

Zeitschrift: L'Afrique explorée et civilisée
Band: 13 (1892)
Heft: 12

Artikel: Bulletin mensuel : (5 décembre 1892)
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-134435>

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: 01.04.2025

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

BULLETIN MENSUEL (5 décembre 1892¹).

Depuis 1862, époque à laquelle une mission de Touareg vint à **Alger** et en France, aucun représentant de ce peuple n'avait été amené dans la colonie française autrement qu'en captivité. Nos lecteurs se rappellent les Touareg prisonniers à Alger en 1889, amenés à Paris lors de l'Exposition universelle, et dont l'un, Ischekhad, fut attaché à l'expédition Crampel, qu'il trahit peut-être. Depuis le massacre de la mission Flatters, pour la première fois, des relations officielles viennent d'être nouées entre les populations touareg et les autorités françaises. Les derniers voyages de M. Foureau et de M. Méry dans l'extrême Sud constantinois avaient pour but de sonder le terrain et de voir s'il était possible de ramener la paix dans la partie du désert qui s'étend au Sud de l'Algérie. Il semble que les Touareg aient voulu montrer qu'ils étaient disposés à s'entendre avec les Français. Une députation de neuf guerriers, avec lances, poignards et boucliers, accompagnés de Si-el-Aroussi, membre influent des Tedjanias, est arrivée à Biskra; ils étaient montés sur des meharis, mais de là, le chemin de fer les a amenés rapidement à Alger, où M. Cambon, gouverneur général, les a reçus dans le palais d'été de Mustapha. Complètement voilés de noir, avec leurs costumes bleus et rouges rayés de bandes blanches, la lance dans la main droite, la gauche sur la poignée de l'épée, ils se sont avancés à la file avec une démarche cadencée et solennelle jusque dans la cour. Le gouverneur leur a exprimé son intention de faciliter les relations entre leur pays et l'Algérie, et son espoir de les voir faire bon accueil aux Français qui iront chez eux faire du commerce. On fonde en effet de grandes espérances sur la démarche de cette mission. C'est une erreur, dit le *Temps*, de penser que pour franchir le Sahara et joindre commercialement l'Algérie au Soudan central, il faut conquérir les tribus sahariennes. Le seul moyen pratique serait de solidariser les intérêts des nomades avec ceux des Algériens. Ces populations vivaient autrefois du trafic des caravanes. Mais depuis la suppression de l'esclavage en Algérie, le commerce soudanais a perdu beaucoup de son importance. Les caravanes de la Tripolitaine et du

¹ 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. — Voir la carte à la quatrième page de la couverture.

Maroc ont également diminué ; de là une crise dans la vie économique des populations sahariennes. Les projets de chemins de fer transsahariens devaient encore accentuer cette crise, et il est vraisemblable que le complot des Touareg contre la mission Flatters a eu pour cause la crainte que leur inspirait le chemin de fer. Sans renoncer aux projets de voies ferrées entre l'Algérie et le Niger, il faut essayer de faire revenir les Touareg de leurs appréhensions et leur montrer que l'on peut, en nouant des relations commerciales régulières entre l'Algérie et les royaumes de Sokoto, de Bornou et de Kanem, donner des éléments à leur activité.

Le consul de France à **Tripoli** a transmis au ministre des affaires étrangères, un télégramme du commandant **Monteil**, arrivé le 17 octobre dans le Fezzan ; on n'avait plus de nouvelles de lui depuis le 6 janvier.

« Je suis entré aujourd'hui », portait la dépêche, « sur le territoire de Fezzan par Tedjerri, venant de Kouka. Parti de Kano le 14 février, je suis arrivé le 10 avril à Kouka, où l'accueil a été excellent. Je suis parti de Kouka avec un guide du cheikh, chargé de m'accompagner jusqu'à Mourzouk. Je suis arrivé le 12 septembre à Kaour, d'où je suis parti le 29 septembre pour Tedjerri. Aucun autre incident que de nombreuses pertes de chameaux. Je compte être à Mourzouk vers le 25 et n'y rester que le temps strictement nécessaire pour organiser mon départ pour Tripoli. Badaire a admirablement supporté toutes les fatigues ; mon personnel est toujours le même, moins deux hommes partis à Kouka. »

