

**Zeitschrift:** L'Afrique explorée et civilisée  
**Band:** 9 (1888)  
**Heft:** 5

**Artikel:** Bulletin mensuel : (7 mai 1888)  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-133355>

### **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:** 30.04.2026

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

BULLETIN MENSUEL (7 mai 1888<sup>1</sup>).

La Compagnie générale transatlantique a fait construire un nouveau steamer, le *Eugène Pereire*, destiné à accomplir en 24 heures, la **traversée entre Marseille et Alger**<sup>2</sup>. Il est entièrement en acier, et mesure 106<sup>m</sup> de longueur, 10<sup>m</sup>,64 de largeur et 7<sup>m</sup>,85 de hauteur ; sa machine à triple expansion développera 3000 chevaux, et sa vitesse dépassera de plus d'un nœud celle des paquebots déjà très rapides en service actuellement sur cette ligne. Les salons vastes et aérés seront ornés avec la plus grande élégance, et les cabines seront aménagées avec le confortable accoutumé ; il sera éclairé à l'électricité. Ce sera sans doute le plus beau steamer faisant le service entre la France et l'Algérie. Le premier voyage aura lieu au commencement de juillet. — La même Compagnie a inauguré un nouveau service entre Nice et l'Algérie.

Nous voudrions pouvoir donner de longs extraits des lettres que M. le professeur Alglave a envoyées au *Temps*, sur le **Congrès que l'Association française pour l'avancement des sciences** a tenu à **Oran**. Malheureusement le peu de place dont nous disposons nous oblige à nous restreindre. Bornons-nous à ce qui concerne le développement des sciences à Alger. « Au point de vue scientifique, » dit M. Alglave, « nous avons pu constater tout de suite, dans un rapide passage à Alger, des progrès tels qu'aucune ville de France n'en a fait de plus grands. Les écoles supérieures des lettres, des sciences, de droit et de médecine qui forment l'Université d'Alger, possèdent maintenant, tout en haut de la ville, un vrai palais, qui a coûté deux millions et demi, et qui suffira pendant longtemps au progrès de l'avenir. A la cime d'une colline voisine s'élève un grand observatoire, fort bien muni en personnel et matériel pour utiliser la pureté du ciel africain. Le cardinal Lavigerie a garni plusieurs des sommets vacants d'édifices religieux et de séminaires, qui produisent l'effet le plus pittoresque à l'horizon, en attendant que leurs élèves aillent évangéliser les Soudanais. La cathédrale elle-même, mariant habilement les beautés de l'architecture tra-

<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.

<sup>2</sup> Elle s'accomplit actuellement en 28 heures.

ditionnelle du pays avec la religion des vainqueurs, s'est couverte de fort belles sculptures dans le style des vieilles mosquées. Dans un ordre d'idées plus pratique, l'École de droit compte deux cents élèves — le chiffre d'une bonne Faculté française — qui répandront autour d'eux la connaissance de nos lois. Enfin, le professeur de zoologie, M. Viguiier, termine, sur la jetée même du port, l'installation d'un laboratoire maritime merveilleusement outillé pour les études les plus délicates, fort pittoresque par-dessus le marché, avec ses créneaux moresques, et qui, pour avoir coûté beaucoup moins cher que la fameuse station zoologique de Naples, n'en rendra pas moins autant de services aux savants. J'y ai trouvé déjà installés deux jeunes zoologistes envoyés par le Muséum d'histoire naturelle de Paris. »

Après la clôture du Congrès, vingt-trois de ses membres se sont rendus à **Touggourt**, pour visiter les nouvelles oasis de création française de l'Oued-Rihr, et se rendre compte de visu de la colonisation saharienne. M. Rolland, ingénieur, administrateur délégué de la Société de Batna et du sud-algérien, avait pris l'initiative de cette excursion. La caravane devait recevoir l'hospitalité dans les bordjs de la susdite Société, et M. Jus, un des ingénieurs qui, par ses nombreux forages de puits artésiens et ses plantations de palmiers, ont le plus fait pour le développement de la région des oasis, devait lui servir de guide. Elle a pu se rendre compte du changement survenu dans l'Oued-Rihr depuis 1856, époque à laquelle fut foré le premier puits artésien du Sahara, à Tamema-Djeddida. Alors cette région dépérissait et était presque abandonnée. Aujourd'hui les plantations de palmiers de la Compagnie de l'Oued-Rihr prospèrent à Chegga, Mraïer, Mazer, Chria-Sahia, Tolaem-Mouichi, Ourlama, Tamerlana, Touggourt, et leurs jardins donnent la mesure de l'esprit d'initiative et de la persévérance des pionniers de cette œuvre de colonisation. Trois nouveaux puits venaient d'être forés, l'un à Aïn-Aoulrui, dans la région de Touggourt, donnant 1890 litres à la minute, un autre à Aïn-Aboubab, avec un débit de 1855 litres, et le troisième à Tamerma-Djeddida, fournissant un débit de 2500 litres. De Touggourt, la caravane s'est rendue à Ouargla, siège du chef puissant de la confrérie des Khouans-Taffelis dont les affiliés remplissent le Sahara et la Tunisie.

Nous regrettons que le manque de place ne nous permette pas de donner en détails les résultats remarquables des fouilles nouvelles que notre compatriote, M. **Édouard Naville**, poursuit cette année sur l'emplacement de **Bahastis** qu'il a découverte l'an dernier. Nous

