

**Zeitschrift:** L'Afrique explorée et civilisée  
**Band:** 1 (1879)  
**Heft:** 7

**Artikel:** Bulletin mensuel  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-131322>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.02.2025

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

## BULLETIN MENSUEL

Nous nous sentons chaque jour plus à l'étroit dans les seize pages de notre journal, pour transmettre à nos abonnés toutes les informations que nous recueillons sur l'Afrique; nous sommes sans cesse obligés de garder le silence sur ce que nous apprenons, ou d'écourter des nouvelles auxquelles nous enlevons ainsi une partie de leur saveur et de leur intérêt<sup>1</sup>. Nous prions donc nos lecteurs d'être indulgents pour l'aridité et la brièveté de nos récits, car nous sommes les premiers à les déplorer.

Sans plus de préambule traversons donc en hâte la Méditerranée, et commençons notre *Tour de l'Afrique*, qui n'est pas encore aussi à la mode que le *Tour du monde*, mais qui le deviendra peut-être un jour.

Une des grandes actualités algériennes est toujours la question du chemin de fer transsaharien. Le gouvernement français vient de demander aux Chambres un crédit de fr. 600,000 qui lui a été accordé, pour des études préparatoires divisées en trois catégories. La première, en Algérie même, est partagée entre MM. les ingénieurs Robin, Derotrie et Lebiez. La deuxième, dans le Sahara algérien, sera exécutée par MM. Choisy et Pouyanne; M. Choisy remplace ici M. Duponchel, dont la retraite regrettable a été dictée « par des motifs de convenance personnelle. » Enfin la troisième catégorie embrasse l'inconnu du désert et comporte deux missions distinctes, savoir : celle de M. Soleillet, de St-Louis à Timbouctou et au Touat, et celle du lieut.-col. Flatters, pour « rechercher un tracé devant aboutir dans le Soudan, entre le Niger et le lac Tchad. » On remarquera que cette direction s'écarte des tracés proposés jusqu'à présent par des Français, pour se rapprocher de la ligne allemande de Rohlf's.

Cette expédition du colonel Flatters a été d'ailleurs critiquée, et a même donné lieu à d'énergiques protestations, en raison du caractère à la fois officiel et militaire de son personnel, qui, éveillant la défiance et l'hostilité des indigènes, menace, aux yeux des promoteurs de l'entreprise, de la compromettre en l'empêchant de rester une affaire civile et privée. On dit bien qu'il ne s'agit que d'études qui ne préjugent pas le mode d'exécution, mais le silence gardé par les documents ministériels

<sup>1</sup> Nous regrettons de ne pouvoir indiquer toutes les sources auxquelles nous puisons nos renseignements et qui contiennent plus de détails que ce Bulletin sommaire, mais nous nous ferons un plaisir de les signaler, le cas échéant, à ceux de nos abonnés qui nous le demanderaient.

au sujet de la société qui lui avait offert son concours, donne à penser que la Compagnie du Transsaharien trouvera dans l'État plutôt un rival qu'un auxiliaire.

Une des tribus les plus curieuses à étudier, parmi celles dont le Transsaharien doit nous rapprocher, ce sont les M'Zabites à l'extrême limite de la domination française. Cette tribu comprend environ 300,000 individus, qui habitent cinq villes toutes construites sur des mamelons coniques. Au sommet de chacune se trouve une mosquée-citadelle, dans laquelle vit renfermée une sorte de sénat de douze membres, qui concentre tous les pouvoirs entre ses mains. L'année dernière M. Masqueray voulut pénétrer les mystères de ce gouvernement, et après beaucoup de peines il fut introduit dans le *hçour* de Ghardaïa, auprès des chefs jusqu'à présent inabordables aux Européens. Il a obtenu beaucoup de documents nouveaux, mais encore inédits, sur cette population riche et douée d'aptitudes commerciales tout à fait supérieures.

La « Société anonyme de la colonie libre du Sahara » attendra probablement la fin de ces reconnaissances, pour choisir le point précis sur lequel elle installera ses émigrants. Cette Société, qui vient de se fonder en France, se propose de réunir un groupe de 5000 colons, capables de porter les armes, et de les établir, eux et leurs familles, quelque part dans le désert. Ces 5000 colons seraient, d'après le programme, répartis en dix groupes, formant autant de communes assez fortes pour résister aux attaques des maraudeurs arabes.

