'il en soit, les facilités que créeront l'une ou l'autre ligne entre la côte et le plateau ne pourront qu'être avantageuses à la colonie portugaise. Cette partie de l'intérieur offre à l'émigration l'attrait que présente aujourd'hui le Brésil ou telle autre partie de l'Amérique méridionale. Une fois la ligne construite, le gouvernement pourra offrir aux émigrants des emplacements qui leur assureront des condi-

tions climatologiques favorables, et des terrains d'une grande fertilité, en même temps qu'ils auront la possibilité d'écouler l'excès des productions agricoles. Aujourd'hui les colonies déjà fondées sur le plateau ont certes un bon climat et un sol fertile, mais elles ne peuvent que difficilement faire parvenir les produits de leur sol sur les marchés de la côte, parce que les frais de transport sont beaucoup trop élevés.

Les *Colonias portuguezas* donnent les renseignements suivants sur le mouvement des douanes d'Ambriz, Loanda, Benguela et Mossamédès, montrant la marche progressive du commerce dans l'**Angola** :

En 1866.....	1.670.000 piastres.
1871.....	3.736.000 »
1877.....	4.267.000 »
1883.....	4.249.000 »
1887.....	4.785.000 »
1888.....	5.514.000 »

On voit que le mouvement commercial s'accroît rapidement, puisque en une vingtaine d'années il a plus que triplé, et tout porte à croire qu'à mesure que le chemin de fer d'Ambaca, et la ligne projetée de Benguela ou Mossamédès au Bihé se développeront vers l'intérieur, ce progrès deviendra plus considérable.

La Chambre des représentants de Bruxelles a autorisé le gouvernement à participer à la constitution de la **Compagnie du chemin de fer du Congo** par une souscription de dix millions de francs, représentée par 20,000 actions de capital de 500 francs chacune, productive d'un intérêt de 3 1/2 % amortissables au pair en 99 ans. D'après le rapport fait à la Chambre, la construction coûtera 25 millions de francs : l'exploitation 1,200,000 fr. et les recettes seront suffisantes pour rémunérer le capital. Les quinze premiers millions ont été entièrement souscrits par un syndicat de capitalistes anglais, allemands, américains, français et belges, ces derniers y participant pour une somme de plus de sept millions. Jusqu'à concurrence de 92 % le matériel fixe et roulant du chemin de fer, ainsi que les marchandises d'échange destinées au paiement des salaires des ouvriers, seront de fabrication belge. La Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie, possédant, par le fait de la convention qu'elle a passée avec l'État Indépendant, en 1887, le droit d'option pour la concession de la construction de la ligne et de son exploitation, a déjà pris toutes les mesures pour pousser activement l'entreprise. Les travaux sur le terrain pourraient être commencés avant la fin de cette année-ci. Le rapport estime qu'ils pourront être achevés en quatre ans.

« Jusqu'à présent, » dit un rapport du Conseil d'administration de la Compagnie du Congo, « les steamers transatlantiques ne dépassaient pas Boma, où sont situés les principaux établissements commerciaux du **bas Congo**. Les succursales, situées sur les bords du fleuve en amont jusqu'à Matadi, étaient desservies par les petits steamers de l'État indépendant et par ceux des factoreries de Banana et de Boma : le *Héron* de 120 tonnes, l'*Itumba* de 155 tonnes, le *Carl Niemann* de 250 tonnes, le *Prins Heinrich* de 72 tonnes, le *Luso* de 88 tonnes, etc. Dans cette section du fleuve, le courant est très rapide, mais partout les profondeurs sont grandes. Le capitaine de steamer Boyé, chef du pilotage de l'État, a fait des sondages dans toute cette section du fleuve, à l'époque des basses eaux. En aucun point, il n'a trouvé une profondeur inférieure à 20 mètres. Ces sondages prouvent que tous les vapeurs de mer, marchant avec une vitesse supérieure à 9 nœuds, pourront sans difficulté remonter le Congo jusqu'à Matadi. C'est l'avis de tous les capitaines de navire qui font les fonctions de pilotes dans le bas Congo. » En effet, le *Lualaba*, de l'African Steamship Company, de Liverpool, l'un des plus forts steamers de cette Société, jaugeant 1860 tonnes et pouvant en charger 2500, arrivé à Boma le 18 juin dernier, a continué à remonter le Congo et a jeté l'ancre dans le port de Matadi. Au point de vue économique, le fait a une portée considérable, puisqu'il résout le problème de la navigabilité du bas Congo, de Banana à Matadi, et que les bateaux de haute mer pourront, sans rompre charge, déposer leur cargaison à la station tête de ligne de chemin du fer.