devons nous borner à les résumer. En déblayant la troisième salle du temple, il a trouvé deux statues en granit noir du type hycsos, la moitié inférieure de la statue assise d'un roi inconnu, aussi de travail hycsos, et une belle architrave gravée au cartouche d'Apepi, le plus fameux chef des Hycsos, ce qui fournit la preuve irréfutable que Bubastis fut le siège d'un important établissement de Hycsos, fait dont personne ne s'était douté jusqu'ici. A propos de la statue brisée à mi-corps, M. Naville écrivait, le 18 mars, au comité de l'Egypt Exploration Fund : « Nous avons fait hier matin la plus remarquable, jusqu'à présent, de nos découvertes. J'avais remarqué vendredi le coin d'un bloc de granit noir poli qui m'avait paru appartenir à un beau monument, aussi l'ai-je fait déblayer hier. Il se trouve être la partie inférieure d'une statue de grandeur naturelle, d'un travail remarquable, avec deux colonnes de hiéroglyphes très nets, gravés de chaque côté de la face du trône, à droite et à gauche des jambes de la statue. Ces inscriptions donnent le nom et les titres d'un roi absolument inconnu qui, à en juger par le travail, doit appartenir à la période hycsos, ou en tout cas, à l'une des obscures dynasties qui ont précédé l'invasion des Hycsos. Un cartouche contient un signe tout nouveau pour moi et que je ne puis déchiffrer. Sur l'autre se lit Jan-Ra ou Ra-Jan, nom qui ne ressemble à aucun de ceux que je connais. Il est appelé, ce qui est fort étrange, un adorateur de son Ka (c'est-à-dire de son spectre ou de son double). Je suis allé à Boulak et j'ai montré une copie de ces inscriptions à Ahmed Kemal-ed-Deen effendi, le commissaire musulman attaché au musée. Il en a été très intéressé et m'a dit immédiatement : Celui-là est le Pharaon de Joseph. Tous nos livres arabes l'appellent Reihan fils de El Welid. » M. Naville ne paraît pas disposé à attacher une grande valeur à cette curieuse coïncidence. Toutefois l'auteur de l'article du *Times* qui a rendu compte des découvertes de M. Naville, et pour lequel les chroniqueurs arabes n'ont pas grande valeur au point de vue de l'histoire de l'Égypte, avoue que l'identité, lettre pour lettre, des deux noms est pour le moins extraordinaire. Pour la majorité des égyptologues, l'hypothèse que Joseph a servi sous un roi hycsos est depuis longtemps admise comme très probable. Une autre découverte importante est celle de deux statues de grandeur naturelle d'un scribe de la dix-huitième dynastie égyptienne. Elles représentent un personnage accroupi, tenant sur ses genoux un rouleau de papyrus à moitié déroulé sur lequel sont inscrits son nom et ses titres; un de ceux-ci le qualifiait de « chef des travaux de son roi et des provinces et des pays marécageux du nord. » Sur son

épaule droite est gravé le cartouche d'Aménophis III dont le successeur Khuenaten, le pharaon adorateur du disque, est représenté aussi par un fragment de sculpture portant l'ove sacré de Aten-Ra, la divinité du disque, ce qui prouve que le culte du disque, promulgué par Khuenaten, s'est étendu au delta. Jusqu'à présent on n'en avait pas retrouvé de trace plus au nord que Memphis. Qui peut prévoir quels nouveaux trésors seront mis au jour ? A l'exception du grand temple de Sâh, déblayé par Mariette il y a quelque vingt-huit ans, aucune ruine égyptienne plus considérable n'a été explorée aussi méthodiquement et n'a donné une récolte aussi considérable.

Le consul britannique pour la région du **lac Nyassa**, M. Hawes, à adressé au gouvernement anglais un rapport, duquel les *Proceedings* de la Société de géographie de Londres ont extrait les **données commerciales** relatives à ce district pour l'année 1886. Nous leur empruntons ce qui suit : Les importations ne s'élèvent pas au chiffre ordinaire d'affaires d'une Compagnie, et les exportations sont comparativement insignifiantes. L'exportation de l'ivoire s'est élevée en 1886 à 22,000 livres environ ; la plus grande partie a été portée à la côte soit par les Arabes, soit directement par les chefs eux-mêmes. M. Hawes estime que pour détourner une partie de ce trafic vers les marchés européens, les blancs devront fournir aux natifs des armes à feu aussi longtemps que les indigènes de la côte le feront ; toutefois il ajoute qu'il faut apporter une grande prudence dans l'importation des munitions. Ce ne sera que très difficilement que le commerce pourra être dirigé vers les susdits marchés, les Arabes étant très vigilants en ce qui concerne leurs intérêts particuliers et exerçant un grand empire sur les chefs par la vente des spiritueux et l'achat des esclaves. Dans l'opinion de M. Hawes, la vente des spiritueux est la vraie cause de danger pour les colons dans ces territoires. A part l'ivoire et les graines oléagineuses, les exportations sont faibles et peu rémunératrices. Les graines oléagineuses croissent à l'état sauvage dans les parties basses du pays des Ma-Kololo ; avec des tarifs de transport peu élevés et des communications bien organisées par la rivière, l'exportation pourrait procurer de beaux bénéfices. Le coton croît surtout dans la partie inférieure de la vallée du Chiré ; le sol des hauts plateaux paraît être trop argileux et trop ferrugineux pour que cette culture y prospère. Nulle part il ne croît en quantité suffisante pour être exporté, et l'on ne peut rien dire de bien précis sur sa qualité. Parmi les produits naturels des territoires du Nyassa, le rapport du consul mentionne le caoutchouc, l'indigo, le

strophanthus et les plantes textiles comme pouvant devenir des objets de commerce. Le caoutchouc n'existe maintenant qu'en petite quantité, par suite des procédés destructeurs employés par les natifs pour extraire le suc ; mais la culture de la plante par les Européens commence à attirer l'attention. L'indigo croît à l'état sauvage tout le long des flancs des monts Zomba ; il est annuel et forme de vastes forêts. Sa végétation étant luxuriante, la culture pourrait en être entreprise avec avantage. Le strophanthus est une plante grimpante de la graine de laquelle on extrait un poison violent. En 1886, on en a exporté de ce district 400 livres qui se sont vendues à Londres au prix de 9 shillings la livre. Quant à la culture du café, les expériences faites pendant deux ans n'ont pas répondu à l'attente des planteurs. La qualité est bonne sans doute, mais il faudra une expérience plus longue avant que l'on puisse être assuré de la réussite de cette culture. La canne à sucre croît bien dans le district de Zomba ; elle est riche en principes sucrés. Quelques plantes de thé ont été introduites dans le pays et paraissent réussir, mais on ne peut encore rien dire de positif sur l'avenir des plantations de thé. On a aussi introduit le quinquina, qui semble devoir réussir ; les plantes de trois ans ont maintenant six pieds de hauteur.

