

Zeitschrift: L'Afrique explorée et civilisée
Band: 10 (1889)
Heft: 7

Artikel: Correspondance : lettre de Lorenzo-Marquez, de M. P. Berthoud
Autor: Berthoud, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-133636>

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: 29.01.2026

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

toute sa provision pour son propre usage. Enfin M. Selous leur donna un tapis pour Morantsiané et quelques mètres de calicot pour eux-mêmes et continua sa route jusqu'au bord de la Magoï qui prend sa source un peu au sud de Ou-Kesa-Kesa et se jette dans la Kafoukoué. Là, l'explorateur s'arrêta indécis sur la question de savoir s'il continuerait à marcher vers le nord pour traverser le territoire des Ma-Choukouloumbé, ou s'il tournerait vers l'est pour les éviter et passer la Kafoukoué à Semalemboué, où Livingstone l'avait franchie quelque trente ans auparavant. Paul et Charley partageaient ce dernier avis, mais malheureusement leurs guides ignorants les en détournèrent, en disant qu'ils ne connaissaient pas le pays à l'est, non plus que les endroits où se trouvait de l'eau. En outre, ajoutaient-ils, on ne rencontre sur la route du nord que de petits villages ma-choukouloumbé, isolés et dont les indigènes sont bien disposés.

Le lendemain l'expédition traversa un pays où pulullaient les élans, les zèbres et toute espèce de gibier, ainsi que la tsétsé, et l'après-midi elle atteignit la rivière Oungouézi, au bord de laquelle M. Selous établit son camp. D'abord les indigènes se montrèrent réservés, observant de loin les étrangers ; leurs guerriers toutefois tenaient à la main leurs faisceaux de javelines barbelées. Le chef parut bientôt avec quelques-uns des hommes de sa suite et lorsqu'il se fut assuré que les nouveaux arrivés n'avaient aucune mauvaise intention ni à son égard ni envers ses gens, il se montra très amical, désigna un bon emplacement pour y installer le camp et indiqua où l'on pouvait ramasser du bois, couper de l'herbe pour les ânes, etc. Sa physionomie d'ailleurs était bienveillante. M. Selous lui fit un petit présent qui parut le réjouir beaucoup et auquel il répondit en lui rapportant une corbeille de farine. Il était cette fois accompagné d'une trentaine d'hommes portant chacun sur l'épaule gauche un faisceau de lances, tandis qu'ils en tenaient une ou deux à la main droite. Le chef apprit à M. Selous que la rivière Oungouézi est la même que Livingstone traversa près de sa source entre Monzé et Semalemboué. Elle se jette dans la Magoï et non dans la Kafoukoué comme l'indiquent plusieurs cartes.

(A suivre.)

CORRESPONDANCE

Lettre de Lorenzo-Marquez, de M. le missionnaire P. Berthoud.

Lorenzo-Marquez, 5 avril 1889.

Le numéro de février de l'*Afrique* m'est parvenu récemment. J'y ai remarqué, à la page 37, sur notre ville, un article que vous avez extrait du « *Moniteur des*

Colonies. » Je puis en somme corroborer les détails qu'il contient. Pourquoi faut-il que sur certains points importants il fasse erreur ? La première phrase donne une fausse nouvelle. Je ne puis comprendre que l'auteur ait dit : « Le port de Lorenzo Marquez est *au moins aussi bien installé* que ceux du Cap et de Natal. » Si la chose était vraie, je serais le premier à m'en réjouir ; mais l'auteur a pris un beau rêve pour la réalité. Peut-être n'a-t-il pas vu le port de la Ville du Cap ?...

Au Cap, les plus grands navires peuvent entrer dans les docks ; car il y a des docks, et ils sont spacieux. Un long canal, protégé par deux magnifiques jetées, y conduit « de plain pied. » Une passerelle suffit pour descendre du navire sur la terre ferme, et le mauvais temps ne saurait empêcher la circulation et le trafic de l'un à l'autre.