Mgr Carrie, vicaire apostolique du Congo français, a profité des circonstances favorables pour fonder une première station sur l'**Oubangi**. A cette occasion il donne aux *Missions catholiques* les renseignements suivants : Deux maisons de commerce, l'une française, la maison Dumas de Paris, l'autre hollandaise, la grande Compagnie du Congo, ont essayé d'acheter de l'ivoire, qui y abonde ; toutes les deux ont dû y renoncer, les propriétaires de l'ivoire ne voulant, pour toute marchandise d'échange, que des esclaves à manger. La station missionnaire a été établie à la pointe Iranga, à l'entrée de l'Oubangi. Jusqu'à ce jour les populations qui habitent en amont, dans le voisinage du poste français de Modzaka, par 2° lat. nord, ont résisté à l'influence civilisatrice européenne ; elles refusaient de vendre des vivres aux soldats du poste, qui ne pouvaient sortir qu'en armes. A l'entrée de l'Oubangi, les missionnaires espèrent être en sûreté et pouvoir racheter les malheureux esclaves que l'on mène à la boucherie et qui toucheront à la pointe Iranga

située au confluent de l'Oubangi et du Congo, elle peut facilement exercer la surveillance sur les deux cours d'eau. Une station nouvelle sera créée aux rapides de Zongo, lorsque le fleuve sera plus connu.

M. **Donald Mackenzie** a envoyé à l'*Antislavery Reporter* un intéressant rapport sur son récent voyage au **cap Juby**, où il arriva le 28 mars. Le 30 il eut une entrevue avec treize chefs de Aït, qui discutèrent avec lui la situation générale, et exprimèrent le désir de conserver cette station comme port. Habeeb Woold En Najim ouvrit la conférence et, au nom des chefs présents, fit remarquer qu'aucun pays ne peut prospérer sans gouvernement, ni un gouvernement exister sans un chef. Le cap Juby a été longtemps sans gouvernement, aussi n'a-t-il pu prospérer. Il y a donc lieu de faire cesser cet état de choses et d'établir un gouvernement sous un chef. Les Baïrooks ont régné sur ce pays depuis très longtemps, et il n'y a que l'un d'eux qui puisse assumer la responsabilité du gouvernement du cap Juby et du pays environnant. Le désir fut exprimé qu'un des fils du dernier cheik Mohammed Baïrook fût désigné comme chef au cap Juby. Tout le monde fut d'accord. M. Mackenzie partageait ce désir. Habeeb déclara que tous les maraudeurs seraient chassés et que les marchands arrivant au cap Juby ou en partant seraient protégés ; si le sultan du Maroc envoie une armée pour détruire la place, ils la défendront de tout leur pouvoir.

Depuis son retour en Angleterre, M. Donald Mackenzie a appris que le sultan du Maroc fait toujours tout ce qu'il peut pour empêcher les natifs de trafiquer avec le cap Juby. Il a envoyé une armée pour punir les tribus amies des Anglais, mais celles-ci ont battu l'armée du sultan.

D'autre part, des avis de Mogador annoncent qu'un chef indigène du territoire du cap Juby, à la tête de 600 soldats impériaux, a attaqué une tribu kabyle avec laquelle les Anglais entretiennent des relations commerciales ; plus de 600 têtes de bétail, gardées dans une sorte de magasin appartenant à un Anglais, auraient été enlevées. Les Anglais, craignant une surprise, ont pris des mesures de précaution.

---

#### NOUVELLES COMPLÉMENTAIRES

M. de Lesseps a annoncé à l'Académie des Sciences que le Conseil d'administration du canal de Suez a décidé de porter la largeur du canal de 22<sup>m</sup> à 65<sup>m</sup> dans les parties rectilignes ; à 75<sup>m</sup> au sommet des courbes à grand rayon, et à 80<sup>m</sup> dans les courbes à petit rayon.

Parmi les prisonniers faits sur les troupes du mahdi, se trouve une femme nommée Mariette Caracolo, née en Italie; elle a été amenée du Kordofan à Dongola. Elle a rapporté que cinq religieuses et deux frères missionnaires sont toujours captifs à Khartoum.

La chaleur est excessive à Souakim. Dans les maisons les plus fraîches, le thermomètre marque 59°; la machine à faire la glace appartenant au gouvernement ne peut pas fonctionner.