Le *Natal Mercury* a reçu, d'un témoin oculaire des **événements du lac Nyassa**, des détails qui nous permettent de compléter ce que nous en avons dit le mois passé (p. 102-103). La délivrance des assiégés enfermés par les Arabes dans la station de **Karonga**, au nord du lac, est due à l'arrivée de 2000 natifs, tout à fait favorables aux Anglais, et à l'approche desquels les Arabes jugèrent prudents de lever le siège. Une fois la station délivrée, les libérateurs marchèrent contre la ville la plus rapprochée occupée par les Arabes, et la trouvèrent déserte, mais remplie de vivres et de provisions que, dans leur fuite précipitée, les Arabes y avaient laissés. Ils la brûlèrent complètement ; après quoi ils marchèrent, avec les Européens venus au secours de Karonga, contre M'Patta, la principale ville des Arabes. Ils la trouvèrent bien fortifiée, mais la palissade en fut escaladée ou abattue, et après un combat corps à corps avec les Arabes qui avaient 500 fusils, ils pénétrèrent dans la ville ; une fois qu'ils y furent entrés, rien ne put les décider à poursuivre l'ennemi qui l'avait évacuée. Ils firent un butin considérable consistant en ivoire, en bétail et en tissus pour une valeur de 800 liv. st. ; une douzaine de natifs furent tués. M. Monteith, agent de la Compagnie des lacs, reçut une balle à la jambe et M. Sharpe une à la cheville du pied. Le *Natal Mercury* dit que, lorsque ces Arabes arrivent dans une

tribu dont le chef est connu pour avoir de l'ivoire, s'ils ne peuvent pas se saisir de lui, ils lui volent ses biens et emmènent ses gens à la côte. Ils ont ouvert une nouvelle route de la tête du lac Nyassa au port de Quiloa où ils conduisent un nombre considérable d'esclaves. Il était question à Durban du départ pour Karonga d'hommes de bonne volonté disposés à prêter leur concours à la Compagnie des lacs. Ils se proposaient de construire un fort à la station, puis de tenter de chasser complètement les Arabes de cette partie du pays.

D'après le rapport des délégués de l'État libre de l'Orange, de Natal et de la Colonie du Cap sur la **Conférence** tenue à **Capetown** sous la présidence de sir J. Gordon Sprigg, premier ministre de la Colonie, les délégués sont tombés d'accord sur l'institution d'une union douanière, dont les adhérents s'appliqueraient réciproquement les principes du libre échange et conviendraient d'un tarif uniforme sur les produits extérieurs. Deux questions fondamentales, étroitement liées, ont été débattues et résolues en principe dans la conférence : celle des douanes et celle des chemins de fer. Les délégués de l'État libre de l'Orange refusaient de laisser poser un rail sur leur territoire, s'ils n'étaient admis au partage des droits prélevés sur les marchandises à destination de leur pays qui transitent par le territoire anglais. Cette revendication avait, maintes fois déjà, été formulée par le gouvernement de la République de l'Orange, mais s'était, chaque fois, heurtée à une fin de non-recevoir absolue. Les Anglais sont les premiers à reconnaître que les choses ont changé et que les Boers sont actuellement à même de poser leurs conditions. Le chiffre des importations au Cap s'est élevé de 37 % dans l'année dernière, et cet accroissement est presque entièrement dû au transit à l'intérieur du continent. Les Boers pourraient reculer devant l'application de droits prohibitifs qui leur seraient désavantageux ; mais ils connaissent le prix que les colons anglais attachent à s'ouvrir de promptes et faciles communications avec les gisements aurifères récemment découverts. Le district de Kimberley est une possession britannique ; mais il est séparé de la Colonie du Cap par le fleuve Orange, dans la partie de son cours où sa largeur est très grande, et on n'y peut arriver commodément que par terre, en empruntant le territoire de la République, dont les houillères, en outre, fourniraient du combustible à bon marché. Le gouvernement de Bloemfontein a tiré parti de ses avantages, et il a fallu en passer par ses conditions. Un droit *ad valorem* de 12 % en moyenne sera prélevé sur les produits extérieurs dans les ports du Cap et de Natal ; ils entreront en franchise dans l'État libre de

l'Orange, qui touchera les trois quarts des taxes perçues sur les marchandises à sa destination. Tel est en résumé le projet de convention qui sera soumis aux législatures des États respectifs. Fût-il adopté, ce ne serait pas, même sur le terrain douanier, l'union sud-africaine rêvée au Cap. La république du Transvaal s'est jusqu'à présent abstenue, son président, M. Krüger, attendant la réalisation du projet, souvent débattu, d'une ligne de pénétration partant de Lorenzo-Marquez, dans la baie de Delagoa. C'est pour prévenir une concurrence de ce côté que les colons anglais ont une grande hâte d'ouvrir une voie reliant leurs ports aux mines de l'intérieur. La convention prévoit d'ailleurs des adhésions ultérieures à l'union projetée, en leur réservant le bénéfice des avantages stipulés pour l'Orange. Indépendamment des trois contractants et du Transvaal, l'Afrique australe comprend encore la Nouvelle République formée d'une partie de l'ancien royaume de Cettiwayo ; en outre, les territoires des Be-Chuana, des Zoulous et des Ba-Souto, sujets britanniques, celui des Pondo, soumis au protectorat de l'Angleterre, dont le rattachement à l'union projetée dépend de l'assentiment du gouvernement impérial. On compte aussi adresser au cabinet de Lisbonne une invitation à y adhérer pour le territoire de la baie de Delagoa ; mais son acceptation est au moins douteuse, en raison des appréhensions que les convoitises anglaises sur cette position navale ont soulevées en Portugal.

Une lettre d'**Emin-Pacha**, du 16 août 1887, arrivée à Londres, annonce qu'à cette date l'expédition de **Stanley** n'était pas encore arrivée à Wadelai. Néanmoins, Emin-Pacha comptait sur la réussite de l'expédition, attendu que Stanley avait choisi la route du Congo qui ne présente pas de difficultés insurmontables comme celle de l'Ou-Ganda. Emin-Pacha ajoute qu'il espère pouvoir ouvrir bientôt une route directe entre la région des lacs et la côte orientale d'Afrique par le pays des Masaï. Il répète qu'il persiste dans sa résolution de rester à son poste, alors même que Stanley lui proposerait de le ramener en Europe. — D'autre part, la *Riforma* a publié une lettre, reçue à Rome, du capitaine **Casati**, qui se trouve auprès d'Emin-Pacha. Elle est du 24 septembre 1887 ; Casati dit qu'à cette date on n'avait, à Wadelai, aucune nouvelle de Stanley.

Le *Mouvement géographique* a publié, sur l'exploration faite au **Congo** par M. le capitaine Thys, administrateur délégué de la Compagnie du Congo, des renseignements détaillés auxquels nous empruntons ceux qui se rapportent à la station de **Bolobo**, qui témoignent des progrès faits

depuis quelques années par les indigènes de cette région. C'est un peu en amont du confluent du Kassaï que commencent les vastes agglomérations de population. De nombreux villages, en chaîne presque ininterrompue, montrent leurs toits de chaume à travers la verdure délicate des bananiers, au sommet et sur les flancs des collines et jusqu'au bord du fleuve. L'agglomération des villages de Bolobo constitue, sur une distance de 20 kilom. environ, une véritable ville dont la population peut être évaluée de 25000 à 30000 âmes. On voit de loin, en arrivant, des rues parallèles, aboutissant à de véritables places publiques. La population est bien constituée et de belle taille. Hommes, femmes et enfants sont tous vêtus d'étoffes européennes. Les habitations sont propres et ont un air de confort très curieux. Il y a des chambres à coucher avec lits, matelas, oreillers. Le blanc y reçoit un accueil hospitalier, mais réservé. On sent que l'indigène est accoutumé aux allées et venues des Européens, et qu'il voit qu'il n'a rien à craindre d'eux ; mais la population n'y a pas l'enthousiasme que montrent celles qui sont établies en amont.