Nos lecteurs se rappellent que le commandant Monteil avait été chargé par M. Etienne, sous-secrétaire des colonies, de faire un voyage de reconnaissance du Soudan central, rendu nécessaire par la convention franco-anglaise du 5 août 1890. Après les explorations de Barth, de Rohlf's et de Nachtigal, le voyage du commandant Monteil est le plus important qui ait été fait dans cette région. Parti de France le 20 septembre 1890, il arrivait en novembre à San, ville considérable sur le Mayel Balevel, où il conclut un traité de protectorat. De là, il se dirigea sur Sikasso, capitale de Tiéba, allié de la France. Il passa ensuite à Saï, où il conclut également un traité de protectorat. C'est là qu'il franchit le Niger pour s'engager dans les états musulmans du Soudan central. L'accueil qu'il reçut à Kano, une des capitales du Sokoto, pouvait déjà faire espérer que sa mission réussirait. Grâce à la bienveillance du sultan de Sokoto, qui le retint six semaines dans sa résidence, il put se rendre à Kouka, capitale du Bornou, qu'il atteignit en deux mois et où il résida quatre mois. Après l'échec de la mission Mac Kintosh, agent de la Royal

Niger Company, l'accueil fait par le cheikh de Kouka au voyageur français peut faire espérer que de bonnes relations commerciales s'établiront de ce point du lac Tchad avec les populations placées dans la sphère d'influence française. Le retour du Bornou s'est fait par la route des caravanes de la Tripolitaine. Le cheikh de Kouka a fait accompagner le commandant Monteil jusqu'à Mourzouk, capitale du Fezzan. Là il était sous la protection des autorités turques, qui avaient ordre de lui faire le meilleur accueil.

On ne peut pas penser qu'il soit en France avant la première quinzaine de décembre. Les dépêches qu'il a envoyées sont datées de l'oasis de Tedjerri, 17 octobre. De Tedjerri à Mourzouk, il y a 250 kilomètres environ, que le commandant comptait franchir en huit jours. De Mourzouk à Tripoli on compte 900 kilomètres par la route de Sokna que Barth, Nachtigal et Vogel ont suivie. Or, Barth, qui a passé à Tedjerri le 6 juillet 1855, a mis effectivement huit jours pour se rendre de cette oasis à Mourzouk. Il resta une semaine dans la capitale du Fezzan, le temps d'organiser sa caravane, et ce fut le 20 juillet qu'il se mit en route pour Sokna, oasis située à moitié chemin de Tripoli où il passa douze jours. Le 28 août il arriva à Tripoli, ayant mis ainsi cinq semaines pour venir de Mourzouk.

On peut donc espérer que, si le commandant Monteil est contraint de s'arrêter quelques jours à Sokna, arrêt presque obligé des caravanes, il sera à Tripoli dans les premiers jours du mois de décembre.

La *Dépêche tunisienne* a reçu une correspondance de Tripoli disant que le bruit court avec persistance, en Tripolitaine, parmi les indigènes, que les deux Français signalés comme faisant partie d'une caravane venant du centre de l'Afrique et se dirigeant sur Tripoli, seraient accompagnés par le fils du sultan du Bornou.

Les journaux français ont publié une dépêche d'Aden, d'après laquelle le roi d'**Abyssinie** a fait verser entre les mains du consul d'Italie à Aden un acompte de 34,480 thalaris pour le remboursement de l'emprunt contracté en Italie. Jusqu'ici les versements faits à titre d'extinction de la dette s'élèvent à 318, 223 thalaris. D'après les renseignements qui parviennent du Choa, la situation des colons italiens y deviendrait de plus en plus difficile. Ménélick aurait montré une grande habileté commerciale en accaparant le trafic de l'ivoire et des essences précieuses qu'achetaient les Italiens; à cet effet, il a envoyé des agents dévoués au devant des caravanes venant de l'intérieur et leur a acheté tous leurs chargements, ensorte qu'à leur arrivée au Choa, ces caravanes n'avaient

plus rien à vendre. Les Italiens ont compris qu'ils n'avaient plus rien à faire au Choa et la plupart d'entre eux ont quitté le pays.

