Zeitschrift: L'Afrique explorée et civilisée

Band: 1 (1879)

Heft: 12

Artikel: Du transport et des centres commerciaux dans l'Afrique équatoriale de l'est

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-131340

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: 17.07.2025

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

chent tout simplement la plume lorsqu'elle est presque mûre, ce qui produit une certaine irritation à la peau; les autres coupent le tuyau à la surface du corps, avec un instrument tranchant, laissant dans la chair la douille inférieure qui ordinairement tombe d'elle-même. Dans tous les cas l'enlevage des plumes, par l'un ou l'autre de ces procédés, n'est pas très facile, car les autruches se défendent en donnant des coups de pied souvent très dangereux. M. Oudot n'approuve pas la section de la plume et il assure que l'arrachage peut se faire sans douleur pour l'animal, lorsqu'on a acquis une certaine dextérité de main. Pour éviter les accidents, M. Oudot conseille de faire entrer l'autruche, avant l'opération, dans un box en bois, muni de panneaux mobiles. Les plumes fournies par une autruche rapportent en moyenne au propriétaire 200 francs.

Nous pourrions maintenant parler du commerce des plumes d'autruche en général, de la manière de les préparer, de les teindre, etc., etc., mais l'espace qui nous est accordé nous oblige à laisser cette portion de notre sujet complètement de côté. Disons seulement, en terminant, que le prix de la livre de plumes mélangées varie beaucoup suivant les conditions du marché ; en 1868 il était au Cap de 3 l. s. 9 sh. et en 1874 de 5 l. s. 6 sh. Une livre de très belles plumes vaut de 35 à 50 liv. ster.

DU TRANSPORT ET DES CENTRES COMMERCIAUX DANS L'AFRIQUE ÉQUATORIALE DE L'EST

Le capitaine Foot, de la marine royale anglaise, que son service et ses goûts ont poussé aux lointains voyages, vient de donner à Londres une importante conférence, sur les difficultés que le négociant rencontre pour pénétrer de la côte de Zanguebar à la région des lacs, et sur les moyens de les vaincre.

M. Foot, qui a parcouru l'Inde et les Montagnes Rocheuses, a voulu se rendre compte par lui-même de ces obstacles, et a fait sur la côte orientale de l'Afrique un petit voyage, pendant lequel il a pu étudier la manière de conduire les entreprises commerciales. Arrivé à Zanzibar, le 20 août 1879, il organise une petite expédition, puis descend avec 11 hommes à Saadani, pour se diriger vers Mpouapoua. A 8 lieues de la côte il atteint une élévation de 270 à 300 mètres de hauteur et, après avoir parcouru une contrée semblable à un parc en certains endroits, très cultivée en d'autres, il traverse une chaîne de montagnes de près de

1600^{m}; puis franchissant une série de plateaux, il arrive, à 80 lieues de la côte, à Mpouapoua (1100 mètres), station de la Church missionary Society. M. Foot visite ensuite les lacs Kimagi, et Nzui et retourne à Zanzibar par une route un peu différente.

Ce qui manque surtout dans ce pays d'après M. Foot, c'est un système organisé de transports. L'Européen doit payer les pagazis ou porteurs indigènes à raison de 5 dollars par mois, et lutter d'autre part contre la concurrence des Arabes qui emploient des esclaves. La traite existe en effet dans tout l'intérieur, même sur des points fort rapprochés de la côte et placés sous la domination du sultan de Zanzibar, qui fait son possible pour l'abolir. Chaque année on amène à la côte 3 ou 4000 esclaves, tandis que beaucoup d'autres ont été déjà vendus en route. Le commerce européen seul pourra déraciner et supprimer cet usage. Pour accroître le mouvement commercial, il serait bon de former, à l'aide des agences qui existent déjà, une association pour transporter les correspondances, les marchandises, etc. Cette compagnie devrait tout d'abord enrôler des pagazis qui soient forts et bien disciplinés. Il serait facile de leur trouver de bons instructeurs, parmi les marins anglais dont le temps de service est expiré; ceux-ci les organiseraient en une sorte de milice indigène qui, portant des armes en voyage, défendrait au besoin les caravanes contre les brigands. L'exemple de l'armée du sultan, récemment organisée avec succès par le lieutenant Mathews, prouve que ce plan n'est pas chimérique.

On pourra aussi employer les bêtes de somme, en certains endroits non infestés par la « tsetsé, » dont la piqûre est mortelle pour les animaux domestiques. L'éléphant cependant est à l'épreuve de la tsetsé, et l'on prétend en outre que, cette mouche n'étant pas nocturne, les contrées où elle se trouve peuvent être traversées de nuit en toute sécurité. Du reste il est fort probable qu'une application de parafine, faite de temps en temps, aurait pour effet d'éloigner la tsetsé. On pourrait employer comme bête de trait le buffle noir des rivières, déjà utilisé dans l'Inde, l'île de Ceylan, l'Égypte, où l'on s'en sert pour les transports et les travaux agricoles; déjà on s'est servi avec succès de mulets et d'ânes, mais jusqu'à présent l'Africain ignore complètement la manière de les traiter. Enfin il serait facile d'essayer l'emploi des chevaux élevés dans l'île de Zanzibar, ainsi que des poneys de l'Afrique méridionale. Avec des soins on obtiendrait peut-être une race de chevaux acclimatés.