M. le capitaine Thys a rapporté du Congo la carte complète au  $\frac{1}{2500}$  du levé entre Matadi et Loukoungou, exécutée par les ingénieurs de l'expédition du **chemin de fer**, sous la direction de M. le capitaine Cambier. Ce document donne les courbes de niveau par 5 mètres et permet, dès aujourd'hui, d'affirmer que la construction de la ligne ferrée projetée est non seulement possible, mais qu'elle sera relativement facile. Il n'y a de difficultés réelles que dans le voisinage de Matadi et autour du massif de Palaballa. Le tracé étudié mesure 180 kilomètres : il en reste 120 environ pour atteindre le Pool. La voie projetée traverse des districts voisins de la frontière portugaise et qui n'avaient pas encore été visités par les blancs. La Loukouga, sur les bords de laquelle l'expédition d'études a maçonné un point de repère, a été atteinte à 80 kilomètres en amont et à l'E.-S.-E. de la station de Loukoungou. La rivière était encore large de quelques mètres en cet endroit. Les ingénieurs ont atteint en certains points de leur itinéraire les premiers villages du Makouta, région fertile et populeuse, où l'on assure que le bétail est nombreux. Le tracé passe à quelques kilomètres à l'ouest de la ville de Kin-souka. Les populations, qui n'avaient pas encore vu de blancs, étaient défiantes. Dans le courant du mois de mars, M. le capitaine Cambier et ses ingénieurs sont allés à Saint-Paul de Loanda, pour se rendre compte de l'avancement du chemin de fer d'Ambaca. Les travaux sur le terrain entre Loukoungou et le Pool seront repris dans le courant

de mai. L'avancement des études et la configuration de la région permettent de supposer que les études seront achevées dans les délais fixés.

C'est encore du *Mouvement géographique* que nous extrayons les détails fournis par les lettres de M. **Le Marinel**, de la station de **Loulouabourg**, à la date du 18 décembre 1887. Après avoir accompagné jusqu'à Nyangoué le lieutenant Wissmann, l'officier belge reprit, avec la caravane de porteurs Ba-Louba et Ba-Chilangé, le chemin de Loulouabourg, qu'il parcourut en deux mois. De Nyangoué jusqu'au Lomami, l'expédition de retour suivit la vallée de la Loufoubou jusque près de Moussoumba, où le Lomami fut franchi à l'endroit où Wissmann l'avait passé jadis. En deçà du Lomami, elle suivit d'abord la rive gauche du Loukassi, un des affluents de cette rivière, puis prit un peu plus au sud que la route de Pogge et Wissmann en 1881. Chemin faisant, Le Marinel rendit visite à un chef nommé Mona-Kialo, dont les villages nombreux et peuplés se trouvent sur la rive droite de la petite rivière Kachimbi, affluent de droite du Sankourou-Loubilache. Toutes les populations de ces régions sont anthropophages ; mais celles de Mona-Kialo se distinguent, entre toutes, par leur sauvagerie. M. Le Marinel y assista à des scènes hideuses du plus révoltant cannibalisme. Après avoir passé le Sankourou un peu au sud du confluent du Boubila, l'explorateur arriva chez un autre chef indigène influent, le fameux Zappo-Zap, auquel le Dr L. Wolf avait rendu visite lors de sa découverte du Sankourou, il y a quelques années. Seulement, le chef a déplacé sa résidence, établie maintenant sur la rive gauche de la rivière. Au delà du Sankourou, jusqu'au Loubi, toute la contrée est montagneuse et presque entièrement couverte d'admirables forêts vierges. Durant la plus grande partie du voyage, la variole a régné et a fait de nombreuses victimes parmi les serviteurs indigènes. Dix chefs Ba-Chilangé qui accompagnaient l'expédition sont restés en route, et environ deux cents de leurs sujets. On s'imagine sans peine les difficultés que le chef blanc a dû éprouver pour conserver quelque discipline dans une troupe de sauvages ainsi décimée par la contagion, et quel devait être son prestige sur ses hommes, pour qu'il ait pu atteindre lui-même, sain et sauf, le but de son voyage. Le pire fut que la caravane rapporta avec elle l'épidémie au pays. Mais, dès son arrivée, les mesures les plus énergiques furent prises par les deux Européens de Loulouabourg, et de grands malheurs ont ainsi pu être conjurés. Toutes les embarcations de la Louloua furent requises et rassemblées sur la rive gauche, où elles furent placées sous la garde d'un détachement armé ; défense formelle fut faite de passer la

rivière, et la caravane tout entière demeura en quarantaine sur la rive droite, où les malades reçurent tous les soins nécessaires. Malgré ces mesures radicales, quelques cas se déclarèrent à la station et dans les localités voisines. Il y a eu des décès dans les villages du chef Kalamba et cinq malades à la station. De plus, perte des plus sensibles, le bon chef Tchikengé, l'ami des blancs, fut atteint par le fléau et, en dépit de tous les soins qui lui furent prodigués, il succomba. Mais enfin, grâce aux précautions prises, la mortalité n'a pas été excessive et le mal a pu être conjuré. En cette circonstance, le docteur américain Summers, établi à la station depuis six mois environ, a rendu les plus grands services. Les constructions et les plantations de la station ont été développées. Les récoltes ont donné des résultats inespérés et tels qu'ils permirent, dès le mois de juin 1887, d'approvisionner en riz, maïs, sorgho et haricots, d'autres stations de l'État. Les troupeaux comptaient en juillet 20 taureaux, bœufs, vaches et veaux, 150 moutons, 50 chèvres et 20 porcs. Ce gros bétail, admirable de santé et de vigueur, provient de l'Angola.

