Zeitschrift: L'Afrique explorée et civilisée
Band: 12 (1891)
Heft: 11

Artikel: Bulletin mensuel : (2 novembre 1891)
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-134202

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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

BULLETIN MENSUEL (*2 novembre 1891* [1]).

Au Congrès tenu à Marseille, en septembre, par l'Association française pour l'avancement des sciences, M. Kunckel d'Herculais a exposé les faits nouveaux constatés dans la dernière invasion des **sauterelles** en **Algérie** et les résultats obtenus. Nous extrayons les renseignements suivants du compte rendu qu'en a publié le journal le *Temps*. Dès le début de l'invasion, M. Kunckel d'Herculais, chargé par le gouvernement algérien d'étudier les conditions scientifiques de l'œuvre de défense, se transporta à Biskra, pour suivre l'évolution des criquets pèlerins, dont les vols étaient signalés par l'autorité militaire, au mois de décembre 1890, au sud de Touggourt, à El-Goleah, à Ghardaïa, et dans l'extrême sud oranais. Ils avaient traversé en les ravageant le Touat, le Gourara. En février et mars, la marche en avant atteignait les montagnes de l'Aurès et du Djebel Amour, et les vols se déployaient en un immense éventail s'étendant de la mer Rouge à l'océan Atlantique à travers l'Égypte, la Tripolitaine, la Tunisie, l'Algérie et le Maroc. Toute la région saharienne en arrière des montagnes sus-indiquées commençait à se couvrir de pontes et le gouvernement général avertissait les autorités civiles et militaires que l'étude de la marche des invasions précédentes lui permettait de prévoir que bientôt le Tell, des hauts plateaux à la mer, recevrait ces hordes destructrices. Au commencement d'avril, les vols, encore confinés dans le Sahara, commencèrent à s'engager dans les défilés, suivant les oueds, contournant les sommets, pénétrant par les vallées de l'Aurès, par les gorges d'El-Kantara, par les brèches qui s'ouvrent dans le massif montagneux entre le Hodna et les hauts plateaux de Sétif, ou par la traverse d'Aumale dans la Mitidja et dans les diverses vallées de la Kabylie. A son tour, le département d'Oran était envahi par les vols qui venaient du département d'Alger à l'est, des défilés du Djebel Amour au sud, et du Maroc à l'ouest. A partir du mois de mai, du Maroc à la frontière tunisienne, tout le littoral était sillonné de vols, et sur tous les points où ils avaient séjourné, du Sahara à la mer, dans les endroits à sous-sol humide, notamment dans les lits des oueds, des pontes avaient été déposées sur des centaines de milliers d'hectares.

[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. — Voir la carte à la 4me page de la couverture.

Les observations faites par M. Kunckel d'Herculais lui ont permis de constater que les changements de coloration que subissent les criquets pèlerins depuis leur métamorphose, c'est-à-dire le passage du rose au rouge, au gris, à la teinte terre de Sienne, au jaune, délimitaient autant de stades évolutifs et pouvaient servir de criterium pour déterminer, d'une part, le point d'origine des invasions, d'autre part, l'époque où pouvaient s'effectuer les premières pontes. Signalés en décembre dans l'extrême Sud, les criquets étaient de couleur rouge carmin ; ils étaient nés au moins un mois avant ; ils s'étaient développés au moins à trente jours de marche en arrière ; ils mettaient plusieurs semaines à prendre la teinte jaune ; ils ne pouvaient déposer leurs œufs qu'au bout de deux mois au plus tôt. M. Kunckel emporta de Biskra des familles de criquets pèlerins ; il les a gardés trois mois en captivité, a obtenu de nombreuses pontes, a élevé leur descendance de jeunes acridiens, et a pu montrer aux membres du Congrès une nouvelle famille d'insectes ailés, en train de s'apparier et de s'accoupler, issus de père et mère recueillis le 26 mars, aux alentours de Biskra. Que devient cette deuxième génération ? Les études que poursuit le naturaliste nous l'apprendront, et nous connaîtrons alors le cycle évolutif complet de ce redoutable ennemi. Les observations faites jour par jour permirent à M. Kunckel d'Herculais d'annoncer le 16 mai, à la Société d'agriculture d'Alger que, contrairement à l'opinion accréditée, les criquets pèlerins ne mouraient pas après la ponte, qu'ils s'appariaient et s'accouplaient de nouveau et qu'après un intervalle de 15, 18 et 20 jours, les femelles étaient susceptibles d'effectuer une nouvelle ponte. Cette observation bouleversait les idées reçues ; ce n'étaient plus 80 à 100 œufs qu'une femelle déposait en terre, c'était le double, le triple, le quadruple ; l'invasion prenait alors un caractère de gravité exceptionnelle. Mais par une circonstance heureuse, l'hiver avait été d'une rigueur exceptionnelle en Algérie et le froid avait régné tardivement sur les hauts plateaux ; les criquets pèlerins s'étaient trouvés arrêtés dans leur marche et au lieu d'arriver sur le littoral au mois d'avril, comme dans les invasions précédentes, ils ne l'atteignirent qu'au mois de mai. Ce retard inespéré a été des plus avantageux, car il a permis de sauver de la voracité des dévastateurs la récolte des céréales. La famine n'était donc plus à craindre ; il n'y avait plus qu'un souci, sauver les vignobles.

