Zeitschrift: L'Afrique explorée et civilisée
Band: 12 (1891)
Heft: 6

Artikel: Bulletin mensuel : (1er juin 1891) : [suite]
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-134181

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: 10.07.2025

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

Par cet arrangement, comme on le voit, le Zambèze méridional est presque complètement privé de communications directes avec le Zambèze septentrional et le Nyassaland, car aucune stipulation ne garantit le transit libre au travers du territoire portugais. Un coup d'œil jeté sur la carte démontre qu'au moins à présent, toute communication avec l'ouest de la frontière portugaise est impossible. A moins d'un arrangement spécial de la compagnie avec le Portugal, le seul moyen d'atteindre le Nyassaland serait le Zambèze et le Shiré. Tout bien considéré, cela ne saurait être un grand mal. Si une communication est nécessaire, il n'est pas douteux que l'ingéniosité combinée de MM. Johnstone et Cecil Rhodes n'arrive à donner la solution des problèmes. Bien des amis de la *British South Africa* sont d'avis qu'à une période plus rapprochée du commencement des négociations, on aurait pu céder une plus grande étendue de territoire au Portugal, au nord du Zambèze, en échange d'une plus grande partie du Manica que celle qui est obtenue sous l'empire du nouvel arrangement. Il va de soi que celui-ci admet le transit libre du plateau à la côte orientale, bien que le Limpopo soit laissé entièrement au Portugal. Il n'est pas douteux qu'un prompt arrangement des difficultés avec le Portugal ne soit utile à tous ceux que la chose concerne. Une fois mis en état de travailler avec harmonie et en paix, les deux puissances feront œuvre utile et les petites difficultés s'arrangeront toutes seules, si les directeurs et les officiers de la Compagnie anglaise veulent agir avec tact et discrétion.

Nous ne pouvons formuler une opinion définitive sur les propositions de lord Salisbury avant d'en avoir le texte officiel sous les yeux. Mais, telles qu'elles sont présentées dans le *Times*, nous devons dire avec lui, qu'après l'acceptation du Portugal, pour que les petites difficultés s'arrangent toutes seules, il sera nécessaire que les directeurs et les officiers de la Compagnie anglaise agissent avec tact et discrétion. Si le gouvernement portugais doit renoncer à rentrer en possession du Massi-Kessi, dont une petite parcelle seulement lui est restituée, quoique lord Salisbury eût précédemment donné aux envahisseurs de la Compagnie l'ordre de l'évacuer, et que sir J. Fergusson, en réponse à M. Labouchère, ait déclaré récemment à la Chambre des Communes que le Massi-Kessi est en dehors des limites de la sphère d'influence anglaise, et s'il doit abandonner le Manicaland concédé par le Portugal à la Compagnie de Mozambique c'est, apparemment, dans le sentiment qu'éprouve le faible obligé de subir la contrainte du plus fort. L'enlèvement d'un territoire sur lequel son droit n'est pas douteux n'est point compensé par la soi-disant

concession de 50,000 milles carrés au nord du Zambèze, car, au mois d'avril 1889, le négociateur de lord Salisbury, M. H.-H. Johnston, écrivait à M. de Barros Gomès : « Sa Seigneurie veut tirer la frontière entre le Nyassa et la Loangoa, depuis l'embouchure du Bua, par 12° 50′ lat. sud, d'un endroit nommé Kota-Kota, sur la rive occidentale du Nyassa, à la source du Loukoshua, et suivant le cours de celui-ci jusqu'à la Loangoa, de là le long de celle-ci jusqu'au Zambèze. » Le territoire reconnu alors comme appartenant de droit au Portugal était beaucoup plus étendu que les 50,000 milles carrés mentionnés dans les propositions actuelles. Encore sur ce point, nous pouvons dire que si le gouvernement portugais doit renoncer à la partie du territoire à l'ouest du Nyassa que retient l'Angleterre, c'est dans le sentiment de l'obligation de céder à la force. Après de telles concessions, si les petites difficultés susmentionnées par le *Times* ne se règlent pas toutes seules, c'est que les directeurs et agents de la Compagnie anglaise auront de la peine à adopter le tact et la discrétion qui leur sont recommandés par le *Times*. Quoi qu'il en soit, une prolongation du *modus vivendi,* pour trente jours, a été accordée au gouvernement portugais afin qu'il puisse soumettre aux Cortès le projet actuel de convention.