De leur côté les Espagnols et les Italiens qui entrent déjà pour une très forte proportion dans la population européenne de l'Algérie, y émigrent actuellement en plus grand nombre encore que de coutume, poussés par la misère. Bône en particulier a vu arriver, au mois de novembre, une multitude d'ouvriers lucquois et calabrais mourant de faim.

Le voyage de Rohlf, dont nous avons annoncé la malheureuse issue dans notre dernier *Bulletin*, ne paraît pas être abandonné, car « l'Association africaine allemande » se propose d'y affecter une partie de la somme que le gouvernement impérial lui accorde annuellement. Ce projet nous ramènera donc probablement sur le littoral de la Tripolitaine d'ici à peu de temps.

Aujourd'hui la mer Rouge réclame davantage notre attention. Les intérêts commerciaux de l'Abyssinie, intérêts compromis par les conquêtes et le mauvais vouloir de l'Égypte, ont amené une extrême tension des rapports entre ces deux pays. Gordon pacha, envoyé en mission par

le khédive auprès du roi Jean, ne paraît pas avoir réussi dans sa négociation, car le souverain abyssin n'a rien rabattu de ses exigences et, confiant dans sa force, a maintenu ou même accru ses prétentions. On a comparé, avec raison, la situation de l'Abyssinie à celle du Monténégro avant la dernière guerre d'Orient : du haut de leurs montagnes, les habitants de ces deux pays voyaient la mer qui semblait les appeler pour l'échange de leurs produits, mais sur la côte de laquelle ils ne possédaient aucun port. Le blocus établi à Massaouah, à Zeilah et autres lieux, par les agents égyptiens, paralyse complètement les transactions, sauf en ce qui concerne les caravanes d'esclaves, pour lesquelles le passage est laissé libre. On a cru un moment que Gordon pacha était retenu prisonnier par le négous ; on sait aujourd'hui qu'il est libre et même qu'il a pu gagner Massaouah. De part et d'autre les armements se font activement, mais on n'a pas encore la certitude que des troupes se soient mises en marche. Tout espoir de conserver la paix n'est donc pas perdu. En attendant, l'évêque Massaïa est toujours prisonnier à Debra Tabor, et le pape sollicite en sa faveur l'intervention des puissances européennes.

D'autres Italiens que le pape ont l'œil fixé sur ce coin du monde, mais sous l'empire de préoccupations fort différentes. MM. Chiarini et Cecchi, qui s'étaient aventurés jusqu'à Kaffa, ont quitté cette ville depuis longtemps et sont probablement en route pour la côte orientale. Mais un Français, M. Lucereau, a pris leur place et se dirige au cœur du pays des Gallas. D'autre part, la « Société d'exploration commerciale en Afrique, » fondée à Milan il y a environ deux ans, déploie une grande activité. Le *Giornale delle colonie* nous fait espérer des renseignements détaillés sur ses entreprises et ses succès. Ses agents, dans les divers ports, sont sous la direction de M. Tagliabue, homme extrêmement capable et actif, qui réside à Massaouah. M. Calisto Legnani, envoyé l'an dernier en Abyssinie par la même société, et qui avait fait précédemment deux voyages au Soudan, vient de repartir pour la même destination. On annonce aussi une expédition italienne pour explorer la vallée de Galima, dans le pays des Gallas, entre Lasta et la baie d'Assab. Cette baie se trouve dans la mer Rouge, près du détroit de Bab-el-Mandeb ; elle appartient à la maison Rubattino de Gênes, qui a établi un service de cabotage le long de la côte. Martini ne croit pas qu'Assab puisse jamais devenir le principal port de commerce de ces contrées ; il recommande plutôt Zeilah, mais en tout cas il insiste, dans une lettre récente, sur ce qu'il ne faut pas penser à faire des affaires avec le Choa, l'Harrar, les Gallas, etc., tant que l'Europe ne se sera pas mise en mesure de protéger

ses ressortissants sur le littoral, et de les mettre à l'abri des vexations et des spoliations des autorités locales.