On vit alors de toutes parts chacun déployer une activité sans égale et s'imposer d'énormes sacrifices. La plupart des propriétaires, nou-

veaux venus en Algérie, qui n'avaient pas vu d'invasion, étaient demeurés sceptiques devant les doléances des anciens ; ils se fiaient au vent du désert qui, de son souffle bienfaiteur, devait jeter les vols à la mer. En quelques semaines, ils réparèrent le temps perdu. Ils s'étaient bien vite aperçus que, quels que fussent les efforts, il était impossible de chasser des cultures les insectes pressés de pondre qui arrivaient par bandes immenses et trouvaient dans les intervalles laissés entre les ceps les espaces dénudés propres au dépôt de leurs œufs ; ils se contentèrent de laisser la ponte s'effectuer tranquillement, puis ils se mirent à l'œuvre, labourant, piochant les gisements d'œufs pour les ramener à la surface du sol, afin de les exposer à la chaleur stérilisante du soleil d'Afrique. Mais il fallait prévoir que le temps manquerait pour bouleverser tous les dépôts d'œufs, car on n'avait devant soi que quelques jours pour se préparer — les jeunes acridiens qui n'éclosent que quarante à quarante-cinq jours après la ponte sur les hauts plateaux et dans le Sahara, sortent de l'œuf vingt à vingt-cinq jours après sur le littoral — et qu'on aurait à lutter contre les jeunes acridiens. L'administration mit alors à la disposition des communes des centaines de kilomètres d'appareils cypriotes ; les cultivateurs, se souvenant des essais tentés en 1874 et en 1877, entourèrent leurs vignobles de barrières construites avec des plaques de zinc de 40 à 50 centimètres de hauteur, et ajoutèrent les kilomètres aux kilomètres. On pensa pouvoir utiliser certains produits chimiques pour détruire les criquets naissants. On fit des approvisionnements d'huile lourde, d'acide phénique et de divers insecticides, etc.

Lorsque, dans quelques mois, seront dépouillés les rapports circonstanciés que les communes algériennes sont actuellement occupées à rédiger, on sera à même d'affirmer la somme d'efforts faits pour sauvegarder la récolte des céréales et la vendange pendante. On pourra se rendre compte des dépenses qu'a entraînées la lutte contre les stauronotes marocains et contre les criquets pèlerins ; on jugera de quelle importance ont été les sacrifices faits par l'État, les départements, les communes et les particuliers.

Aujourd'hui que la campagne est terminée, on peut se rendre compte des résultats ; ils sont d'une grande importance. Au point de vue pratique, on a acquis la certitude qu'on possède contre les criquets pèlerins des moyens d'action qui permettent de lutter contre eux victorieusement et que, dans l'avenir, l'application raisonnée de ces moyens d'action sera infiniment moins onéreuse : au lieu de millions, quelques

centaines de mille francs suffiront pour conduire la lutte. Au point de vue moral, les esprits sont rassurés, car on peut être certain que les invasions ne traîneront plus jamais à leur suite les désastres des temps passés, qu'il n'y aura plus ni famine, ni peste. Mais, en donnant ces conclusions rassurantes, M. Kunckel a fait observer que les leçons du présent ne doivent pas être perdues pour l'avenir, et qu'il est plus que jamais nécessaire de poursuivre les études biologiques sur les acridiens, et indispensable d'organiser, avec plus de méthode encore, s'il est possible, les luttes des années suivantes, aussi bien contre les stauronotes marocains autochtones, que contre les criquets pèlerins nomades.

Depuis un certain temps déjà, le sultan du Maroc cherche à étendre son influence jusqu'aux oasis du **Touat,** au sud de la province d'Oran ; tout récemment, il a envoyé des bournous d'investiture au Tidikelt, au delà de la Sebkha de Gourara. Jusqu'ici ces oasis étaient indépendantes, et la France pouvait espérer les voir entrer dans la sphère d'influence que lui a reconnue la dernière convention anglo-française. Si le sultan du Maroc parvenait à implanter son influence dans le Touat, à gagner les tribus touareg et à rallier les Chaamba qui occupent les régions de la Chebkha et du Gour, il se trouverait maître de tout l'Hinterland algérien, depuis Figuig et Tidikelt jusqu'à Ghadamès, pointe extrême occidentale de la Tripolitaine. Non-seulement il n'y aurait plus pour la France de possibilité d'extension vers le Sahara, mais elle serait menacée de devoir peut-être abandonner El-Goleah, Ouargla, et de se replier au nord du Djebel Amour et des Chotts Melghigh, Gharsa et Djerid. Des représentations énergiques ont été faites au sultan qui a protesté de ses bonnes intentions de ne pas susciter de conflit avec la France. Malgré ses protestations, il a envoyé au Touat un personnel administratif. Après la mission de Mohamed-ben-Abdennebi qui parcourut les différentes oasis du Gourara, du Touat et du Tidikelt, Mouley-Hassan fit préparer l'installation d'un fort à Timmimoum, la principale oasis du Gourara. Ce fort était destiné à recevoir Aomar, le représentant du Maroc au Touat, qui, à la fin du mois d'août, était en route pour gagner son poste. Il devient nécessaire que le gouvernement français fasse tout ce qui est en son pouvoir pour ne pas laisser s'établir dans cette région une influence hostile à la France. Il est question d'envoyer vers Aïn-Sefra et Figuig d'une part, et jusqu'au Tidikelt de l'autre, une double colonne militaire, afin d'imposer le respect aux tribus touareg et chaamba qui seraient disposées à se prêter aux projets du sultan du Maroc. A cet effet seront utilisés les méharis réunis depuis peu à El-Goleah.

Nous avons reçu, de notre savant compatriote, M. **Edouard Naville,** aujourd'hui professeur à l'Université de Genève, le mémoire : *The route of the Exodus,* dans lequel l'éminent égyptologue a résumé, pour la vingt-cinquième réunion annuelle du Victoria Institute, les recherches faites par lui depuis plusieurs années sur le sol du delta. Il a réussi à déterminer, sur le terrain même, la **route** dite **de l'Exode,** celle qu'ont prise les Israélites au moment de leur départ d'Égypte. A partir de la terre de Goshen, M. Naville a pu établir le tracé de la route au nord du canal d'eau douce et parallèlement à la direction de ce canal jusqu'à la hauteur de Pithom, l'Heroopolis des Grecs, dont ses fouilles lui ont permis de fixer la position géographique. Au lieu de continuer leur route en contournant l'extrémité du golfe qui alors s'allongeait jusque-là, les Israélites reçoivent l'ordre de marcher vers le sud, ce qui n'était guère leur chemin pour se rendre au pays de Chanaan, mais ce qui avait l'avantage de dépister les troupes du Pharaon d'alors, Ramsès II, établi à Tanis; c'est même ce voisinage dangereux qui les avait empêchés de prendre la route habituelle par Daphné, Péluse et le bord de la mer. Celle qu'ils prirent les conduisait sur les bords de la mer Rouge, dont le passage eût été difficile pour leur grand nombre, sans le phénomène extraordinaire, mais non pas exceptionnel en ces parages, de la retraite momentanée des eaux, produite par le double effet de la marée et d'un coup de vent subit. M. Naville fixe le point de ce passage un peu au sud de Pi-Keheret, sur la rive occidentale, et de Baal-Zephon, sur l'autre. Ses recherches actuelles s'arrêtent là; elles confirment l'exactitude géographique des textes bibliques relatifs à l'exode des Israélites; ces résultats sont conformes aux vues exprimées sur ce même sujet par MM. Linant et de Lesseps, qui admettent que le passage a eu lieu au nord des Lacs amers, dans l'espace qui les sépare aujourd'hui du lac Timsah.