Les **services maritimes au Congo** se subdivisent en service général de navigation, service sanitaire et service hydrographique. Les commissariats maritimes, qui ressortissent au premier de ces services et sont établis à Banana et Boma, ont pour attributions générales de veiller sur les intérêts de la navigation et de donner satisfaction aux réclamations de la marine marchande. C'est ainsi qu'ils surveillent le mouillage des bâtiments, l'établissement des pontons, le bon entretien des ports. Ce service a également sous sa direction des améliorations apportées à la navigation du fleuve, telles que l'établissement et l'entretien des bouées. On sait que des bouées ont été placées à l'entrée de la rade de Banana, dont elles indiquent la passe navigable. L'on est occupé à en placer d'autres dans le fleuve même entre Banana et Boma. Le service sanitaire fonctionne depuis quelques mois et prend toutes les précautions en usage dans les différents ports, pour éviter et prévenir toute contamination. Il est établi sur des bases simples et évite toute formalité dispendieuse ou vexatoire. Le service hydrographique opère des sondages dans tout le cours inférieur du fleuve, et a dressé plusieurs cartes d'une haute utilité pour les capitaines de steamers. Il travaille à la confection d'une carte hydrographique générale de tout le bas fleuve. Un service de pilotage a été également créé, et l'État a ses pilotes officiels qui remontent les bâtiments jusqu'à Boma. On est également occupé à installer, à l'extrémité de la pointe de Banana, un feu dioptrique éclairant la rade et l'entrée du fleuve. Le feu sera élevé de dix mètres, de couleur rouge, et visible à une distance de sept milles.

Le 11 avril, un membre de la chambre des députés de Lisbonne a fait une proposition tendant à la cession de certaines possessions coloniales portugaises. Il s'agirait d'échanger deux colonies qui ne représentent pour le Portugal qu'un intérêt relativement secondaire, contre des territoires où l'action du Portugal s'exercerait avec plus d'autorité. Les colonies dont la proposition en question vise la cession sont celles de Timor et de la **Guinée portugaise**. Timor serait cédé à l'Espagne, qui abandonnerait en échange Fernando-Pô au Portugal. Quant aux territoires de la Guinée, ils passeraient à la France, qui céderait en échange les territoires situés au nord de Cabinda, constituant ce qu'on appelle le Congo français. Dans le bassin du Congo, ajoute le *Jornal do Comercio*, auquel nous empruntons cette nouvelle, où l'influence portugaise est restée beaucoup plus vivace et tend même à s'accroître chaque jour davantage, grâce aux efforts intelligents dirigés dans ce sens par le gouvernement métropolitain, un accroissement de territoire ne pourrait qu'être avantageux. Quel accueil l'opinion publique, en Portugal, toujours opposée à toute aliénation quelconque du territoire national, fera-t-elle à cette proposition ? Les gouvernements français et espagnol ont-ils été consultés, au préalable, par l'auteur de la proposition ?

D'après le courrier du **Sénégal**, les conditions économiques de la colonie se présentent cette année-ci sous un aspect favorable. A Médine les récoltes ont été très abondantes. Le marché du premier dimanche de chaque mois est très animé ; il est fréquenté par des caravanes venant des pays les plus éloignés du Fouta-Djallon, de Timbouctou, de l'Adrar et surtout de toute la partie du Bambouck nouvellement ouverte au commerce français. Les traitants disent que la campagne actuelle se présente bien. La tranquillité règne partout. A Bakel, la récolte est terminée depuis un mois et a fourni des produits très abondants dans tous les pays dépendant du cercle. La culture des arachides et du coton, négligée depuis deux ans, a été reprise partout cette année. Les caravanes arrivent journallement sur la rive droite avec des gommés. Les prix d'abord élevés, — 7 kilog. pour une pièce de guinée, — ont diminué avec les arrivages. Les traitants comptent sur une année exceptionnelle. Le colonel Gallieni a pris les mesures nécessaires pour faire exploiter les gommiers qui se trouvent en grande quantité sur les deux rives de la Falémé. Le grand marché mensuel de Bafoulabé a réuni de nombreux indigènes venus du Bambouck, du Fouladougou et de la rive droite. Trente traitants de Médine et de Kayes sont en train d'installer des succursales à Bafoulabé. Ce point, à l'intersection des trois grands cours

d'eau et à la jonction de toutes les routes de la région, est très bien situé pour devenir un centre commercial important. Le commandant supérieur du Soudan français, par un télégramme daté de Siguiri, 10 mars, informe qu'il a fait commencer l'embranchement du chemin de fer qui doit mettre Médine en communication avec Kayes et Bafoulabé. Le travail est fait par des manœuvres, fournis gratuitement par les pays environnants. D'autre part, le commandant supérieur de la colonie écrit à la Société de géographie commerciale de Paris : « Notre comptoir de Kayes augmente de plus en plus d'importance ; nombre de commerçants y élèvent des maisons neuves. Les foires mensuelles que j'y ai établies, ainsi que dans tous nos établissements du Soudan français, rassemblent un grand concours d'indigènes. Notre chemin de fer va atteindre définitivement Bafoulabé et une escale importante va s'y créer, plus de 60 concessionnaires s'y établissent. Dès le début de cette campagne, j'ai organisé une mission qui va relier notre nouvel établissement de Siguiri à nos factoreries des rivières du sud par le Fouta-Djallon. Le Soudan français, c'est-à-dire le quadrilatère Saint-Louis, Timbouctou, Siguiri, Benty (Mellacorée), représente un immense domaine commercial, dont tous les produits doivent être drainés vers les escales du Sénégal et des rivières du sud. C'est à ouvrir ces routes qu'aidé par les braves officiers qui me secondent je veux mettre tous mes efforts. »

Les progrès des Français vers le Fouta-Djallon et vers le sud ne leur ont pas fait négliger les contrées du Soudan situées vers le nord. Une colonne volante, placée sous les ordres du commandant Vallière et chargée de parcourir toute cette région, a poussé jusqu'aux extrêmes limites des États placés sous le protectorat français, non loin de Ségou ; les pays situés aux confins du Sahara ont envoyé des députations au commandant de la colonne française, de sorte que l'on peut dire qu'aujourd'hui, depuis le traité avec le sultan Ahmadou, le **Soudan français** a le Sahara pour limites au nord. La colonne s'est rabattue ensuite sur Bammakou et va rejoindre, en longeant la rive gauche du Niger, l'établissement de Siguiri, dont en ce moment le commandant supérieur surveille lui-même la construction. Les bords du Niger sont couverts de villages peuplés, mais les habitants ont été effrayés par les dévastations de Samory, et n'attendent que des garanties de sécurité pour rentrer dans leurs villages et se livrer de nouveau à leurs cultures.