La mission du Choa, ayant à sa tête un cousin de Ménélik, est arrivée à Harrar; elle sera à Rome le mois prochain. Ménélik a été reconnu négous même par les Abouna abyssins. Il marchait sans encombre vers Gondar et de là il comptait se rendre dans le Tigré.

L'état de désordre dans lequel se trouve actuellement l'Afrique orientale équatoriale a engagé les missionnaires d'Alger à fonder une station plus au sud, à Mponda, au sud du lac Nyassa, sur le Chiré.

M. Ehlers est reparti pour le Kilimandjaro, chargé de remettre, de la part de Guillaume II, des cadeaux au roi nègre qui lui a envoyé des ambassadeurs.

D'après une déclaration de M. Barras Gomez aux Cortès portugaises, le lieutenant Leal serait chargé de construire une station à l'extrémité sud du lac Nyassa, sur les terres du chef indigène Migorde. Ce serait le premier acte d'occupation du Portugal sur le Nyassa.

Les *Colonias Portuguezas* annoncent que les études du chemin de fer de la Zambézie sont terminées. A partir de Quilimane jusqu'à Mopeia, la ligne aurait 189 kilom. Les études pour la section du haut Chiré vont commencer.

Une commission composée de délégués du Portugal, de l'Angleterre, du Transvaal et du petit État de Mussuate, a déterminé les frontières entre la possession portugaise de Lorenzo-Marquez et le Swazieland ou Mussuate. Cette frontière part de la rivière Usuto au sud, traverse les monts Lebombo sans en suivre la ligne de faite; elle s'incline au N.-N.E. et se termine au point où la frontière du Transvaal et le territoire du Swazieland rencontrent la frontière portugaise.

Une divergence existant entre sir Hercules Robinson, gouverneur de la Colonie du Cap, et le ministre anglais des Colonies, sur la façon de gouverner les possessions de l'Afrique australe, sir Robinson a donné sa démission. Le ministre anglais veut gouverner de Londres tous les territoires annexés, tandis que l'ancien gouverneur estime que le seul moyen de prévenir les complications graves serait de rattacher les nouvelles acquisitions territoriales aux colonies déjà existantes ou de les ériger en colonies nouvelles. Il a été remplacé par sir Henri Loch, ancien fonctionnaire colonial.

Un décret du souverain de l'État Indépendant du Congo a institué une médaille à décerner aux chefs indigènes congolais qui auront fait preuve de loyauté et de dévouement et qui auront rendu des services à l'État. Elle sera en vermeil, argent ou bronze, et portera d'un côté l'effigie du souverain, de l'autre, les armes de l'État du Congo surmontées des mots : « Loyauté et dévouement. »

La Sandford Exploring Expedition a envoyé à Anvers 15,000 kilogr. d'ivoire, représentant une valeur de plus de 350,000 francs.

Une station missionnaire belge va être créée à Loulouabourg; les frais d'installation seront couverts par une initiative privée.

M. Roget, chargé du commandement du camp de l'Arououimi, a quitté Boma avec un détachement de 270 hommes; la force du camp sera de 600 hommes.

Le gouverneur général de l'État du Congo à Boma a envoyé du vaccin aux missions de Palabala et de Banza-Manteka, qui lui en avaient demandé. Les inoculations dans ces contrées, toujours infestées par la petite vérole, sont nombreuses et se font avec succès. Les indigènes eux-mêmes commencent à les pratiquer.

M. Alexandre Delcommune, chef de l'exploration commerciale du haut Congo pour la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie, est rentré en Belgique, après avoir exploré la plus grande partie du bassin du Congo. Il a rapporté une riche collection de produits africains, ainsi qu'une collection photographique comprenant plus de 200 vues du haut fleuve et de ses affluents.

M. le capitaine Cambier, nommé inspecteur d'État pour le Congo, est parti le 1<sup>er</sup> juillet à bord de l'*Africa*, avec M. le lieutenant Le Marinel, ancien adjoint à la station de Loulouabourg, qui retourne au Congo, chargé de la fondation et du commandement du camp retranché que l'État Indépendant se propose de créer sur le haut Sankourou, dans les parages du confluent du Lomami.