Si nous quittons le champ de travail des Italiens pour nous diriger vers celui des Belges, nous naviguerons de conserve avec trois voyageurs qui doivent arriver à Zanzibar vers le milieu de janvier. Ce sont MM. Cadenhead, gentleman anglais, engagé par le roi Léopold pour être attaché à l'expédition des éléphants, bien connue de nos lecteurs; et MM. Burdo et Roger, belges engagés au service de l'« Association internationale. » Ces deux derniers ont déjà fait un long séjour à la côte occidentale d'Afrique; ils vont rejoindre MM. Cambier et Popelin et poursuivront ensuite leur route à la rencontre de Stanley. Ils ne trouveront peut-être plus sur leur chemin le fameux Mirambo, dont les voyageurs ont tant parlé depuis quelques années. Le bruit de la mort de ce chef, tantôt favorable, tantôt hostile aux blancs, a été en effet répandu à Zanzibar, mais cette nouvelle n'est pas encore officiellement confirmée. Ce qui est plus certain, c'est que le second éléphant mâle de l'expédition belge vient de mourir.

Une station française, qui arborera avec son pavillon national le drapeau bleu à étoile d'or de l'Association internationale, va être fondée près de la côte orientale de l'Afrique, à l'ouest du sultanat de Zanzibar. Mais ce ne sera guère qu'une base d'opérations, autour de laquelle des reconnaissances permettront de choisir le site d'un second poste. Cette entreprise sera favorisée par la création à Taborah d'un établissement commercial, avec le concours de capitalistes *indigènes* ou autres de Zanzibar; il s'agit d'un entrepôt de marchandises, et c'est un Français, déjà acclimaté dans le pays, qui est chargé de l'organiser.

Au sud du cap Delgado nous longeons les possessions portugaises, qui paraissent être l'une des parties du littoral les plus favorables aux entreprises de la race blanche. Dans une tournée récente M. Kirk, consul anglais à Zanzibar, a acquis la certitude que la traite des noirs ne s'y pratique plus, et qu'elle y a été remplacée par le commerce des denrées précieuses dont cette région est largement dotée par la nature, telles que le fer, le charbon de bonne qualité, l'orseille, le plomb, la gomme copal, le caoutchouc, etc.; l'exportation du caoutchouc seul s'est élevée, en 1877, à fr. 2,350,000. Une demi-douzaine d'excellents ports sont encore sans emploi dans ce pays; mais, du train dont les transactions se développent, on peut s'attendre à ce qu'ils seront utilisés d'ici à peu de temps. Le gouvernement colonial a en vue la création d'une route de

Quilimane au lac Nyassa, où les missionnaires de Livingstonia répandent la civilisation parmi les indigènes. A ce propos signalons un fait curieux observé dans cette station : c'est la disparition de la mouche tsetsé devant les progrès de la culture du sol. Si cette expérience se généralisait, elle serait précieuse et encourageante pour les colons européens.

Le Zambèze est pour le moment la seule voie praticable pour pénétrer de la côte portugaise au cœur du continent.

M. Païva d'Andrada et ses compagnons, qui le remontent pour explorer les concessions obtenues par la « Compagnie générale du Zambèze » (voir n° 1, p. 21), n'ont pas donné signe de vie depuis qu'ils ont perdu la mer de vue. Mais une autre société s'est organisée à Paris, pour exploiter des mines de charbon situées le long du fleuve, en amont de Tété ; elle va envoyer un ingénieur sur les lieux. Un troisième projet dû à M. Païva Raposo a pour but la culture de l'opium sur une grande échelle, dans cette fertile vallée ; de grands avantages ont été concédés par l'État aux promoteurs de l'entreprise, que quant à nous nous verrions avec peine se réaliser, car il n'y a déjà que trop d'opium dans le commerce pour abâtardir et dépraver les populations qui le consomment ; si les nègres l'ont à leur portée, ils s'y adonneront vraisemblablement avec passion, comme les Chinois, et ce sera non seulement un grand malheur pour eux, mais encore un grand obstacle de plus à la civilisation de l'Afrique, notamment à l'œuvre des missions.