Le journal le *Temps* a reçu d'un correspondant de Bammakou une lettre du 20 février d'où nous extrayons ce qui se rapporte au nouveau fort de **Siguiri** au confluent du Niger et du Tankisso. Le colonel Gal-

liéni prit lui-même le commandement de la colonne destinée à couvrir la construction de ce fort. Mais ce n'est pas sans peine que cette colonne, composée de tirailleurs sénégalais, d'infanterie de marine montée à mulets, de spahis sénégalais et d'une section d'artillerie, est parvenue à Siguiri. Depuis Niagassola, particulièrement, la région, à peu près inconnue, est couverte d'une végétation touffue, de bois épais et de ruisseaux et rivières, larges et profonds, dont la traversée exigeait la construction de nombreux ponts. L'un de ces ponts, celui du Kokoro, a été fait comme un véritable pont suspendu au moyen des 6000 mètres de fil de fer empruntés au service télégraphique et attachés aux deux rives. Les indigènes étaient stupéfaits de cette ingéniosité des blancs, et aujourd'hui encore ils ont grand-peine à s'habituer au balancement qu'imprime au pont le passage des voitures d'artillerie ou d'approvisionnement. La colonne parvenait à Siguiri le 23 janvier, et, tandis que les spahis et le peloton d'infanterie de marine montée partaient en reconnaissance le long du Niger pour observer les gués et se prémunir contre toute surprise des Sofas de Samory, les officiers du service des travaux se mettaient à l'ouvrage. Leur tâche était peu facile assurément, car, hormis quelques caisses de clous et deux ou trois petites voitures chargées d'outils, il fallait tout se procurer : pierre, bois, chaux, etc. La pierre a été trouvée, non loin du futur emplacement du poste ; les charpentiers ont installé leurs chantiers dans la belle forêt qui entoure Siguiri, et ont rapidement construit une embarcation qui permet de faire les fouilles dans le lit du Niger pour y trouver des coquilles d'huîtres nécessaires à la préparation de la chaux, etc. Évidemment il faut s'ingénier, mais tout le monde unit ses efforts avec la ferme volonté de réussir. Ainsi, pour faire un pétrin, il a fallu creuser un tronc d'arbre ; les avant-trains d'artillerie ont été convertis en triqueballes pour le transport des bois ; les caisses en fer-blanc ayant servi à contenir le café et le sucre ont été dessoudées avec soin pour servir de toitures ; les caisses en bois servent à faire les persiennes, les portes, etc. Il faut dire, du reste, que les chefs du pays, heureux de voir enfin les Français venir créer dans cette région l'établissement qu'ils demandaient depuis si longtemps, ont fourni gratuitement plus de trois cents manœuvres pour les travaux du fort. Bref, aux dernières nouvelles, tout marchait bien à Siguiri, et le colonel Galliéni espérait repartir à la fin d'avril en laissant en ce point une compagnie de tirailleurs sénégalais bien installée dans le nouveau poste, avec une année de vivres au moins, et les munitions nécessaires. En même temps, une brigade télégraphique, se

servant des arbres des forêts, reliait Siguiiri à Niagassola sur une longueur de 140 kilomètres, de telle sorte que du nouveau poste on peut envoyer directement une dépêche à Saint-Louis et de là en France. Le nouvel établissement est situé au cœur du Bouré, le vrai pays de l'or de cette partie du Soudan. Les abords de chaque village sont couverts de trous de mines d'où les habitants extrayent le précieux métal. Aussi le pays est-il très fréquenté par les Diulas ou marchands indigènes, qui échangent l'or contre les produits de Sierra-Leone et de la Gambie. Tout fait donc entrevoir que Siguiiri deviendra, avant peu, une escale florissante.

Dans la partie moyenne du bassin du Niger, l'influence française s'est accrue depuis le voyage à Timbouctou de la canonnière commandée par le lieutenant Caron. Aussi, le colonel Galliéni presse-t-il le transport de la canonnière le *Mage*, destinée, elle aussi, à naviguer sur le **Niger**. Mais ce n'est pas chose facile que ce transport des 700 colis qui constituent le petit steamer. Ces colis sont chargés tantôt à dos d'homme, tantôt sur des petites voitures en tôle dites sénégalaises, qui peuvent circuler en terrains accidentés et se transformer en embarcations au passage des marigots. Dès son arrivée à Bammakou, le *Mage* sera remonté, et on peut espérer que les deux steamers pourront, à la crue des eaux, reprendre la route de Timbouctou, cette fois, dans de meilleures conditions qu'au mois de juillet dernier.

L'Académie des sciences de Paris a reçu communication des explorations auxquelles s'est livré, dans les **Açores**, M. de Guerne attaché au service du yacht l'*Hirondelle* appartenant au prince Albert de Monaco. Désireux d'apporter des éléments nouveaux pour la solution du problème géographique, zoologique et géologique que soulève l'existence de cet archipel isolé dans les profondeurs de l'Atlantique, — car on ne sait s'il provient d'un soulèvement qui a fait surgir ces rochers des abîmes de la mer, ou s'il représente les débris d'une grande terre plus ou moins voisine des continents à certaine époque, — M. de Guerne a porté toute son attention sur la flore et la faune des Açores. Il a surtout étudié les abords et les eaux des lacs formés dans les cratères élevés. Il y a retrouvé des espèces végétales et animales en majeure partie européennes. Puis, passant en revue les moyens de dissémination dont la nature se sert pour transporter les germes — la terre chargée de graines, d'œufs et même de petits animaux, que les oiseaux emportent à leurs pattes, les germes que les oiseaux aquatiques gardent longtemps sur leur plumage, les spores, les graines ailées, les germes de toutes sortes que les vents

emportent, — M. de Guerne a montré que les espèces végétales et animales des Açores pouvaient, pour la plupart, avoir été apportées de contrées lointaines.

Le *Temps* apprécie dans les termes suivants les résultats de l'ambassade que le gouvernement belge a envoyée au sultan du **Maroc**. La note dominante de cette ambassade a été sensiblement différente de celle des autres nations. Il n'y a pas eu cet énorme apparat militaire destiné à éblouir le souverain et à le faire éventuellement trembler, point de ces parades de cavalerie comme celle dont la cour de Fez garde encore le souvenir, mais un train beaucoup plus modeste. Envoyé d'un pays essentiellement industriel et pacifique, le baron de Whettnall s'est présenté au sultan comme un ami n'ayant en fait d'arrière-pensées de conquête que celles concernant le négoce international. Placée sous un tel jour, la mission belge ne pouvait qu'être accueillie d'une façon particulièrement favorable, par un souverain aux oreilles duquel on ne faisait vibrer en aucune façon la note intimidante et que même les cadeaux offerts rassuraient sur le cours des idées du donateur. Au lieu d'imiter les nations voisines et de faire présent au sultan de pièces d'artillerie ou autres engins de guerre, c'est d'un train de chemin de fer à dimensions réduites, mais absolument complet, que la Belgique a fait hommage à Muley-Hassan, et celui-ci a été tellement émerveillé de ce mode de locomotion — qui a pu en quelques jours être établi dans son parc — qu'il a, paraît-il, concédé de suite à une Compagnie belge une ligne ferrée allant de Fez à Méquinez. Dans un pays aussi entêté que le Maroc à ne vouloir adopter en rien les usages étrangers, ce fait a une grande importance, et on peut féliciter la Belgique d'être parvenue, par la persuasion, à un résultat que bien d'autres recherchaient depuis longtemps. Il y a là surtout un commencement plein de promesses pour l'industrie belge et qui justifie bien le bruit qu'on en a fait.