Un télégramme de Zanzibar, du 16 juin dernier, avait annoncé l'arrivée en cette ville de lettres d'Oudjidji, sur le Tanganyika, datées du 10 mars, d'après lesquelles Stanley aurait opéré sa jonction avec Tipo-Tipo et renvoyé ses malades au Congo. Ces lettres portaient, en outre, qu'il se disposait à gagner la côte orientale avec Emin-pacha et que Tipo-Tipo comptait, de son côté, arriver à Zanzibar en juillet. Le *Mouvement géographique* fait remarquer que les auteurs de ces lettres ont dû être mal informés, le gouvernement de l'État Indépendant du Congo ayant reçu à Bruxelles une dépêche d'après laquelle, à la date du 27 avril dernier, Tipo-Tipo était toujours à sa résidence des Stanley-Falls.

En novembre 1888, M. Treich Laplène, chargé de conduire au capitaine Binger un convoi de ravitaillement, avait signé avec le roi du Bontoukou un traité qui plaçait cet État sous le protectorat de la France. Peu de temps après, un agent anglais, le capitaine Leithbridge, arriva à son tour dans le Bontoukou et s'efforça de réduire à néant la convention conclue avec la France. Il enleva le drapeau français et signa une convention avec le roi susnommé. Le gouvernement anglais aurait dénoncé les empiétements des agents français sur la côte occidentale d'Afrique. Il ignorait sans doute le procédé de l'agent britannique.

Le chemin de fer du haut Sénégal, abandonné pendant quelque temps, puis repris avec de faibles ressources, va maintenant jusqu'au fort de Bafoulabé; la longueur en est de 128 kilomètres. Les villes de Khayes, Médine, Bafoulabé, qui sont sur la ligne, se développent rapidement.

Une nouvelle conférence africaine, à laquelle prendront part les puissances qui ont été représentées à la conférence de Berlin en 1884-1885, se réunira l'automne prochain. Sur la proposition du gouvernement anglais, d'accord avec le gouvernement allemand, la conférence aura lieu à Bruxelles. Outre l'Angleterre et l'Alle-

magne, les puissances qui y ont déjà adhéré sont la Belgique, l'État Indépendant du Congo, la France et l'Italie. L'objet principal de la réunion sera la question de la traite des nègres et la recherche des moyens à employer pour faire pénétrer de plus en plus l'influence civilisatrice de l'Europe au centre du continent.

### CHRONIQUE DE L'ESCLAVAGE

La *Gazette officielle* de la **Tripolitaine** publie un décret du gouverneur général abolissant la traite des esclaves et instituant des peines sévères pour toute infraction à ce décret.

M. Ch. Allen, secrétaire de la British and Foreign Antislavery Society, a publié dans le *Times* la lettre suivante de M. Flad, missionnaire. Elle confirme les craintes que la défaite des Abyssins par les Derviches pouvait faire naître, de voir l'**Abyssinie** chrétienne augmenter la liste des territoires désolés par les chasseurs d'esclaves.

Permettez-moi, dit M. Flad, de vous adresser la lettre suivante que j'ai reçue hier. Peut-être pourrez-vous faire quelque chose dans cette affaire, je l'ai traduite de l'amharic, dans lequel elle a été écrite à Aden le 22 avril; elle est signée par sept Abyssins y résidant.

« Puisse cette lettre parvenir à M. Flad. Notre patrie, l'Abyssinie, souffre de par la volonté de Dieu. Les Derviches (mahdistes) ont réduit en désert l'Abyssinie occidentale. Les Abyssins ont combattu bravement, mais ils ont été défaits plusieurs fois; des milliers de chrétiens ont été vendus comme esclaves, sans compter les milliers de ceux qui ont été froidement massacrés. Parmi ceux qui ont été vendus comme esclaves et envoyés à la Mecque, beaucoup appartiennent à notre noblesse. Ils se sont adressés à nous pour que nous leur aidions à recouvrer leur liberté, et nous sommes dans une grande angoisse au sujet de nos frères et de nos sœurs qui ont été réduits en esclavage et conduits en pays musulmans. Nous voudrions leur venir en aide, mais nous ne savons comment faire. Nous savons que vous êtes un grand ami de notre nation, et c'est pourquoi nous nous adressons à vous. Au nom de Christ, portez à la connaissance des chrétiens d'Europe, qui craignent Dieu et aiment les frères, le triste sort de nos frères et de nos sœurs. Se peut-il qu'au dix-neuvième siècle des chrétiens deviennent les esclaves de mahométans? Pourquoi est-il permis à des musulmans brutaux et fanatiques de réduire en désert un pays chrétien comme l'Abyssinie, et d'en extirper le christianisme. Oh! que cet appel trouve le chemin de votre cœur. »