Celles-ci songent sérieusement à s'établir sur le cours moyen du Zambèze, où Livingstone leur a frayé la voie. — Un détachement de catholiques, sous la direction d'un Belge, le R. P. Depelchin, a quitté l'Angleterre le 2 janvier dernier pour le Cap ; de là il s'est rendu à Grahamstown, puis à Kimberley, où il a dû arriver au commencement de juin. L'intention de ces missionnaires est de marcher encore vers le Nord en suivant la route de Serpa Pinto, et de s'établir sur le Zambèze aux environs des chutes Victoria. — La Société des missions protestantes de Paris va aussi être mise en demeure de porter ses efforts sur le même point ou peu s'en faut. Le missionnaire Coillard, qui a déjà été envoyé en reconnaissance le long du grand fleuve, où Serpa Pinto a été heureux de le rencontrer et de recevoir ses soins, engage vivement ses compatriotes à fonder un centre d'évangélisation chez les Barotsés, peuplade riveraine du Zambèze en amont des chutes. M. Coillard a été rappelé en France pour développer ses vues devant la société de laquelle il relève, et son arrivée à Paris est imminente.

Chez les Zoulous la résistance de Secocœni a pris fin le 28 novembre par l'assaut donné victorieusement à sa forteresse, et la pacification est ainsi devenue complète.

L'avenir des missions dans ce pays préoccupe à juste titre le monde chrétien. Le général Wolseley, interpellé à ce sujet, a répondu que chacun des quatorze chefs, entre lesquels le territoire est partagé, est libre de permettre ou d'interdire aux missionnaires de s'établir chez lui, comme avant la guerre; mais une circonstance nouvelle pourrait bien les influencer dans un sens défavorable. C'est que l'un d'eux, John Dunn, qui vit avec quatorze femmes indigènes, est un Anglais, et qu'il a donné un exemple déplorable, en refusant aux missionnaires l'accès de ses États.

Le vieux chef Morosi qui, chez les Bassoutos, a résisté longtemps aux troupes anglaises, a été enfin vaincu. Il a fini par être forcé dans ses retranchements et il a péri les armes à la main. Le prolongement de la lutte était d'autant plus fâcheux qu'elle avait lieu dans l'un des pays les plus riches du sud de l'Afrique. Le *Journal de Grahamstown*, ville de la partie orientale de la colonie du Cap, dit que le Lessouto réunit des conditions de climat et de sol éminemment favorables à la culture des céréales, et que, stimulés par les besoins de la civilisation, ses habitants transforment leurs pâturages en cultures, si bien qu'ils prendront rang bientôt parmi les principaux pourvoyeurs de la colonie. Il y aurait donc grand avantage à ce que le chemin de fer fût prolongé dans cette direction. Les vallées et les pentes des collines sont couvertes de bétail; de toute part s'étendent à perte de vue des champs de maïs et de froment; les wagons de transport y circulent en grand nombre; le calme règne dans les villages, et l'on y sent l'influence bienfaisante et civilisatrice des missionnaires français, qui y sont installés depuis longtemps.

Il y a au surplus dans le Lessouto des missionnaires indigènes, comme il y en a à Madagascar, et comme il y en aura bientôt dans la colonie du Cap. Le Dr Laws, directeur de l'Institut des missions de Lovedale (dans cette dernière colonie), a fait un appel aux chrétiens cafres, pour les engager à se constituer en Société d'évangélisation parmi leurs congénères, et plusieurs ont déjà répondu avec empressement à cette invitation.

Après avoir doublé le cap des Tempêtes et suivi la côte occidentale jusqu'au 9° de latitude Sud, nous relâcherons à St-Paul de Loanda, où l'on a vu revenir au mois de novembre les voyageurs Capello et Ivens. Partis de Benguela avec Serpa Pinto, le 12 novembre 1877, ils s'étaient

séparés de leur compagnon au Bihé, pour gagner le Quango et en suivre le cours jusqu'à son confluent avec le Congo. Après avoir été retenus longtemps dans le bassin supérieur du fleuve, faute de ressources pour continuer leur voyage, et aussi par suite de l'hostilité des indigènes, ils ont fini par abandonner leur projet et ont repris le chemin de la côte. Ils y sont arrivés presque sans vêtements, très éprouvés par les fièvres et les privations qu'ils ont endurées. Capello en particulier paraît tout à fait vieux; il est à peine reconnaissable. Si ces voyageurs, tous deux hommes de science, n'ont pu remplir leur programme, ils ont du moins fait des observations nombreuses et précises dans les régions où ils ont vécu; en particulier ils ont complété la carte générale du Loanda. Ils ont été bien reçus par le chef du territoire de Motiango, qui précédemment avait chassé le voyageur Schulz, mais ils n'ont pu obtenir de lui la permission d'aller plus à l'Est.