Le roi **Ménélik** a adressé à la reine d'Angleterre, ainsi qu'aux divers souverains de l'Europe, la lettre suivante :

Lion vainqueur de la tribu de Juda, Ménélik, élu du Seigneur, roi des rois d'Éthiopie.

A notre ami (ici le nom du chef de l'État) :

Salut !

Nous demandons particulièrement des nouvelles de votre précieuse santé...

La grande puissance... étant jusqu'à aujourd'hui l'amie de l'empire

éthiopien, connaissant vos bonnes intentions pour lui, nous vous exprimons notre gratitude.

Comme nous désirons faire connaître les limites de l'Éthiopie à nos amies les puissances de l'Europe en leur écrivant, nous adressons également à Votre Majesté, la présente lettre, avec l'espérance que vous voudrez prendre en considération ce qui suit :

LIMITES DE L'ÉTHIOPIE

Partant de la limite italienne d'Arafalé qui est situé sur le bord de la mer, cette limite se dirige vers l'ouest sur la plaine de Gegra-Méda, va vers Mahijo-Halaï, Digsa, Goura et arrive jusqu'à Adibaro (Debaroa).

D'Adibaro, la limite arrive jusqu'à l'endroit où le Mareb et le fleuve Atbara se réunissent.

Cette limite, partant ensuite du dit endroit, se dirige vers le sud et arrive jusqu'à l'endroit où le fleuve Atbara et le fleuve Sétit (Takaseh) se rencontrent et où se trouve la ville connue sous le nom de Tomat.

Partant de Tomat, la limite embrasse la province de Kedaref et arrive jusqu'à la ville de Karkog sur le Nil Bleu.

De Karkog, cette limite arrive jusqu'à l'endroit où le Nil Blanc et le Sobat se rencontrent. Partant de cet endroit, la limite suit le dit fleuve Sobat, y compris le pays des Galla dits Arboré et arrive jusqu'à la mer (lac) Sambourou. Vers l'est sont compris le pays des Galla, connus sous le nom de Borani, tous les pays des Aroussi, jusqu'aux limites des Somalis, y compris également la province d'Ogaden.

Vers le nord, la limite embrasse les Habr-Aoual, les Gadaboursi, les Eissa-Somali, et arrive jusqu'à Ambos. Partant d'Ambos, la limite embrasse le lac Assal, la province de notre vassal d'ancienne date Mohammed Anfalé, longe la côte et rejoint Arafalé.

En indiquant aujourd'hui les limites actuelles de mon empire, je tâcherai, si le bon Dieu veut bien m'accorder la vie et la force, de rétablir les anciennes frontières de l'Éthiopie jusqu'à Khartoum et jusqu'au lac Nyanza avec tous les pays Galla.

Je n'ai point l'intention d'être spectateur indifférent, si des puissances lointaines se présentent avec l'idée de se partager l'Afrique, l'Éthiopie ayant été pendant plus de quatorze siècles une île des chrétiens au milieu de la mer des païens.

Comme le Tout-Puissant a protégé l'Éthiopie jusqu'à ce jour, j'ai la confiance qu'il la protégera et l'agrandira aussi dans l'avenir. Mais je suis certain qu'il ne partagera jamais l'Éthiopie entre d'autres puissances.

Auparavant, la limite de l'Éthiopie était la mer. A défaut de force et à défaut d'aide de la part des chrétiens, notre frontière du côté de la mer est tombée entre les mains des musulmans.

Aujourd'hui, nous ne prétendons pas retrouver notre frontière de la mer par la force, mais nous espérons que les puissances chrétiennes, conseillées par notre Sauveur Jésus-Christ, nous rendront les frontières de la mer, au moins sur quelques points de la côte.

Fait à Addi-Abéba, le 14 Miazia, l'an 1883 de la miséricorde (10 avril 1891).

S'il faut en croire le *Times* du 28 septembre, la situation de l'**Imperial British East African Company** ne serait rien moins que brillante. Nos lecteurs se rappellent que lors de son arrivée dans l'Ou-Ganda, le Dr Peters envoyé au secours d'Émin-Pacha, y apprit que celui-ci était ramené à la côte par Stanley et que l'Égypte équatoriale avait été abandonnée aux mahdistes. Un traité conclu par lui avec Mwanga ne put être reconnu valable par l'Allemagne, la convention anglo-allemande laissant l'Ou-Ganda dans la sphère d'influence anglaise, pour laquelle la British East African Company s'était fait octroyer une charte de souveraineté. Celle-ci y envoya le capitaine Lugard qui, avec ses 300 hommes de troupe, réussit à obtenir de Mwanga qu'il se plaçât pour deux ans sous le protectorat britannique. En même temps, la Compagnie faisait procéder aux études d'un chemin de fer qui devait relier la côte de Mombas au Victoria-Nyanza. Le premier rapport présenté aux actionnaires ne pouvant leur annoncer un dividende, chercha à leur faire accepter ce résultat peu rémunérateur en leur montrant le bon effet qu'aurait l'extension de l'influence anglaise dans le territoire de la Compagnie, au point de vue de l'abolition de la traite. Les actionnaires se contentèrent-ils de la satisfaction morale que devait leur procurer leur œuvre philanthropique ? Il ne le semble pas, car la Compagnie paraît manquer des ressources nécessaires pour poursuivre la construction du chemin de fer, et une première tentative d'obtenir l'appui financier du Parlement n'a pas eu de succès. Aujourd'hui, c'est pour l'entretien des troupes du capitaine Lugard dans l'Ou-Ganda que les fonds paraissent faire défaut ; et pour sortir la Compagnie des difficultés financières dans lesquelles elle paraît se trouver, le *Times* laisse entrevoir que l'occupation effective de l'Ou-Ganda qui, suivant ce journal, aurait épuisé ses ressources, devrait être abandonnée, au risque de voir le prestige anglais diminuer, les Arabes reprendre l'offensive contre Mwanga devenu chrétien, l'emporter sur les missionnaires an-