#### NOUVELLES COMPLÉMENTAIRES

Le ministre de l'instruction publique a chargé M. Alglave, professeur à la Faculté de droit de Paris, de se rendre en Algérie pour étudier la situation économique de cette colonie, particulièrement au point de vue de l'organisation de la propriété foncière et de la comparaison des impôts algériens avec ceux de la métropole.

Les travaux de la ligne du chemin de fer de Blidah à Berrouaghia ont commencé, sur la section qui s'étend des gorges de la Chiffa au Camp des Chênes.

La ligne qui doit mettre en communication Souk-Ahras et Tébessa est terminée; en mars, la première locomotive est entrée dans l'ancienne cité romaine, à la grande satisfaction des producteurs d'alfa qui n'attendaient que des wagons pour enlever leur récolte.

D'après les recherches de M. Rolland dans la région de l'Oued-Rihr, les atterrissements du Sahara sont plus anciens qu'on ne le pensait généralement; ils datent non de l'époque quaternaire, mais de l'époque tertiaire.

La Société de géographie commerciale de Paris qui, jusqu'ici, comptait quatre sections, en a créé une cinquième, chargée de tout ce qui concerne l'Afrique septentrionale. M. Rolland, l'ingénieur bien connu pour ses travaux de forage de puits artésiens dans l'Oued-Rihr, a fait une conférence sur les chemins de fer de pénétration dans le Sahara, préconisant la voie de Biskra-Touggourt-Ouargla. Au point de vue technique, c'est la ligne la plus facile à établir, et au point de vue commercial, la plus productive en ce qu'elle recueillera les produits des Zibans, de l'Oued-Rihr et d'Ouargla, les seules contrées agricoles situées dans l'est du Sahara algérien.

Un groupe de colons tunisiens s'est réuni pour discuter divers projets d'un chemin de fer de Tunis à Kairouan. Après examen, ils ont émis un vœu qui a été présenté au Résident général à Tunis.

Lorsque Nachtigal fit son voyage au Bornou, son domestique, G. Valpreda, se sépara de lui à Kouka, devint musulman, et entra au service du sultan. En 1880, il pria Matteucci et Massari de chercher à lui faciliter son retour en Italie. Le gouvernement italien a récemment promis une forte récompense à une caravane se rendant de Tripoli au Bornou, si elle réussit à ramener Valpreda.

MM. Virchow et Schliemann, qui avaient entrepris ensemble un voyage d'études en Egypte, sont revenus au Caire et sont sur le point de rentrer en Allemagne. M. Virchow rapporte un grand nombre d'esquisses et de photographies des anciens temples de la haute Egypte. Ces photographies lui permettront d'étudier les caractères principaux des types d'anciens Egyptiens reproduits sur ces constructions, et il croit pouvoir tenter une classification scientifique de ces types.

Une dépêche de Moscou annonce le prochain départ d'une mission scientifique russe pour l'Abyssinie.

Le comte Nigra, ambassadeur d'Italie à Vienne, a demandé au célèbre explorateur autrichien Holub un mémoire sur la façon de combattre des peuples africains, afin que le gouvernement italien puisse en faire son profit en Abyssinie. M. Holub a rédigé un rapport très volumineux qui a été envoyé à Rome.

Un ingénieur et des employés de chemin de fer ont été envoyés de Rome à Massaouah pour diriger le service de la ligne Massaouah-Sahati, et remplir les fonctions de chefs de gare. Les Sociétés de l'Adriatique et de la Méditerranée fournissent le personnel technique, ainsi qu'une centaine d'autres employés : conducteurs, mécaniciens, aiguilleurs, etc.

Le 14 mars a été inauguré à Assab un asile-école pour les enfants arabes et danakils, sous les auspices de la Société de secours pour les missionnaires italiens.

Le sultan de Zanzibar est mort au retour d'un séjour qu'il avait fait à Mascate. Son frère, Saïd-Kadifa, qui lui succède, a épousé une Berlinoise, et a des sympathies prononcées pour l'Allemagne. La Société allemande de l'Afrique orientale en a profité pour obtenir de lui la signature du traité projeté avec Saïd-Bargasch. La Société a acquis l'administration de la côte, depuis la Rovouma jusqu'à Oumba, c'est-à-dire jusqu'au cours d'eau qui délimite la zone des intérêts britanniques sur une largeur de 16 kilomètres. Jusqu'ici le sultan revendiquait ce territoire qui fermait à la Société l'accès de la mer.

Il s'est formé à Berlin, sous le nom de Société Nachtigal pour l'exploration patriotique de l'Afrique, une société qui a pour but l'exploitation agricole des parties de l'Afrique placées sous le protectorat de l'empire allemand, ainsi que l'extension de ces territoires par l'envoi d'explorateurs, et, dans la mère patrie, le développement de la sympathie pour la cause des possessions d'outre-mer. Elle s'occupera aussi de l'établissement de pépinières, du développement des écoles et des missions germano-chrétiennes. Elle laissera complètement de côté tous les territoires dont l'acquisition pour l'empire n'est plus possible.

Le Dr Gustave Mangold de Kiel, après avoir étudié à Berlin, Munich et Kiel, se propose de partir à la recherche de Stanley. Il se mettra en rapport avec la Société allemande de l'Afrique orientale, mais, sa fortune le lui permettant, il fera l'expédition à ses frais.

Le gouvernement français a décidé de créer deux nouvelles vice-résidences à Madagascar en plus de celles de Tamatave et de Majunga, l'une sur la côte sud-ouest à Saint-Augustin, dans le pays sakalave, où les Français ont fondé d'importants comptoirs, l'autre à Fianarantsoa, dans la province des Betsiléos, à 400 kilomètres de Tananarive.

Les mines d'or et de cuivre exploitées par M. Rigaud, pour le compte du gouvernement malgache, sont en pleine prospérité. Une autre exploitation aurifère dirigée par M. Suberbie donne également de bons résultats.

L'industrie séricicole à Madagascar prend un grand développement, sous l'impulsion du premier ministre qui fait faire de grandes plantations de mûriers. Il se propose de fonder un grand établissement-école, dont la direction sera confiée à un Européen, où l'élève des vers à soie et la préparation des cocons se feront dans des conditions normales.