Une lettre de M. Delporte, chef de la **mission scientifique belge au Congo,** chargé, avec M. Gillis, de lever une carte de l'État indépendant, fournit d'intéressants détails sur la marche des travaux spéciaux de cette mission, ainsi que sur le développement de la civilisation sous les auspices de l'administration du Congo. Nous empruntons les renseignements suivants à l'*Indépendance belge* qui l'a publiée.

« Me voici depuis le 31 décembre à Nouvel-Anvers : c'est ainsi que l'on nomme aujourd'hui l'ancienne station des Bangalas, car, de même que les sauvages, nous changeons volontiers de nom. Dès maintenant nous possédons tous les éléments nécessaires pour construire la carte depuis Matadi jusqu'ici, soit sur une longueur d'un millier de kilomètres. Ce n'est pas que la besogne ait été ce qu'on peut appeler facile, mais nos instruments sont en bon état et font merveille, c'est l'essentiel. Les points déterminés astronomiquement sont nombreux : rien que sur le chemin des caravanes, de Matadi à Léopoldville, nous en avons dix-sept. Sur le fleuve les points sont moins rapprochés, car les bateaux marchent à toute vapeur jusqu'au coucher du soleil, et ne s'arrêtent qu'aux emplacements convenables pour se fournir du bois nécessaire à la machine, si bien que ces points d'arrêt sont généralement bien loin de l'idéal pour nos travaux. Mais nous y mettons de l'obstination et, fût-ce

même au milieu d'un bois et sur un terrain marécageux, nous opérons quand même et non sans succès. Comment ai-je pu, dans ces circonstances, conserver ma bonne santé d'autrefois? C'est un mystère pour moi-même, et il m'arrive parfois de répéter ce que je disais jadis volontiers en Europe : Je n'ai pas le temps d'être malade. Il est de fait que la vie est exubérante dans ce climat brûlant. Il est peu probable qu'un explorateur, quel qu'il soit, puisse supporter en Europe les fatigues auxquelles il se soumet en Afrique.

« Tout en voyageant, nous trouvons le temps non seulement de faire nos itinéraires, mais aussi d'observer ce qui se passe autour de nous et, s'il est vrai qu'il reste encore à faire, ce qui ne vous étonnera pas, il est bien intéressant de constater ce qui a été fait déjà. C'est une chose étonnante de voir l'État du Congo, créé d'hier, s'organisant avec rapidité dans des conditions que l'on aurait crues impossibles il y a quelques années, prenant nos institutions d'Europe et les adaptant au milieu spécial de ces régions africaines. Par exemple, l'idée de l'impôt fait son chemin même chez les indigènes. Il se paie en nature ou en travaux, comme cela existait en Europe il n'y a pas bien des siècles. Le chemin des caravanes devait être amélioré; on imposa aux chefs des villages qui, d'ailleurs, y étaient intéressés, d'arracher les herbes sur une largeur de quatre mètres des deux côtés du sentier, et cela sur tout le territoire dépendant du village. Les chefs se sont exécutés, non, sans doute, sans y être un peu contraints, tout au moins moralement. Mais, après tout, dans notre beau pays de Belgique, j'ai l'idée que, pour beaucoup de personnes, la crainte du gendarme est le commencement de la sagesse.