glais, associés, dit le *Times,* à l'œuvre de la Compagnie pour l'extension de l'influence britannique, et faire revivre la traite abolie par Mwanga. Au point de vue de la civilisation, il va sans dire que le retour vers la côte des agents de la British East African Company ne peut avoir qu'un effet déplorable. Mais les contribuables anglais voudront-ils y voir, comme le *Times* le leur présente, une calamité nationale, et fournir à la Compagnie les ressources financières qui seules pourraient lui permettre d'occuper l'Ou-Ganda d'une manière effective et permanente, au risque d'être entraînés à devoir subvenir également aux frais qu'occasionne à la Royal Niger Company, à la South African Company et à la Central African Company l'occupation des immenses territoires que leur ont assurés les chartes qu'elles ont obtenues du gouvernement de la Grande-Bretagne? C'est ce qu'un prochain avenir nous apprendra.

Les difficultés que rencontre l'Imperial British East African Company pour trouver l'argent nécessaire à la continuation de son chemin de fer, n'empêchent pas les ingénieurs anglais de concevoir des projets de communication par voies ferrées entre les diverses parties du continent, que les dernières conventions ont attribuées à la Grande-Bretagne. Impossible d'énumérer tous les projets conçus en ce sens ; mais un journal spécial, l'*Engineer,* en a exposé un dont nous devons dire quelques mots. Un ingénieur des Indes, M. Wiseman, qui a construit dans cette colonie plusieurs chemins de fer, voudrait en établir un à travers l'**Afrique centrale britannique,** pour relier l'Égypte et les territoires de l'Imperial British East African Company aux régions exploitées par la Royal Niger Company. Son chemin de fer partirait de Lagos, se dirigerait vers le Niger, puis, à travers les États du Sokoto, du Bornou, du Baghirmi, du Ouadaï et du Darfour, il atteindrait le Nil à Fashoda. Là, il se diviserait en deux branches, dont l'une, par Khartoum et Siout, gagnerait le Caire et la Méditerranée, tandis que l'autre tendrait tout droit vers Berbéra sur le golfe d'Aden. L'auteur de ce projet n'admet pas que les obstacles soient plus difficiles à surmonter que ceux qu'il a rencontrés aux Indes ; il ne doute pas que quelques ambassades précédant de quelques jours les ingénieurs et les ouvriers ne convertissent les souverains indigènes, quels qu'ils soient, à la civilisation britannique. D'après ses calculs, la ligne, qui serait d'au moins 5000 kilom., ne coûterait pas plus de quinze à dix-huit millions de livres sterling ; elle pourrait être terminée en cinq ou six ans, et constituerait une brillante affaire. Avons-nous besoin de dire que le projet de M. Wiseman ne nous paraît devoir être cité que comme témoignage de

l'exaltation qui règne dans certaines sphères anglaises. Nous ne pensons pas que, si MM. W. Mackinnon et Francis de Winton, les anciens administrateurs de la British East African Company et les organisateurs de la dernière expédition de Stanley, ont de la peine à trouver l'argent nécessaire pour la voie ferrée de Mombas au Victoria-Nyanza, les capitalistes anglais soient disposés à fournir les sommes que réclamerait l'exécution du projet de M. Wiseman.

Dans un de ses derniers numéros, le *Deutsches Colonial-Blatt* a donné quelques informations sur la Compagnie constituée pour la construction et l'exploitation d'un **chemin de fer de Tanga au Karagoué,** dans l'Est africain. Cette Société porte le nom de Compagnie de chemins de fer pour l'Est africain allemand (ligne d'Ousambara). Elle a pour but de construire, dans l'Est africain, des chemins de fer, des ports et des entrepôts, de les exploiter ou de les faire exploiter, de les acquérir, de s'associer aux autres entreprises similaires et de mettre en valeur les territoires qni lui seront concédés. Le capital de premier établissement est fixé provisoirement à deux millions de marcs, divisé en 1500 parts de 1000 marcs chacune et 2500 parts de 200 marcs. Cette entreprise est placée sous la direction de M. Lucas, président de la Compagnie de l'Est africain allemand.

Le *Berliner Tagblatt* a publié des détails sur les progrès des plantations de la **Société allemande de l'Afrique orientale.** Les terrains mis en culture par le Directeur, M. le Dr Hindorf, précédemment au service de la Compagnie de la Nouvelle-Guinée, sont situés dans l'Ou-Sambara, un peu au-dessus de Magila. On y a planté des cafés de Ceylan et de Moka, auxquels les conditions atmosphériques du pays conviennent très bien. Des plantations de coton ont été installées à Raskikokoué, près de Pangani ; la première récolte se fera en novembre. La Société a toujours plus de travailleurs qu'elle ne peut en employer. Elle a dû renoncer à la station commerciale de Mikindani et en rappeler ses employés européens, le climat étant trop insalubre.

Pour prévenir les abus qui pourraient résulter de la création d'un trop grand nombre d'**établissements étrangers dans les colonies allemandes,** le Conseil colonial de l'empire a pris la décision suivante :

« *a*) Les sociétés étrangères, en tant que sociétés d'exploitation, et surtout les sociétés anonymes ou les raisons commerciales fondées par actions, doivent avoir l'autorisation du gouvernement allemand pour

*

l'exploitation d'une entreprise dans les territoires soumis au protectorat allemand. Les mesures nécessaires seront prises pour que cette règle soit appliquée également dans les régions de la sphère d'influence allemande.

b) Avant d'être admises dans le territoire du protectorat allemand, les sociétés étrangères devront fournir la preuve qu'elles possèdent les capitaux nécessaires.

c) Les sociétés étrangères sont tenues de fonder une succursale dans le territoire sur lequel elles sollicitent l'autorisation de s'établir. Toutefois, suivant les cas, le gouvernement peut considérer comme suffisante l'installation d'un représentant.

d) Les autorisations données par les chefs indigènes ne sont pas valables, particulièrement :

1° Les concessions de chemins de fer et de routes;

2° Les monopoles de commerce;

3° Le monopole d'exploitation minière;

4° Les concessions de mines ou de terrains appartenant en tout ou en partie, à une tribu.