Des troubles qui existent dans le sud de Madagascar, chez les Antémours, ont eu pour conséquence d'enlever des bras à l'agriculture. Les travailleurs antémours désertent en masse les plantations où ils étaient employés, sans qu'on puisse les y retenir par l'appât de gages élevés. Ils disent qu'ils ont à défendre leurs foyers et ne veulent rien entendre. Cette défection est des plus fâcheuses, car elle arrive au moment où les colons, ayant reçu le montant de leur indemnité et voulant donner une plus grande extension à leurs cultures, auraient le plus besoin de bras.

A la Chambre des communes, le baron de Worms interrogé sur la question de l'esclavage dans le Be-Chuanaland que l'Angleterre a placé sous son protectorat,

a répondu que les Ba-Kalahari sont dans un état de dépendance et de servitude par rapport aux Be-Chuana proprement dits. Ils peuvent posséder; leur servitude prend la forme d'un travail exécuté pour les Be-Chuana ou d'un tribut qu'ils leur paient en nature. Ils occupent par rapport aux Bushmen une position analogue à celle dans laquelle les Be-Chuana sont par rapport à eux.

Le lancement du vapeur le *Roi des Belges* à Stanley-Pool a eu lieu le 15 février, et M. Delcommune, avec les membres de la mission commerciale de la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie, a dû s'embarquer vers le 15 mars pour le Kassai.

Au départ du dernier courrier de Stanley-Pool, M. Grenfell s'apprêtait à s'embarquer sur son vapeur le *Peace*, avec lequel il comptait entreprendre une nouvelle exploration sur le haut fleuve.

En redescendant du haut Oubangi, l'*En-Avant* a rencontré le missionnaire anglais Brooke qui remontait la rivière en pirogue. Au lieu de se rendre au Soudan égyptien, comme il en avait eu l'intention, M. Brooke comptait se diriger vers le bassin du Niger dès qu'il aurait atteint les rapides de Zongo.

L'*Africa*, qui a quitté Anvers le 15 avril, a emporté 150 tonnes de machines aratoires de fabrication belge, expédiées dans la province de Benguela, pour le compte d'une Société française qui va créer et exploiter dans cette colonie de grandes cultures de chanvre.

Deux postes ont été établis sur la rive française du bas Oubangi; le premier près du village de Bouassa-Ouassaka par 1° 48' lat. nord; le second, au confluent de la rivière, près du village d'Iranga.

Le steamer français le *Ballay*, ayant à bord M. Dolizie, a fait une reconnaissance de l'Oubangi en aval des rapides de Zongo.

Une convention provisoire, réglant les différends concernant le territoire du protectorat français de Porto-Novo et la colonie anglaise de Lagos, a été signée à Lagos, le 2 janvier 1888, par M. Victor Ballot, directeur des affaires politiques du Sénégal, chargé du commandement des établissements français du golfe de Benin et du protectorat du royaume de Porto-Novo, et M. C. Alfred Moloney, gouverneur pour Sa Majesté britannique et commandant en chef de la colonie et protectorat de Lagos. La convention stipule que les postes français d'Afotonou et de Zumé, et les postes anglais de Zumé nord et sud, Aguégué-Kanji et des Ouétah seront retirés.

Le *Gaetano*, navire de commerce italien affrété par la maison Régis de Marseille, a coulé sur les récifs de la côte de Dahomey; les populations sauvages de ces parages ont pillé complètement la cargaison du navire et ont emmené en captivité l'équipage, qui se composait de douze hommes et d'une femme. Le résident français à Porto-Novo s'est rendu immédiatement sur les lieux pour tâcher de faire rendre ces malheureux naufragés à la liberté.

L'explorateur Charles Soller, chargé d'une nouvelle mission au Sahara occidental, part pour le Sénégal, dont il se propose d'étudier la région au nord de Saint-Louis et dans le voisinage de l'île d'Arguin. Il cherchera à ouvrir de ce

côté un débouché aux produits du Soudan, et à diriger vers la côte les caravanes de Timbouctou.

M. Douls, dont l'exploration du Sahara occidental au sud du Maroc a été accompagnée de péripéties si dramatiques et que nous avons eu le plaisir d'entendre à Genève, ne se laisse pas détourner de sa vocation d'explorateur par les dangers qu'il a courus, et prépare une nouvelle expédition pour le succès de laquelle nous l'accompagnons de nos meilleurs vœux.

On télégraphie des îles Canaries que les indigènes ont attaqué le comptoir anglais du cap Juby et ont tué quelques employés, parmi lesquels se trouve M. Moore, directeur du comptoir. On craint de nouveaux massacres, une grande agitation règne parmi les indigènes.

La Société de géographie de Londres a chargé M. Jos. Thompson d'une exploration de l'Atlas et du Maroc méridional, au point de vue géologique, botanique et zoologique. M. H. Brown qui l'accompagne fera les levés topographiques. L'expédition durera 18 mois.

## RECONNAISSANCE DE L'OUBANGI PAR MM. VAN GÈLE ET LIÉNART<sup>1</sup>

Nous avons déjà annoncé brièvement (p. 100) le résultat de l'exploration dirigée par M. Van Gèle, qui permet définitivement d'admettre que l'Ouellé exploré par Junker est le cours supérieur de l'Oubangi. Aujourd'hui, le *Mouvement géographique*, rédigé par M. Wauters qui, le premier, a eu l'idée de l'identité des deux cours d'eau, nous apporte les détails fournis sur cette exploration par le rapport de M. Van Gèle et par M. Liénart lui-même rentré en Belgique. C'est donc à ce journal que nous empruntons la substance de cet article.

Nos lecteurs se rappellent que lorsque Schweinfurth découvrit l'Ouellé en 1870, ayant dû se borner à recueillir, sur le cours de cette rivière, des renseignements des indigènes, il l'identifia avec le Chari, tributaire du lac Tschad. En 1877, lorsque Stanley, descendant le Congo, découvrit l'embouchure de l'Arououimi, il supposa que cet affluent était le cours inférieur de l'Ouellé; et six ans plus tard, lorsqu'il remonta l'Arououimi jusqu'aux rapides de Yambouya, il ne douta point que sa première supposition ne fût fondée.

Au mois de mai de l'année 1884, MM. Van Gèle et Hanssens reconquirent l'embouchure de l'Oubangi; puis le missionnaire Grenfell, au mois de novembre de la même année, le remonta le premier, d'abord jusqu'à 1°,25' de lat. N. et plus tard jusqu'à 4°,20' lat. N., ce qui four-

<sup>1</sup> Voir la carte qui accompagne cette livraison.