« Fait digne de remarque, les Européens, habitués à l'idée d'impôt, sont parfois ceux qui témoignent le plus de répugnance à le supporter, voire même à se conformer aux prescriptions légales. C'est ainsi que, le 3 janvier dernier, j'ai vu, à Nouvel-Anvers, arrêter un bateau à vapeur appartenant à une Société commerciale étrangère. Le capitaine du bateau avait négligé de se procurer les papiers nécessaires, les visas de la douane. On lui intima l'ordre de s'arrêter ce qu'il fit d'ailleurs sans hésiter, sachant bien que l'on était en mesure de l'y contraindre *manu militari*. Il fut assigné à comparaître devant un conseil de guerre et condamné à une amende. De plus, il ne put continuer son voyage et dut rebrousser chemin, emportant à son bord une garde militaire. »

D'autre part, M. Delporte a communiqué au *Précurseur* d'Anvers quelques-unes de ses observations astronomiques. Il en ressort que du

*

2 au 19 janvier de cette année-ci, il a pu, de son observatoire de Nouvel-Anvers (Bangala), observer tous les soirs ce ciel calomnié du Congo qu'on dit constamment couvert et qui, en réalité, est magnifique après l'heure du couchant, s'il est chargé pendant le jour. Généralement de 6 à 7 heures du soir, M. Delporte a pu observer une série de quatre étoiles au moins. Les observations magnétiques ont également réussi, moyennant certaines précautions. En payant un peu de leur personne, M. Delporte et ses adjoints ont réussi à déterminer la latitude, la longitude, l'altitude, puis la déclinaison, l'inclinaison et l'intensité magnétiques. Les ouvriers noirs employés au montage ou démontage de l'observatoire, se montrent aussi dociles que les blancs. M. Delporte attribue à l'humidité de l'air la majeure partie des accidents auxquels est sujette la santé des Européens. A Nouvel-Anvers, l'état hygrométrique de l'air dépasse toujours 66 et atteint parfois 95. On peut tirer de là des conséquences intéressantes au point de vue de la colonisation.

Le syndicat français du Haut-Benito et de l'Afrique centrale a adressé au ministre des affaires étrangères une lettre relative à la **mission Mizon** et aux difficultés qu'elle a rencontrées à travers les territoires exploités par la Royal Niger Company. Après l'exposé des agissements de la Compagnie, en violation des stipulations internationales de l'Acte de la Conférence de Berlin sur la navigation du Niger[1], les organisateurs de cette mission demandent au ministre d'intervenir pour que ce traité soit respecté, et le prient d'employer ses bons offices

[1] Le syndicat français rappelle en outre les articles de la Charte concédée à la Royal Niger Company portant :

Art. 14. Rien, dans la présente charte, ne sera considéré comme autorisant la Compagnie à établir ou à concéder le monopole d'un commerce quelconque. Le commerce avec les territoires de la Compagnie placée sous notre protection sera libre, et il n'y aura aucune différence de traitement entre les sujets des puissances en ce qui concerne l'établissement dans le pays ou l'accès des marchés; les étrangers, comme les sujets britanniques, seront toutefois soumis à des règles administratives, dans l'intérêt du commerce et de l'ordre.

Art. 15. La Compagnie sera soumise à toutes les obligations et à toutes les stipulations relatives au Niger, à ses affluents, branches et embouchures, aux territoires avoisinants ou situés en Afrique, telles qu'elles figurent, acceptées par nous, dans l'Acte général de la Conférence de Berlin (26 février 1885), ou dans tout autre traité, agrément ou conventions conclus ou à conclure entre nous et toute autre puissance. La dite Compagnie exécutera, observera et acceptera toutes les obligations et stipulations en question.

auprès du gouvernement anglais pour obtenir le paiement d'une indemnité de 200,000 fr. à laquelle ils évaluent le dommage qui leur a été causé par la Royal Niger Company en violation du traité.