Le *Bulletin* du Comité de l'Afrique française a reçu du capitaine Camperio une lettre renfermant, sur les hauts plateaux de l'**Erythrée**, des informations intéressantes dont nous extrayons ce qui suit. Le gouverneur actuel, le colonel Barattieri, vice-président de la Société de géographie de Rome, a donné à la colonisation italienne une nouvelle impulsion au point de vue agricole en y attirant des jeunes gens désireux de travailler, sans avoir toutefois de grandes ressources à leur disposition. A Kéren, par exemple, pays des Bogos, on peut admirer les cultures intensives des nouveaux venus. La récolte de doura sera si abondante cette année que le prix en diminuera de moitié. Les soldats indigènes ont aussi cultivé des terres pour leurs familles et pour le compte de la colonie. Le système de colonisation militaire-agricole se développe à l'avantage des soldats européens qui envient le sort des soldats indigènes, et les engagera à s'établir dans la colonie après avoir reçu leur congé. On a fait énormément dans l'Erythrée cette année pour éviter la famine des années précédentes. A l'Ouest de Kéren, toutes les vallées du Barca offrent des terrains propres à l'agriculture et très riches; il est vrai que l'on risque d'y prendre des fièvres dans la saison pluvieuse, mais les paysans de la Lombardie septentrionale ne sont pas exempts des fièvres. La conséquence du développement de l'agriculture sur les hauts plateaux de la colonie italienne se fait déjà sentir à Hassanah, où le doura importé de l'Inde a subi un rabais de 15 francs par sac; les Banyans, spéculateurs sordides, ne pourront pas, cette année-ci, réaliser de larges bénéfices sur les populations affamées.

Sur la proposition du Ministre de la marine et des colonies, une concession valable pour une période de cinquante années a été accordée à M. Chefneux, à l'effet d'exploiter les salines du **lac Assal**, situées sur le terrain du Gubbet-Kharab (Obock). Parmi les conditions indiquées dans le cahier des charges, nous remarquons que le concessionnaire s'est engagé à respecter le commerce des indigènes, et qu'il ne pourra en aucun cas s'opposer à l'exploitation du sel par les indigènes pour les besoins des pays limitrophes et de l'Abyssinie. Une décision du gouverneur d'Obock fixera les limites de la partie du lac où les indigènes pourront continuer à prendre du sel sans aucune taxe ni redevance. En revanche, le concessionnaire devra verser chaque année, au profit du budget local de la colonie, une redevance fixe de 50,000 francs; et dès que

l'exportation du sel aura dépassé 50,000 tonnes par an, il devra payer pour l'excédant un droit d'un franc par tonne.

Une **expédition anglo-italienne** se prépare à aller explorer les lacs Rodolphe et Stéphanie dans l'Afrique orientale, en remontant le fleuve **Djouba**. Le lieutenant de vaisseau Giacomo Locatelli prendra part à l'expédition comme représentant du gouvernement Italien. L'expédition traversera à son retour les territoires de l'Afrique orientale placés sous le protectorat de l'Italie. Le Djouba forme la limite entre les sphères d'influence italienne et anglaise dans l'Afrique orientale. Ce fleuve ne fut exploré qu'en 1865 par le navire *Welf*, qui y fit naufrage. Tous les chefs de l'expédition ayant péri, on n'eut, sur cette région, que des renseignements fort incomplets fournis par quelques matelots échappés au désastre. Actuellement, la British East African Company va envoyer dans le Djouba un petit bateau à vapeur, le *Kenia*, qui a déjà exploré la partie inférieure du fleuve. C'est sur ce bateau que prendront place les membres de l'expédition.