Dans le cas où le gouvernement allemand accorde les autorisations sus-indiquées, les intéressés, pour pouvoir faire usage de la concession, sont tenus de se constituer en société sur le territoire allemand ou dans un pays de protectorat allemand, suivant les prescriptions de la loi allemande. »

Un décret royal publié à Lisbonne, le 12 octobre, a apporté d'importantes modifications à l'administration de la **province de Mozambique,** qui prendra, à l'avenir, la dénomination d'**État libre de l'Est africain,** et sera divisée en deux provinces nommées l'une, de Mozambique, et l'autre, de Lorenzo-Marquès. La première aura dans sa juridiction la région située au nord du Zambèze; la seconde celle située au sud de ce fleuve. Dans un préambule qui traite la question sous tous ses aspects, le ministre de la marine et des colonies expose les raisons qui militent en faveur de l'adoption du nouveau système. Il dit que les crédits affectés à la colonie ont triplé depuis 1885 et ont atteint, en 1889, le chiffre énorme de 19 millions de francs environ. Les engagements pris par le Portugal dans le traité anglo-portugais sont trop lourds pour le Trésor. En conséquence, le ministre a résolu de confier l'exploitation future des possessions portugaises dans l'Est africain à des Compagnies privées, comme l'ont fait pour ces mêmes régions la France, l'Angleterre et l'Allemagne. La souveraineté, dit le préambule,

placée de cette façon entre les mains de l'entreprise privée, sera plutôt nominale qu'effective, étant donnée la surveillance sévère qui sera exercée par le gouvernement. L'adoption de Lorenzo-Marquès comme siège du gouvernement provincial démontrera clairement l'intention du Portugal de ne jamais négliger ce port important. Une ligne ferrée sera construite entre Quilimane et le fleuve Chiré qui, on l'espère, amènera tout le transit des régions du Zambèze et des lacs à Quilimane. Les économies qui résulteront de cette nouvelle organisation sont estimées à 3,875,000 francs par an. Conformément au décret royal, une commission royale sera nommée et se tiendra alternativement à Mozambique et à Lorenzo-Marquès. Trois intendants seront attachés aux compagnies de Mozambique, d'Inhambané et de Delagoa. Le siège judiciaire pour le territoire des Tagrags sera établi à Beïra. Les conditions auxquelles le gouvernement traitera avec les Compagnies pour d'autres territoires seront ultérieurement fixées.

Une concession a été accordée à la Société Bernardo Daupias et Cᵉ de Lisbonne, pour l'administration et l'exploitation de la **partie septentrionale de la province de Mozambique** jusqu'au fleuve Lurio, ainsi que des îles adjacentes dans la zone maritime respective. Les concessionnaires s'engagent à construire et à exploiter une ligne de chemin de fer reliant la côte à la rive orientale du lac Nyassa, ainsi qu'à établir une ligne télégraphique reliant entre eux les divers ports de la côte compris dans le rayon de la concession. Le capital de la Compagnie devra être de 500,000 £, divisé en actions de 1 £. La concession impose à MM. Bernardo Daupias et Cᵉ un dépôt immédiat de 10,000 £, qui ne pourra être levé que lorsque la Compagnie prouvera avoir effectué, sur les territoires concédés, des travaux d'utilité publique représentant au moins pareille valeur. En outre, les concessionnaires sont tenus de céder 2000 actions de la Compagnie en faveur d'un institut de bienfaisance, créé, il y a quelques mois, sous le patronage de l'État, et destiné à secourir les familles des fonctionnaires et des militaires morts aux colonies.

D'autre part, la Compagnie du Mozambique a signé à Paris un traité pour la construction du **chemin de fer de la côte portugaise au Manicaland.** Le point initial de la ligne sera Beïra, au confluent de la Poungoué et du Bousi ; de Beïra, la ligne ne suivra point, comme on en avait eu d'abord l'idée, le cours de la Poungoué qui passe à travers un pays marécageux infesté par la tsétsé, mais le cours du Bousi, qui abou-

tit également au plateau de Manica, mais a l'avantage de traverser des territoires salubres où la tsétsé ne se rencontre pas.

Les *Proceedings* de la Société de géographie de Londres annoncent que l'expédition envoyée sous les ordres de M. **H.-H. Johnston,** consul britannique, pour organiser le gouvernement du nouveau territoire de l'**Afrique centrale anglaise,** est arrivée le 17 juillet à Chiromo, sur le Chiré. La frontière de ce territoire a été fixée à la station d'un planteur nommé Simpson, un peu en aval de Chiromo. A son arrivée à cette station, M. Johnston y trouva trois soldats portugais qu'il expulsa, après quoi il arbora le drapeau anglais et baptisa la localité du nom de Port-Herald, qui sera dorénavant le nouveau poste douanier de l'Afrique centrale britannique. Chiromo, dit-on, est dans une situation splendide, entre le Rouo et le Zambèze, très salubre, sans marais dans le voisinage. En amont, le Chiré est impraticable pour les steamers, en sorte que Chiromo doit devenir le point terminus de la navigation fluviale. Les Anglais se proposent de construire une nouvelle route directe de Chiromo au mont Zomba où sera établie la nouvelle capitale. De là cette route sera continuée jusqu'à l'angle S.-O. du lac Nyassa, avec un embranchement sur Blantyre et un autre sur Milangi, où seront établies de grandes plantations de café.

Le 1er août a eu lieu l'ouverture de la **voie ferrée entre Newcastle et Charlestown,** qui facilitera les transactions entre Port-Durban et le Transvaal. L'œuvre d'art la plus considérable de cette section est le tunnel qui passe sous Laing's Neck, localité célèbre par la défaite qu'infligèrent les Boers aux troupes anglaises dans la guerre d'indépendance du Transvaal. Le tunnel, d'un kilomètre de longueur, a dû être percé dans une roche extrêmement dure ; 500 ouvriers y ont travaillé pendant deux ans ; il a coûté 1,750,000 francs. Aujourd'hui le voyage de Port-Durban à Johannesburg ne prend plus que cinquante heures et ne coûte plus que 250 francs.