Le commandant Lannoy de Bissy a communiqué à la Société de géographie de Paris des renseignements fournis par M. le **capitaine Monteil** sur l'orographie du bassin du **haut Niger :** Sikasso occupe un des points les plus à l'est d'un massif qui, de là, prend une direction est-ouest; c'est de là que sortent toutes les rivières qui vont se jeter dans le Bani, grand affluent du Niger. De Sikasso le massif se prolonge jusqu'aux environs de Tanetou, puis il s'infléchit au sud pour enserrer les affluents du Niger supérieur. Entre Tanetou et Sikassso, il est traversé par deux cours d'eau importants, le Baoulé et le Bagoé; il forme la ligne réelle de partage des eaux. Au nord de Sikasso, M. Monteil a suivi pied à pied cette ligne de faîte et a trouvé toutes les vallées infléchies dans la direction S.-E., N.-E. L'hypothèse des monts de Kong doit être abandonnée, en ce sens que la ligne de partage est située bien au nord du pays de Kong proprement dit ; toutefois, dire que cette ligne est à peine sensible est une erreur ; car on passe de la cote 300^{m} près de Koumbéri, à 450^{m} à Sikasso, et les sommets isolés s'élèvent à 700^{m} et plus.

D'autre part le *Temps* a publié les dernières nouvelles reçues du capitaine Monteil, qui se trouvait dans le pays des Mossi. Après avoir traversé le Niger à Ségou-Sikoro, il s'est dirigé sur **San,** et y **a** signé avec l'almamy un traité qui met le pays de San sous le protectorat français. « San, » dit-il, « est une sorte de ville libre, en territoire neutre, à environ 20 kilom. du Mayel-Balével, affluent de droite du Niger. Quoiqu'elle soit située dans une région pleine de pillards, l'almamy a su y conserver son indépendance en ne prélevant aucun droit sur les douanes. Elle est devenue ainsi un centre important de commerce bien supérieur à Ségou et à Bamakou.

NOUVELLES COMPLÉMENTAIRES

Une Compagnie de navigation à vapeur, au capital de deux millions de francs, s'est fondée à Rouen. Elle se propose d'établir une flottille de steamers qui feront le service entre ce port et l'Algérie. Les exportateurs rouennais pourront expédier de Rouen même leurs marchandises destinées à la colonie, et les Parisiens trouveront également un intérêt à faire partir de ce port, le plus rapproché de la capitale, les articles fabriqués pour l'Algérie.

[1] Voir la Carte, IVe année, p. 200.

M. Rolland, ingénieur des mines, a obtenu un congé, renouvelable pour une période de cinq ans, afin de pouvoir poursuivre ses études sur le Transsaharien et sur les questions coloniales de l'Afrique française.

L'Algérie et la Tunisie ne sont pas seules à souffrir du fléau des sauterelles. Une dépêche du Caire annonce qu'elles exercent également de grands ravages dans la Basse et dans la Haute-Égypte.

M. Bianchi, consul italien à Zanzibar, a informé M. di Rudini que la mission Filonardi poursuit son voyage dans l'intérieur du pays des Somalis, sans danger et avec l'espoir d'accomplir heureusement sa tâche. Il a visité tous les pays de la côte des Somalis et il en a rapporté une impression très favorable au point de vue de la fertilité et de la richesse du territoire, aussi bien que de celui de la facilité de pouvoir ouvrir dans ces endroits des relations commerciales utiles avec les indigènes, qui sont très bien disposés à l'égard des Italiens.

L'*Allgemeine Zeitung* annonce la fondation, à Hambourg, d'une Compagnie allemande des lacs à laquelle des explorateurs éprouvés prêteront leur concours. Tandis que la Société allemande de l'Afrique orientale gardera la côte et s'y assurera le commerce de l'ivoire, la Compagnie des lacs pénétrera dans l'intérieur et s'efforcera de ramener le trafic à se diriger comme autrefois vers la côte orientale.