Il est évident que l'établissement de stations rendrait les plus grands services; mais il faut les choisir avec soin. On doit s'assurer que l'eau

s'y rencontre et que la localité est salubre. Les pagazis, qui en formeraient le personnel permanent, construiraient des huttes, des bureaux pour l'association, et des maisons hospitalières comme on en rencontre à Ceylan, où le voyageur trouve toujours un refuge et de la nourriture. Le gardien serait aux frais de l'association, et le tout serait dirigé par un résident étranger, qui ferait inspecter périodiquement les stations. Peu à peu les indigènes viendraient se grouper autour des établissements, pour être à l'abri du pillage et de la chasse aux esclaves, et l'on formerait ainsi, en moins de temps peut-être qu'on ne se le figure, des villages dont les habitants, vivant en paix, se livreraient aux travaux des champs. L'agriculture prenant de l'extension, grâce à la fertilité du sol, la station deviendrait un centre producteur et donnerait ainsi lieu à un commerce de plus en plus considérable.

Il ne faudrait pas croire que tout cela soit purement hypothétique, puisqu'on voit qu'à Mpouapoua, station importante parce qu'elle est sur la route d'Oudjidji, la population indigène s'est déjà beaucoup accrue, de même qu'à Magila. A Mondo, où sont établis des missionnaires catholiques, le coton, le café, le cacao ainsi que beaucoup d'arbres fruitiers d'Europe croissent fort bien, et les indigènes sont tout disposés à travailler moyennant salaire. Combien de cultures se développeraient aisément s'il existait un système organisé de transports, et si l'on pouvait garantir toute sécurité aux agriculteurs et aux négociants, en particulier aux Banians ou commerçants hindous, qui se porteraient en foule vers l'intérieur! Les Banians étant sujets anglais ne pourraient employer d'esclaves et aideraient puissamment l'association. Dans les bazars que l'on organiserait, on échangerait les marchandises venant de l'étranger contre des objets tels qu'ivoire, caoutchouc, gomme copal, cire jaune, écorces, maïs, cannes à sucre, poivre, tabac, coton, et même des peaux si l'on attachait à chaque station un certain nombre de chasseurs.

Les chefs donneraient facilement le terrain des stations pour quelques pièces de calicot.

En principe les stations ne devraient être espacées les unes des autres que de 30 kilomètres, mais on pourrait commencer par les créer de 150 en 150 kilomètres. Des relais d'hommes seraient cependant échelonnés entre elles, et il est évident qu'il faudrait construire des routes praticables. De nos jours les sentiers sont peu nombreux; on traverse les rivières sur un arbre tombé ou un pont suspendu fait à l'aide de lianes entrelacées, et souvent il faut s'ouvrir un passage à la hache, car la végé-

tation est si exubérante qu'en peu de temps les sentiers tracés par les caravanes sont obstrués de branchages. MM. Buxton et Mackinnon ont déjà entrepris la construction d'une route allant de Dar-es-Salam au lac Nyassa. C'est Dar-es-Salam en effet et Msasani Bay qu'il faudrait prendre comme tête de ligne des routes allant vers le Tanganyika, et comme point d'arrivée des navires. Pour la route du Victoria Nyanza ce serait Mombas.

Toutes ces constructions, stations, routes, ponts, coûteraient évidemment assez cher, mais on peut se figurer les économies considérables qu'on réaliserait au bout de peu de temps, si l'on réfléchit qu'actuellement le transport d'une tonne de marchandises, de la côte au lac Tanganyika, coûte 125,000 francs.

M. Foot a résumé son très judicieux rapport, en demandant:

1° Un système de transports, qui comprendrait un corps organisé d'indigènes, des bêtes de somme et des chariots légers.

2° Une chaîne de stations protégées, le long de la route.

3° Que ces stations soient organisées de façon à former des centres commerciaux en même temps que des asiles pour les voyageurs.

4° Que tout ce système de communications et de transports commence à partir du débouché naturel des produits commerciaux, c'est-à-dire à partir de la côte, et qu'il soit organisé de telle façon qu'il puisse être étendu graduellement.

Indépendamment de leurs avantages au point de vue commercial, ces opérations dirigées judicieusement fourniraient le moyen le plus efficace pour mettre un terme définitif à la traite des noirs.

CORRESPONDANCE

M. Antoine d'Abbadie, membre de l'Institut, dont l'opinion est du plus grand poids dans les questions africaines, nous écrit:

Permettez-moi d'ajouter quelques faits à l'appui de votre opinion, que l'influence de l'islamisme est funeste en Afrique.

Dans la partie orientale de ce continent, l'usage du divorce existe chez les chrétiens comme chez les musulmans, ceux-là seulement ne pouvant avoir deux épouses à la fois. On sait que la famille est l'élément qui forme la base des États; si cet élément est désuni et flottant, la société n'a pas cette fixité d'assiette qui fait la force de l'Europe. Aussi l'Éthiopie est-elle toujours la proie des révolutions, et jusqu'ici