Dans cette même direction, « l'Association africaine allemande » projette de fonder à Moussoumbé, résidence de Muata Yamwo (par 8° environ de lat. Sud et 21° de long. Est) une station hospitalière, qui puisse tendre la main à la station belge du Tanganyika, et hâter ainsi la création d'une chaîne de postes européens, pour la traversée du continent d'un océan à l'autre.

C'est encore à St-Paul de Loanda qu'est venu jeter l'ancre ces temps-ci le navire *Ticonderoga*, premier vaisseau de guerre américain qui ait réellement pénétré dans le Congo. Son commandant, le commodore Schuffeldt, a raconté ses relations avec les natifs de la rive méridionale du fleuve, lesquels, a-t-il dit, consentent à observer le traité conclu en 1876 avec les Anglais, traité qui les oblige à protéger tout homme blanc et à secourir les vaisseaux de toute nationalité.

S'ils sont sincères, ils ont dû le prouver tout récemment à l'égard de M. Comber, agent de la mission baptiste anglaise, qui a débarqué, le 2 juillet dernier, avec sa suite à Mussuca, sur le cours inférieur du fleuve. Le 15 il a continué son voyage par terre vers San Salvador, où il veut laisser un dépôt, tandis que lui-même cherchera à atteindre le Congo au-dessus de Stanley Pool. Qui sait s'il ne s'y rencontrera point avec Savorgnan de Brazza, qui doit repartir pour le théâtre de ses précédents exploits. Il est envoyé par le « Comité français de l'Association internationale africaine » et par la « Société de géographie de Paris, » pour fonder quelque part, sur le haut de l'Ogôoué ou sur sa ligne de partage avec l'Alima, une station française scientifique et hospitalière. Il étudiera aussi le point où en pourrait être fondée une seconde, soit un peu au sud, soit un



peu au nord. Son fidèle quartier-maître Hamon repart avec lui. Quant au D<sup>r</sup> Ballay, il prépare de son côté une autre expédition ayant la même région pour objectif.

Notre itinéraire nous appelle maintenant vers le delta du Niger, et spécialement vers le Nouveau Calabar, où la guerre règne entre les indigènes, au point de nécessiter une augmentation de l'escadre anglaise dans cette station. — Près de là, au Nouveau Bonny, M. Hopkins, consul britannique, l'un des champions les plus dévoués de l'humanité et de la civilisation, vient de succomber au climat meurtrier de la Guinée.

M. le comte de Sémellé, retournera bientôt vers les lieux qu'il a déjà visités, c'est-à-dire dans le bassin du Niger et du Bénoué. Encore un de ces hommes qui subissent l'attraction puissante exercée par l'Afrique, sur ceux qui ont essayé une première fois d'en sonder les mystères ! C'est un phénomène vraiment remarquable et qui, croyons-nous, ne s'observe pas aussi généralement pour les autres parties du globe, que la tendance fréquente des explorateurs à renouveler leurs voyages sur le sol africain, malgré les épreuves terribles et variées qui les y attendent. Il faut espérer qu'avant de repartir M. de Sémellé publiera une relation de ce qu'il a déjà fait. La narration qui vient de paraître dans le supplément littéraire du *Figaro* ne suffit point, en effet, pour satisfaire notre curiosité. Ce récit pittoresque, destiné surtout à récréer les lecteurs du journal parisien, a un caractère plutôt anecdotique, et les indications précises y font trop complètement défaut pour que la science géographique s'en contente.

On sait que, du golfe de Bénin au cap Vert, les comptoirs français et les comptoirs anglais sont nombreux et se disputent la prééminence commerciale ; malheureusement ils sont si bien entremêlés que des conflits sont toujours à craindre. Il y a peu de temps l'incident de Matacong et celui des Scarcies l'ont bien montré ; aujourd'hui c'est à l'extrémité orientale de la Côte des Esclaves que surgissent des difficultés. Voici le cas tel que le rapporte le *Sémaphore* de Marseille.