M. **L. Decle,** chargé par M. le ministre de l'instruction publique et des beaux-arts de France d'une mission scientifique dont le but est l'étude de l'ethnographie et de l'anthropologie des races indigènes habitant entre le **Cap** et le **Zambèze,** écrit qu'il est déjà parvenu au mont Tshaneng, à l'ouest de Palapyé, à 2,450 kilomètres environ du Cap. Parti de Kimberley en compagnie de M. Ph. de Lalaing, de Bruxelles, il a traversé le Be-Chuanaland, en suivant la frontière du Transvaal et la rive ouest du fleuve Limpopo, et est arrivé, vers la fin d'août, à Palapyé, capitale actuelle des États du roi Khama, chef des

Bamangwato, sur la rivière Lotsani. Là, les voyageurs ont été retenus pendant un certain temps, la majeure partie de leur escorte ayant déserté, terrifiée par les histoires fort exagérées de fièvres et d'hommes mangés par les animaux sauvages. Après avoir engagé de nouveaux porteurs, MM. Decle et de Lalaing se sont remis en route. Du mont Tshaneng où ils se trouvaient, les voyageurs ont dû se diriger vers le Nord, et ils comptaient atteindre le Zambèze à Kazoungoula, après avoir passé le long du lac salé Makarikari. De Kazoungoula, après avoir visité les chutes du Zambèze, ils remonteront le fleuve jusque dans le pays des Ba-Rotsé, à Lialui, où ils séjourneront jusqu'au mois d'avril prochain.

Le 1er octobre, le steamer *Congo,* de la nouvelle ligne directe Anvers-Congo, a embarqué 109 passagers pour l'**État indépendant.** Parmi eux, se trouvent 83 personnes engagées par la Compagnie du chemin de fer, entre autres un ingénieur, deux conducteurs de travaux, dix surveillants, un comptable, trois mécaniciens, quinze poseurs de voie, quinze mineurs, onze maçons, deux charpentiers, deux tailleurs de pierre, dix-neuf terrassiers. L'arrivée de ce renfort d'ouvriers européens sur les chantiers de Matadi va donner une impulsion considérable aux travaux du chemin de fer. Le mois prochain, il n'y aura pas moins de 200 blancs et de 3500 noirs sur les chantiers de la Compagnie. Par le même bateau sont partis le baron et la baronne de Heusch, qui vont créer un établissement agricole pour le compte de la Compagnie du chemin de fer. Ce sont les premiers colons belges, au sens propre du mot, qui soient partis pour le Congo. Ils prendront la direction d'une ferme dont la construction est déjà commencée à Kinkanda, près de Matadi, où la Compagnie à l'intention de créer un nouveau centre. Par le steamer du commencement de novembre s'embarqueront encore pour le Congo quatre-vingts passagers, engagés soit par l'État indépendant, soit par les Compagnies belges.

Grâce à l'initiative de l'évêque de Gand et du comte d'Ursel, un des administrateurs de la Compagnie, une œuvre nouvelle viendra compléter l'ensemble des services auxquels peuvent prétendre ceux qui travaillent à la construction du chemin de fer du Congo. Trois prêtres du diocèse de Gand et quatre sœurs de charité partiront prochainement pour **Matadi ;** plusieurs pavillons d'hôpital leur seront confiés à Kikanda ; les sœurs se consacreront aux soins des ingénieurs et agents blancs malades. Voulant faire absolument œuvre de charité et de dévouement, elles ont assumé toute la charge de leur entreprise ; après leur avoir fourni les maisons, la Compagnie n'aura plus qu'à couvrir les frais d'entretien des malades qu'elle leur enverra.

Une dépêche de Loanda, du 18 octobre, a annoncé que le steamer le *Roi des Belges,* de la Société du haut Congo, a ramené du Lomami M. Delcommune, qui avait laissé sur le haut fleuve M. le lieutenant Le Marinel. Celui-ci est rentré au camp de Lousambo après avoir rempli avec succès sa mission au **Katanga.** Le chef Msiri qui avait refusé de conclure aucun traité avec M. Sharpe, l'envoyé du consul H.-H. Johnston pour le compte de la South African Company, s'est soumis à l'État indépendant du Congo. M. Le Marinel a relié par des postes le camp de Lousambo avec le Katanga et fondé une station à l'est de Bounkeya, résidence de Msiri. Les efforts de l'État indépendant du Congo pour l'occupation de tous les territoires compris dans les limites que lui ont reconnues les traités conclus à la suite de la Conférence de Berlin ont ainsi été couronnés de succès. Le prochain rapport de M. Le Marinel nous fournira sans doute d'utiles renseignements sur ces territoires encore si peu explorés.

Nos lecteurs se rappellent que la Compagnie du Katanga, à laquelle l'État indépendant du Congo a accordé la concession de l'exploitation des territoires du haut Lomami et du Loualaba supérieur, y a envoyé trois expéditions d'exploration commandées par M. Delcommune et par les capitaines Stairs et Bia. La Compagnie susnommée, d'accord avec la Société du haut Congo, vient de créer le **Syndicat commercial du Katanga** pour le commerce de l'ivoire et du caoutchouc dans le bassin de ces deux rivières. Le *Mouvement géographique* nous apprend que les opérations du syndicat sont placées sous la direction de M. Hodister, dont nous avons dit le voyage de reconnaissance du Lomami et du Loualaba. Il aura sous ses ordres vingt agents européens. L'avant-garde de l'expédition s'est embarquée, sous le commandement du directeur, sur le bateau qui a quitté Anvers le 1er octobre ; la deuxième brigade partira pour le Congo par le steamer du 5 novembre. L'expédition a pour médecin le docteur Leslie, qui a passé trois années au Congo, sous l'administration de sir Francis de Winton.