Il n'en est pas ainsi à Lorenzo-Marquez : le chenal naturel, ou bras de mer, où les vaisseaux jettent l'ancre, est sans doute un port par lui-même, et les navires s'y trouvent aussi en sécurité que dans des docks. Mais ces derniers n'existent pas ici, — sauf en projet. Il faut aller au navire avec des barques pour prendre la cargaison et l'amener sur la plage. Si le vent du sud souffle avec violence, et ce n'est pas rare, il devient impossible aux petites embarcations de quitter la plage pour aller au navire. En fait de jetée, il n'y a qu'un petit pont de bois d'environ trente mètres de longueur ; à la marée basse, il se trouve très loin du bord de l'eau. Les sables de la plage découvrent jusqu'à une distance de plus de cent mètres. Les barques chargées approchent du bord autant que la hauteur des eaux le leur permet. C'est là que les indigènes vont prendre la cargaison, qu'ils chargent sur leurs épaules ou sur leur tête, et qu'ils vont déposer devant les bâtiments de la douane. Les navires ne pouvant amarrer nulle part sont obligés de jeter une ancre, ce qui leur suffit toujours.

A part un petit voilier qui vient de Natal, le commerce de la place est mené par les deux grandes compagnies anglaises de paquebots, qui transportent la malle du Cap. Cette semaine on attend l'*African*, steamer d'environ 1400 tonnes, qui appartient à la *Union Co.* de Southampton. Il apporte la cargaison et le courrier qu'avait pris à Lisbonne, en passant, un navire plus grand de la même Compagnie. La semaine prochaine ce sera le tour du steamer de l'autre Compagnie, *Donald Currie & Co.*, de Londres. La semaine suivante viendra l'*Anglian*, steamer de plus de 2200 tonnes, faisant le même service que l'*African*, de la même Compagnie. Après cela il s'écoulera quinze jours, et l'*African* recommencera le tour. Nous sommes donc une semaine sur quatre sans voir de steamer ni de paquebot. Cette semaine-là, le steamer de la Compagnie Donald Currie & Co, fait le service entre Natal et l'île Maurice, au lieu de venir ici.

Je dois dire que le gouvernement vient de commencer la construction d'un *quai-jetée*, d'environ dix mètres de largeur. Ce travail est poursuivi avec activité ; et si la jetée est poussée assez loin, elle ne manquera pas de faciliter à un haut degré les débarquements.

D'après un avis officiel publié la semaine dernière, les autorités ont mis au concours l'éclairage de la ville soit au gaz, soit à l'électricité. Cependant l'éclairage

actuel, avec des lampes à pétrole, est satisfaisant, comme le dit l'article du *Moniteur des Colonies*.

Ce journal dit aussi qu'à la suite d'un orage les communications par la ligne du chemin de fer ont été interceptées pendant six semaines. C'est parfaitement vrai, et c'était il y a un an, en mars 1888. Les réparations ont coûté plus de 250,000 frs.

Mais il y a deux mois, à la suite de deux ou trois jours de pluies diluviennes, la ligne a été plus abîmée encore. Elle a seulement 74 kilomètres de longueur. C'est surtout entre les kilomètres 60 et 64 que le mal s'est produit. Des talus ont été emportés, des ponts en fer ont été tordus, etc. Il faudra trois mois pour y faire les réparations les plus urgentes, et cela coûtera plus de 500,000 frs.

Par malheur le chemin de fer ne gagne rien, car le trafic est nul. Tel ne serait pas le cas, si la voie allait jusqu'à Prétoria, ou seulement à Barberton. Mais quand sera-ce? Les travaux devraient être repris à présent, parce que nous entrons dans la saison favorable; et rien ne se fait. La Compagnie, représentée par M. Mac Murdo à Londres, continue à se quereller avec le gouvernement du Transvaal, et le temps s'écoule ainsi sans que la voie ferrée avance d'un mètre.

C'est un état de choses misérable. Voyant que le chemin de fer allait se construire, bien des maisons de commerce étaient venues s'établir à côté des anciennes, qui étaient en petit nombre, et les comptoirs s'étaient multipliés. Pendant un an à peine, le trafic suivit un mouvement ascensionnel; puis, les travaux du chemin de fer étant interrompus, le trafic a de nouveau diminué peu à peu depuis un an. Il continue encore à baisser; il est aussi faible, plus faible peut-être, qu'avant le commencement du chemin de fer; et comme le nombre des maisons de commerce s'est fort accru, elles sont d'autant plus en souffrance. Il y a trois ou quatre mois je vous écrivais: «les affaires sont stagnantes.» Eh bien, aujourd'hui c'est pire. Un négociant me disait qu'elles sont «dans un marasme complet.» Comme il n'y a pour ainsi dire plus de communications avec les mines d'or de Barberton, on a été obligé de réexpédier de notre port plusieurs milliers de caisses de marchandises, et de les faire passer par Natal. On les avait envoyées en transit pour Barberton. Après cela on ne peut s'étonner si l'importation cesse peu à peu. L'exportation est insignifiante, et l'a toujours été.