La ville de Porto Novo, capitale de l'État nègre du même nom, est située au fond d'une grande lagune, séparée de la mer par une langue de terre sur laquelle se trouve le port de Kotonou, cédé à la France par le roi de Dahomey, de qui il relevait. Entre Kotonou et Porto Novo il se fait un très grand commerce, qui passe par la localité intermédiaire de Quetonou, dépendante du roi de Porto Novo. Or, le 19 septembre, le gouverneur général anglais de la Côte d'Or, accompagné d'autres fonc-

tionnaires, s'est rendu à Porto Novo, pour demander satisfaction de divers griefs, entre autres d'une punition infligée à deux noirs, sujets anglais, par des officiers du roi. Quoique ce dernier ait opposé de très bonnes raisons aux plaignants, ceux-ci ont exigé une indemnité pécuniaire, puis ils sont allés planter le pavillon britannique à Quetonou, annonçant qu'ils prenaient possession du pays et qu'ils y prélèveraient des droits de douane, sur toutes les marchandises allant de Porto Novo à Kotonou et vice versa. Le journal français s'indigne contre une pareille conduite, mais l'*African Times* a promis des explications, et il convient de réserver notre jugement jusqu'à nouvel ordre.

Un peu plus à l'ouest, la fièvre de l'or commence à s'emparer des Européens. Est-il besoin d'ajouter que c'est à la Côte d'Or, dont le nom seul est plein de promesses, que ce phénomène se manifeste? On ne sera pas non plus surpris de trouver, sur ce terrain, les Anglais et les Français rivalisant d'activité, comme sur le reste du littoral. Le pays de Wassaw, compris dans la partie de la Côte d'Or placée sous le protectorat anglais, possède des mines d'une grande richesse, exploitées depuis un certain temps par une compagnie française. Malgré le mystère dont cette société entoure le résultat de ses opérations, elle voit des concurrents s'établir à ses côtés. L'« Effuenta gold mines company » vient de se constituer à Londres et à Liverpool, pour retirer l'or du filon nommé *Effuenta*, dans la chaîne de montagnes de Tacquah. Il va sans dire qu'elle compte y trouver de très grands profits.

A Sierra Leone c'est plutôt l'agriculture et le commerce avec l'intérieur qui tendent à se développer. Une société industrielle, dont le capital a été fourni par les colons eux-mêmes, s'est fondée pour développer la culture de la canne, la fabrication du sucre, le nettoyage du riz et autres travaux du même genre. Quant au commerce, nous avons parlé dans notre précédent numéro de l'arrivée de marchands de Timbouctou à Sierra-Leone; c'étaient, paraît-il, des envoyés du sultan lui-même. Le père de ce dernier avait, dit-on, fait déjà une démarche analogue, en même temps qu'il expédiait un message au consul anglais à Tunis, pour tâcher de nouer des relations d'affaires. Cette tentative avait échoué, mais il est présumable qu'aujourd'hui les Anglais se garderont bien de repousser les ouvertures qui leur ont été faites.

La république de Libéria tend aussi à développer son activité vers l'intérieur. Des négociations sont pendantes pour l'annexion à cet état du royaume de Médina, à 300 milles au nord de Monrovia. Il serait

organisé en comté, avec les districts de Bopora et de Barline. Ce serait la circonscription la plus riche, avec 500,000 habitants. Le peuple est sobre et a des mœurs relativement pures. On propose d'ouvrir librement les routes au commerce entre Monrovia et Médina, et le gouvernement est disposé à faire de grandes concessions à la compagnie sérieuse qui se chargerait d'y établir un chemin de fer. Le pays est riche en or, en fer et autres produits minéraux, en ivoire, en coton, dont on fabrique beaucoup de vêtements apportés à la côte; les chevaux y abondent et le bétail y est innombrable.