De son côté, la Société allemande de l'Afrique orientale a résolu de créer, avec ses propres ressources, une Compagnie par actions, au capital de quatre millions de marcs, pour construire et exploiter un chemin de fer de Tanga à l'Ou-Sambara.

Le lieutenant Siegel a reçu l'ordre de partir du Victoria-Nyanza avec une forte colonne militaire pour rétablir l'ordre dans le district de Tabora, vaincre l'opposition des Arabes et les forcer à rendre leurs armes. Il établira à Tabora une station fortifiée dans laquelle il laissera un détachement.

Le steamer *Émin* est parti de Hambourg pour Saadani, ayant à bord, en pièces séparées, le vapeur le *Wissmann*, qui sera transporté au Victoria-Nyanza, où il sera remonté. Le commandement de l'expédition et la création d'un chantier de construction au bord du lac, ont été confiés à M. Oskar Borchert, qui accompagnait le Dr Peters.

Un paquebot de la Compagnie Péninsulaire Havraise, arrivé le 16 mai à Marseille, a apporté la nouvelle d'une révolution aux Comores. Les indigènes ont incendié et pillé plusieurs villages d'où les Français ont été chassés. Un transport de l'État a embarqué à la Réunion deux compagnies de soldats d'infanterie de marine pour aider à la pacification de cet archipel.

Le Haut Commissaire de la Colonie du Cap, sir Henry Loch, a proclamé la souveraineté de la reine d'Angleterre sur le territoire qui s'étend du fleuve Orange au Nosob, et du Be-Chuanaland au Damaraland à l'ouest. Il a annexé ce territoire à la Colonie du Be-Chuanaland; ce qui l'y a déterminé, dit-il, c'est la crainte que ce territoire ne fût envahi par des Boërs du Transvaal ou par des habitants du Damaraland.

Il résulte du dernier recensement de la Colonie du Cap que la population en est de 1,524,000 habitants, dont 377,000 blancs, 848,000 noirs indigènes, et 299,000 personnes d'autres races, de couleur également.

Le Département colonial allemand a convoqué pour le 1er juin une séance du Comité colonial. Les diverses sociétés coloniales y seront représentées ; des invitations spéciales ont été adressées : au prince Hohenlohe-Langenburg, président de la Société coloniale allemande; au Dr Schweinfurth ; au consul Vohsen, de la Société africaine allemande de l'Afrique orientale; au comte Pfeil, qui a vécu longtemps en Afrique ; au vice-consul Weber, administrateur de Vitou lorsque le sultan était sous la protection de l'Allemagne. Les sociétés missionnaires, protestantes et catholiques, y auront également des délégués.

Pour diminuer le nombre des ouvriers portugais sans travail dans la mère patrie, le gouvernement de Lisbonne a offert le passage gratuit à tous ceux d'entre eux qui voudraient aller s'établir dans ses possessions africaines. Il s'en est fait inscrire deux cents.

Le gouvernement portugais a concédé à une Société constituée à Mozambique la construction du chemin de fer de la Poungoué et d'autres lignes qui doivent unir la Sabi au Zambèze.

Le *Mouvement géographique* de Bruxelles annonce que les négociations se poursuivent lentement entre l'État du Congo et le Portugal pour le règlement définitif des limites respectives des deux puissances au Congo. Ces lenteurs s'expliquent par le fait que l'on cherche à régler d'une seule fois les différents points du litige. La question du Lounda n'est pas la seule qu'aient à étudier les plénipotentiaires ; il y a en outre celle de l'amorce de la frontière sur le littoral près de Cabolombo, celle du Tchiloango et celle de Noki. Sur plusieurs de ces points, les négociateurs sont d'accord. D'autres sont encore en discussion. On espère, néanmoins, aboutir sous peu à un règlement sans devoir recourir à un arbitrage.

Le *Commercio de Portugal* a publié un document important relatif au protectorat portugais sur les territoires du Mouata-Yanvo ; c'est la ratification, en 1885, du traité conclu cinq ans auparavant par le major Henrique de Carvalho.