Les derniers renseignements parvenus de l'Oubangi à M. de Brazza, commissaire général au Congo français, sur la **mission Crampel,** lui paraissent laisser encore planer une certaine incertitude sur le sort du chef de celle-ci. Il pense qu'on ne peut accueillir sans réserves le dire du seul noir qui ait fourni des renseignements à ce sujet et qui pouvait avoir intérêt à couvrir sa désertion par une invention de toutes pièces. Un renfort considérable de personnel européen et noir a été envoyé sur le **Haut-Oubangi,** et M. Dybowski a pu, dès lors, porter sa mission

en avant. D'autre part, M. Liotard s'est rendu à Loango et de là à Brazzaville pour gagner le Haut-Oubangi. Ses efforts se joindront à ceux de M. Dybowski pour assurer le succès de l'œuvre de pénétration vers le nord et le nord-est en pays musulman. L'installation des postes français sur la **Sangha** continue; la station de la N'Goko a été transférée au confluent de l'Ékela et de la Massiépa, par 3° 40′ lat. nord, accessible aux vapeurs. L'administration considère la retraite de M. Fourneau comme un simple arrêt momentané de l'expansion française vers le nord: la marche en avant pourra être reprise avec chance de succès lorsqu'une base d'opération aura été solidement établie vers le 5° ou 6° lat. nord. M. de Brazza s'est porté sur la Sangha pour se rendre compte par lui-même de la situation et aviser aux mesures à prendre.

Le *Standard* annonce qu'une expédition anglaise dirigée par le gouverneur de Lagos s'est rendue à Ilori, où elle a été bien reçue par le roi et les chefs de la ville, qui se sont mis, eux et leur territoire, sous le protectorat britannique. Lorsque la nouvelle en arriva à **Abbéokouta,** la consternation se répandit dans la ville, Ilori étant tributaire d'Abbéokouta, et ses habitants n'ayant pas le droit de se placer sous la domination de la Grande-Bretagne à l'insu et sans l'assentiment des habitants d'Abbéokouta. Une assemblée des représentants de la ville eut lieu, à laquelle les chrétiens suspects de favoriser l'annexion furent néanmoins convoqués. Il fut résolu qu'une lettre serait envoyée aux autorités de Lagos, pour exposer les droits du gouvernement d'Abbéokouta sur le territoire d'Ilori. Une session de neuf jours devait se tenir pour que la question fût soumise au pays tout entier. En attendant, l'autorité de Lagos a lancé deux proclamations annonçant le transfert des deux royaumes d'Ado et d'Ilori au gouvernement de Sa Majesté à titre de pays de protectorats britanniques.

Le *Bulletin* de la Société de topographie de France nous annonce que **M. Variclé,** membre de cette Société, comptait partir au mois d'octobre pour la **Guinée supérieure,** à la tête d'une expédition se proposant : 1° la recherche et le rapatriement des restes de la mission Voituret; 2° la reconnaissance des régions inexplorées du Soudan occidental entre la côte d'Ivoire et les rivières du sud, en passant au nord de Libéria et de Sierra Leone, pour compléter l'œuvre commencée par le capitaine Binger et continuée par MM. Armand, Quiquerez et de Segonzac; 3° l'établissement de relations de commerce et d'amitié avec les chefs de la région comprise entre la mer et le pays de Kong, de postes d'échanges, de comptoirs, etc. M. Variclé se préparait à cette

expédition depuis plusieurs années; il emportera avec lui une montgolfière captive à air chaud, avec laquelle il se propose de prendre des vues panoramiques, qui, ajoutées les unes aux autres suivant des points de repère, donneront un itinéraire du voyage aussi complet que possible.

NOUVELLES COMPLÉMENTAIRES

Dans sa séance du 16 octobre, l'Académie des sciences morales et politiques a adopté, comme sujet de prix, la question suivante relative à l'Afrique : Faire l'histoire de la domination byzantine en Afrique d'après les auteurs, les inscriptions et les monuments, l'Égypte restant en dehors du programme.

Des négociants français arrivés de Tripoli à Marseille ont rapporté que deux ingénieurs anglais, envoyés par un syndicat de Londres, ont procédé à une enquête sur les lieux mêmes, pour étudier l'établissement d'un réseau tripolitain et transsaharien par Tripoli. Leur rapport signale l'état politique de la Tripolitaine méridionale comme défavorable aux Européens, et conclut à l'impossibilité d'établir actuellement le réseau sus-indiqué.

Le consul de France à Mannheim signale les progrès de l'exportation allemande à Tripoli. Il y a dix ans encore, les maisons de cette place s'approvisionnaient à Marseille, en Italie, en Angleterre; aujourd'hui, elles semblent s'adresser de préférence à l'Autriche, à la Belgique et surtout à l'Allemagne. En 1890, l'exportation allemande à Tripoli aurait été supérieure du double à celle de l'exercice précédent. Ce résultat est attribué aux efforts incessants et à la très grande activité déployée par les sociétés et les agences allemandes d'exportation dans leurs rapports avec les négociants importateurs de la Tripolitaine. Les marchandises les plus recherchées seraient les soieries, les chaussures, la bière, les merceries, la lingerie, les matériaux de construction et les produits pharmaceutiques.

Le *Times* a reçu de son correspondant d'Alexandrie l'annonce de la découverte à Aboukir, sur l'ancien cap Zephyrium, à quelques pieds seulement de profondeur, de trois statues colossales, de dix-huit pieds de haut, en granit rose, dont deux représentent en un groupe Ramsès II et la reine Hentmara assis sur le même trône, spécimen unique parmi les statues égyptiennes; la troisième est un Ramsès en costume militaire, se tenant droit, un sceptre à la main et une couronne sur la tête. Les deux pièces portent des inscriptions hiéroglyphiques. Des reliques des premiers chrétiens ont été trouvées dans la même localité.

Le P. Schynze a fait le relevé du golfe découvert par Stanley au sud-ouest du lac Victoria; puis il s'est rendu par le Kagera jusqu'au Bouddou, province la plus méridionale de l'Ou-Ganda. La station allemande de Boukoba, où il est rentré le 4 mars, est en voie de prospérité. Une grande avenue-promenade circule tout autour; des plantations de café y sont déjà en plein rapport et les potagers plantés par les blancs fournisssent les produits maraîchers d'Europe.