On peut espérer que cette annexion fera faire aussi un pas à la question de l'esclavage, en le combattant d'une manière plus efficace que par des traités. Témoin ce qui se passe dans le pays de Bullom près de Freetown. Malgré des engagements pris envers l'Angleterre, les indigènes pratiquent encore sur une large échelle le commerce des esclaves. Autrefois ils s'y livraient clandestinement, mais maintenant les ventes se font ouvertement, en particulier sur le marché de Lungay. Tout au plus dissimule-t-on la condition des malheureux qui font l'objet de ce commerce illicite, en les qualifiant de « domestiques. » Le gouvernement colonial laisse faire, mais sa tolérance est vivement blâmée par la presse locale.

De toutes les explorations qui convergent de l'Atlantique vers le Haut-Niger, celles qui empruntent la voie du Sénégal excitent naturellement en France un intérêt particulier, mais il y a une tendance marquée à leur donner un caractère officiel. Le fait le plus nouveau qui s'y rapporte est l'ordre donné par le ministre de la marine au gouverneur qui réside à St-Louis, d'envoyer une colonne expéditionnaire dans le pays compris entre le Haut-Sénégal et le Niger. Cette colonne devra parcourir et explorer cette région, et voir si une ligne de chemin de fer peut être établie d'un fleuve à l'autre. Un dessinateur topographe, M. Huet, qui a résidé 15 ans en Algérie, sera attaché à l'expédition.

A Tanger, où nous ferons escale avant d'achever notre tournée, on attend le retour de l'avis *l'Aurore* qui, au commencement de décembre, en est parti emmenant en France une ambassade marocaine. Ensuite d'une attaque de pillards marocains contre des soldats français sur le territoire algérien, près de la frontière, le gouvernement demanda une réparation; des indemnités furent payées et des garanties de sécurité données pour l'avenir, dans une cérémonie solennelle le 19 novembre. Le sultan attendait que cette affaire fût réglée pour faire partir son ambassadeur, Si Ali-el-Missioni, un des ulémas les plus distingués du Maroc,

qui a auprès de l'empereur une situation importante. C'est la première fois qu'on envoie en Europe un personnage aussi considérable, et l'on peut croire que cette circonstance est un indice favorable pour les relations ultérieures des deux pays.

Disons maintenant adieu à la terre d'Afrique et regagnons nos foyers jusqu'au mois prochain.

---

## LE CHEMIN DE FER ET LE PORT DE LA RÉUNION

Depuis plusieurs années le gouvernement français est entré, au point de vue de l'administration de ses colonies, dans une voie nouvelle; il faut l'en féliciter. A une longue période d'indifférence, presque d'hostilité, envers les établissements coloniaux de toute nature, a succédé un sentiment plus juste de l'influence que le développement des colonies d'un grand pays exerce sur son commerce, sur l'accroissement de sa population, sur le rôle qu'il joue dans le monde. Cette intéressante modification de l'esprit public se traduit par une série d'actes très importants, dont les effets ne tarderont pas à se faire sentir. En Algérie le réseau des chemins de fer se complète rapidement; de grands projets sont à l'étude pour construire au Sénégal une voie ferrée de Saint-Louis à Dakar, laquelle servira de tête de ligne à une autre voie rejoignant le Niger au-dessus de ses rapides; de manière que les riches et populeuses contrées qu'il arrose seront ouvertes au commerce du monde, dans un avenir qui n'est peut-être pas éloigné, par les deux grandes voies du Sénégal et du Transsaharien.

La seule colonie que la France ait conservée dans l'Océan indien, l'île de la Réunion, n'a pas été moins favorisée. Il y a deux ans environ que le gouvernement, d'accord avec le parlement, a décidé la construction d'un port et d'un chemin de fer dans cette île, en concédant une garantie d'intérêt qui assure l'exécution de cette grande entreprise.

On sait que l'île de la Réunion se compose d'un massif montagneux, dont le pic le plus élevé atteint 3000 mètres au-dessus du niveau de la mer; les pentes des montagnes sont seules cultivées; mais si la nature a beaucoup fait pour cette belle île au point de vue de la fertilité des terres, de l'abondance des eaux et du pittoresque, elle l'a, en revanche, privée de ports et même de simples criques pouvant abriter les moindres caboteurs. C'est, au point de vue de l'abord par mer, la côte la plus inhospitalière qui se puisse voir. Les communications des navires avec la