La Chambre de commerce de Liège organise une exposition du Congo qui s'ouvrira le 31 mai et restera ouverte jusqu'au 28 juin inclusivement. L'État du Congo y exposera ses collections ; la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie a fourni trois tonnes de défenses d'éléphants, disposées en un pylone trophée de 7 m. de hauteur; une masse de caoutchouc de 200 kilog. avec lianes productrices ; 300 photographies des sites principaux du Congo, rangées de façon à faire suivre aux visiteurs l'itinéraire de Banana aux stations les plus éloignées de la côte; des plans du chemin de fer, des cartes géographiques, indiquant les progrès accomplis pendant ces six dernières années, etc. Enfin, le Musée commercial de Bruxelles exposera sa collection complète des échantillons des produits du Congo pour l'importation et l'exportation. L'État et les Compagnies belges du Congo ont également promis leurs collections ethnographiques.

Depuis son retour en Angleterre, Stanley a commencé, à St-James Hall, une

série de conférences qui dureront pendant les mois de mai et de juin. Le sujet en est : Vingt-trois ans en Afrique. Au mois d'octobre, il se rendra en Australie.

D'après des dépêches de Libreville, M. Fourneau, chargé d'explorer la Sangha, se trouvait, le 11 février, au point extrême atteint par M. Chollet, le premier explorateur de cet affluent du Congo.

Arrivé à Libreville le 10 mars, le capitaine Trivier en est reparti en avril, pour continuer son exploration le long de la côte occidentale d'Afrique jusqu'à Capetown.

Le paquebot *Stamboul* a ramené en France trois missionnaires venant de l'intérieur du Congo français, où ils ont créé des écoles réunissant déjà 80 élèves. Ils ont introduit dans ce pays des légumes d'Europe, y compris la pomme de terre qui y prospère. Ils ont fait imprimer une grammaire et un dictionnaire pour les idiomes adouma et pahouin.

Un crédit de 1,425,000 marcs a été voté par le Reichstag allemand pour favoriser le développement de l'agriculture et du commerce dans la colonie du Cameroun. Le gouvernement de l'empire se propose, en outre, d'y créer dix stations militaires, à 60 kilom. de distance les unes des autres.

On annonce la mort de M. Kœnigsberg, le négociant allemand dont les réclamations contre la Royal Niger Company ont fait récemment l'objet de négociations entre les gouvernements allemand et anglais.

M. Hourst, lieutenant de vaisseau, a terminé le lever hydrographique du Niger, en amont de Bammakou, et celui du Tankisso, de Siguiri à Toumania, point situé à trois étapes de Timbo, une des villes les plus importantes du Fouta Djallon. Grâce aux travaux antérieurs de MM. les lieutenants de vaisseau Davoust et Caron, le cours du Niger se trouve donc entièrement relevé de Siguiri à Timbouctou.

M. Ballay, lieutenant-gouverneur des Rivières du sud, se rendra prochainement à Monrovia pour régler, avec le gouvernement de Libéria, la question de délimitation entre la partie est de cet État et le territoire placé sous le protectorat français.

M. J. Forest a adressé à la Société de Géographie de Paris des observations sur le Maroc au point de vue commercial. Il signale l'importance qu'aurait une ligne de navigation régulière de Dunkerque à Tanger, Oran et Alger. « Ce dernier port offrirait, » dit-il, « les ressources nécessaires à toute navigation, la côte marocaine n'ayant aucun bon port, mais seulement des rades fort dangereuses. L'hydrographie générale du Maroc est à faire ou à refaire. Les documents anciens sont modifiés par l'action incessante des vents et des sables, fort abondants sur la côte. On peut prévoir l'ensablement complet de Mogador où il serait facile de contrôler les théories sur la création des dunes, attribuées à des causes si diverses. »