Certains marchands ont encore souffert d'un malheur particulier. Ils avaient fourni des matériaux de construction, et même des espèces sonnantes, à l'entrepreneur qui a fait la ligne ferrée. Celui-ci les a payés en traites qui ont été protestées deux jours après qu'il eut quitté la contrée. Ces valeurs s'élèvent à quatre ou cinq cent mille francs. Il y a plus d'un an que cela se passait, et les démarches faites par les créanciers n'ont eu jusqu'ici aucun succès.

Pour comble de malheur la disette est dans le pays. L'année dernière il y avait eu relativement peu de pluie, et la récolte avait été très petite. Cette année la sécheresse a sévi plus fort, en sorte qu'il n'y aura pas même le quart d'une récolte moyenne. Les natifs cultivent surtout le maïs; il fait la base de leur alimentation. On a déjà commencé à importer de Natal de grandes quantités de maïs, en grain et en farine. On le paie ici cinq fois plus que le grain du pays en temps ordinaire.

D'autre part les Indous, — Banyans, Mahométans, ou autres, — souffrent de la disette de riz qui sévit actuellement en Inde. Ce riz était leur nourriture principale, et maintenant, depuis deux mois, le prix en a triplé. Or cette population indoue est assez forte, et il faut y ajouter un contingent de Chinois. A défaut de riz, ils mangeraient du maïs, mais cela revient tout aussi cher cette année. Il en résulte que tout renchérit, et cela au moment où le mouvement commercial redevient nul. Aussi on commence à parler de faillites et de liquidations, ce qui vraiment ne doit pas étonner.

La prospérité de la place dépend entièrement des maisons étrangères, — françaises, hollandaises, anglaises, etc. Les Portugais y sont pour peu de chose. Du reste ils ne font encore que d'arriver, — sauf évidemment les employés de l'administration. Par malheur ils sont jaloux des étrangers. Les plans de la ville nouvelle s'étendent sur de vastes terrains inoccupés, dont un décret de Lisbonne règle la vente. Malgré cela, la Chambre municipale vient de faire une loi qui interdit aux étrangers d'acheter plus de neuf ares de terrain; et ils ne pourront le faire qu'une fois pour toutes. Cependant ils peuvent acheter autant qu'ils veulent de la main des propriétaires portugais eux-mêmes. Il faut espérer que les particuliers, les Portugais, se hâteront de faire fortune par ce moyen. J'en connais un qui essaie de le faire, et qui offre à vendre les terrains qu'il possède.

Paul BERTHOUD.

BIBLIOGRAPHIE ¹

Henri Brosselard. LES DEUX MISSIONS FLATTERS. Paris (Jouvet et C^o) 1889, in-12, 302 p. 50 grav. et une carte, fr. 2, 25. — Cette seconde édition de l'ouvrage de M. Brosselard n'est pas une reproduction identique de la première. La partie concernant la seconde mission Flatters a subi un complet remaniement. Comme M. Brosselard ne faisait pas partie de cette seconde expédition, il ne put en parler que d'une manière très succincte dans la première édition, d'autant plus que, lorsque parut son livre, la lumière n'était pas faite encore sur les causes du terrible désastre du puits de Bir el Gharama. A l'heure actuelle, la relation officielle publiée par les soins du gouvernement général de l'Algérie a fait connaître le résultat des enquêtes et expliqué l'insuccès de l'expédition. Aussi l'auteur a-t-il pu entrer dans plus de détails et, en outre, faire ressortir les enseignements qui découlent de l'étude de ces mémorables explorations. Le récit de la première expédition Flatters prend beaucoup plus de place que l'autre; M. Brosselard en faisait partie, en

¹ On peut se procurer à la librairie H. Georg, à Genève et à Bâle, tous les ouvrages dont il est rendu compte dans *l'Afrique explorée et civilisée*.