M. Baumann, le compagnon du Dr Lenz, dans son dernier voyage en Afrique, a

quitté Vienne le 17 octobre pour se rendre à la côte orientale, où la Compagnie allemande de l'Est africain l'a chargé d'une expédition au pays des Masaï, à l'ouest du mont Merou; elle durera 18 mois et comptera 150 hommes.

Un contrat a été conclu par Mgr. de Courmont, supérieur de la mission des P. du Saint-Esprit, à Bagamoyo, avec l'Hindou Sewa Hadji; celui-ci s'est engagé à construire une école et un hôpital. Il a cédé quatre maisons avec des terrains aux Pères qui, de leur côté, ont pris l'engagement de nommer un instituteur spécial pour l'enseignement des Hindous. Ils ouvriront une pharmacie qui, à des heures déterminées, délivrera des médicaments aux nécessiteux. Les malheureux seront pansés et soignés dans ce dispensaire, ou dirigés sur un des hospices de la mission.

Le major von Wissmann est parti de Dar-es-Salam pour aller recruter 300 soldats égyptiens pour le service de la colonie allemande. Dès son retour à la côte orientale, il se mettra en route pour le lac Victoria, avec son steamer et le chemin de fer portatif amenés d'Allemagne.

Le général anglais Mathews a été nommé premier ministre du sultan de Zanzibar. Celui-ci reçoit trois lacks de roupies comme liste civile annuelle. Le reste des revenus sera appliqué aux frais de police, aux améliorations du port et aux travaux publics. Toutes les dépenses de l'État doivent être sanctionnées par le sultan et par M. Portal, consul général anglais.

D'après le *Bulletin de l'Electricité*, la Grande-Bretagne va mettre à exécution le projet d'immersion d'un câble destiné à relier l'île Maurice et les Seychelles au service télégraphique universel. Elle a choisi Mahé comme premier point d'atterrissage; de là le câble rejoindra directement l'île Maurice. Nos lecteurs remarqueront que Madagascar et la Réunion sont laissées de côté par ce projet suggéré, paraît-il, par le gouvernement de Maurice qui aurait craint, en cas de guerre, de se trouver dépendant de la France, pour le service de ses dépêches.

M. Vaughan Williams, qui s'est rendu au Manicaland, pour le compte de la Manica Ophir Company, rapporte que la rivière Bousi présente, sur la Poungoué, des avantages pour atteindre le territoire de Manica. On peut remonter la Bousi en steamer sur un parcours de 50 à 60 kilom., puis, en vapeur plus petit, sur une longueur de 200 kilom. sans marécages ni fièvre. La contrée est salubre et a une population indigène très dense.

L'Église anglicane va commencer une mission au Ma-Shonaland. Le Dr Knight-Bruce a été nommé évêque de ce pays et s'y est rendu par la voie de la Poungoué, accompagné d'un ecclésiastique. Auparavant, six laïques avaient été envoyés par la route de terre avec des provisions pour la mission; parmi eux se trouve un charpentier qui a fait partie de la seconde expédition de Livingstone.

La République Sud-Africaine a accédé à la convention du 5 juillet 1890 instituant une union internationale pour la publication des tarifs douaniers.

MM. W.-T. Taylor et D. Gymons, de Johannesbourg (Transvaal), ont obtenu du gouvernement du Cap la concession pour la construction d'un chemin de fer partant de Port Saint-John, sur la rive droite de la rivière de ce nom, par le Pondoland occidental, Barkly-East et Blœmfontein.

Le 2 août a été consacré à Thaba-Bossiou, au Le-Souto, le premier pasteur indigène mo-souto.

M. le Dr Poussié, qui travaille depuis longtemps à amener l'unification internationale de l'orthographe des noms géographiques, a reçu du ministère de l'Instruction publique de France une mission pour le Congo, où il devra faire des études d'ethnographie et de linguistique comparée.

La Commission anglo-française pour la délimitation des frontières dans la Gambie a, au cours de ses travaux, recueilli un nombre considérable d'observations topographiques qui rendront nécessaires des modifications à la carte de cette région. Les commissaires ont constaté entre autres que l'indication des cartes d'après laquelle la Gambie fournit une communication entre la Carabane et la Casamance est erronée. Il n'existe aucune relation fluviale entre ces cours d'eau.

CHRONIQUE DE L'ESCLAVAGE

Dans la séance du 29 juin de la Chambre des Communes, M. A. Pease, président de la British and Foreign Antislavery Society, a interpellé le sous-secrétaire d'État pour les affaires étrangères au sujet des engagements d'esclaves faits par M. **H. H. Johnston** pour le service anglais dans le **Nyassaland,** et par le lieutenant **Stairs** pour l'expédition anglo-belge au **Katanga.** Le *Times* du 22 juin avait annoncé que les porteurs de M. Johnston réclamaient une augmentation considérable de paiement anticipé. M. Pease a demandé si le sous-secrétaire d'État savait que l'argent avancé, même lorsqu'il est remis à des esclaves, va aux mains de leurs maîtres, auxquels il permet d'en acheter de nouveau; et si l'engagement d'esclaves par des officiers anglais n'est pas en contravention avec la lettre circulaire de lord Palmerston du 8 mai 1841, condamnant l'usage de fonctionnaires britanniques de louer des esclaves en pays étrangers; et enfin si le gouvernement de S. M. savait qu'il est facile de se procurer des travailleurs libres dans le Nyassaland, et que pendant des années M. John Buchanan, récemment fonctionnaire du gouvernement y a eu recours. La réponse de sir J. Fergusson a été moins satisfaisante qu'on n'aurait pu l'attendre du sous-secrétaire d'État des affaires étrangères. « Nous n'avons, » a-t-il dit, « pas d'informations quant à M. Johnston, qui a dû se conformer à la pratique suivie dans toutes les expéditions récentes entreprises par des Européens. Le Sultan a refusé de permettre au capitaine Stairs d'enrôler des esclaves, et nous apprenons que celui-ci a rencontré de grandes difficultés pour se procurer des porteurs. Quant à ceux de M. Johnston, à leur paiement qui passerait en partie aux mains de leurs maîtres, nous sommes sans ren-