La *Kölnische Zeitung* a publié une lettre du lieutenant comte de Schweinitz, qui dirige l'expédition allemande chargée de construire un chantier pour navires au **Victoria-Nyanza** ; elle est datée d'Ourgourou, et contient, sur les indigènes de cette région, un passage intéressant dont voici la traduction : « Le sultan Maharouri vient me demander de visiter son domaine. Je m'étais attendu à une réception hostile de la part de toutes les tribus, mais je m'étais fait de ces sauvages une idée erronnée. Les sultans sont des hommes très intelligents et charmants. J'ai visité le village du sultan Wamba, et je puis vous assurer que beaucoup de paysans en Allemagne n'habitent pas des demeures aussi agréables. Les chambres d'habitations ont de 3^m à 4^m de haut et de 4^m à 6^m de large. Les produits de l'industrie témoignent de soins exemplaires. Des vases de 2^m à 3^m de haut, de 1^m à 2^m de diamètre contiennent les fruits de la terre ; puis ces fruits sont soigneusement choisis et placés dans de petites coupes sur le toit plat des maisons pour sécher. Il y a des chèvres et de la volaille en abondance, mais malheureusement point de bœufs ; tout le gros bétail a péri dans une peste bovine il y a deux ans. A présent, je suis en bons termes avec les sultans. Ce sont des souverains puissants qui règnent sur de vastes territoires ; leurs relations avec les différentes tribus sont très intéressantes. »

A la suite des échecs éprouvés par les forces de police au Kilimandjaro et à Kilossa, le **Conseil colonial de l'empire allemand** a instamment demandé que ces troupes fussent renforcées, non pas en vue de

nouvelles opérations militaires, mais pour protéger les caravanes qui font le commerce vers l'intérieur, et dont l'état troublé du pays a considérablement diminué le trafic. Il se préoccupe davantage encore du progrès économique de la colonie allemande, et a émis le vœu que l'on favorisât par divers moyens les cultures entreprises et qu'on s'efforçât de les développer. Il faut reconnaître d'ailleurs que, sous ce rapport, beaucoup a déjà été fait, tant par le gouvernement que par l'initiative privée : tandis que des plantations se créaient dans les territoires les plus fertiles, une société s'organisait pour relier à la côte, par un chemin de fer, ces centres agricoles, et une ligne directe de navigation s'établissait entre Bagamoyo et l'Inde, afin de faciliter l'immigration des coolies pour la colonisation. Tous ces efforts sont en bonne voie et marquent de sérieux progrès. En particulier, les travaux préparatoires pour le chemin de fer de Tanga vers la région montagneuse de l'Ou-Sambara sont presque entièrement terminés. M. Wunder, attaché au service de la Société allemande, doit se rendre sur les lieux avant la fin de l'année, et la construction de la voie ferrée commencera sous sa direction. On compte que la ligne sera achevée dans deux ans environ.

Un correspondant du *Journal des Débats* fournit les renseignements suivants sur le développement donné par M. Léon Suberbie aux établissements français sur la côte ouest de **Madagascar**. A la suite de la campagne de 1883-1885, M. Suberbie obtint du gouvernement français la concession des placers, alluvions et filons aurifères les plus riches de Madagascar, qu'il exploite avec avantage depuis cette époque. Cette concession, qui n'a pas moins de 300 kilomètres de côté, est située entre les deux fleuves Majambo et Mahavavy et traversée par les fleuves Ikopo et Hetsiboka. Outre les alluvions et filons aurifères, la région paraît contenir des mines de plomb, d'étain, de cuivre et des gisements auro-argentifères. Des indices favorables laissent même espérer qu'on y pourra exploiter dans un avenir prochain la lignite et le charbon. Depuis cinq ans, M. Suberbie a établi la direction et le centre industriel de ses exploitations à Suberbieville, sur les bords de l'Ikopo, à quatre kilomètres de Maevatanana. Suberbieville possède aujourd'hui près de 5000 habitants indigènes et 170 Français, Européens et créoles. Les douze chantiers principaux, créés sur d'anciens déserts, que ne parcouraient jadis que les bandits, et espacés de 30 à 40 kilomètres les uns des autres, comptent aujourd'hui près de 20,000 habitants. Sauf quelques techniciens, le personnel de l'exploitation est exclusivement français. Un chemin de fer, à voie étroite de 0^m.60, relie les divers services sur un parcours de 10 kilomètres. Un

câble aérien de 1000 mètres, établi pour le transport des bois, traverse l'Ikopo. On a monté une drague pour creuser un canal latéral au fleuve et faciliter les transports pendant les basses eaux. Le service médical comprenant une pharmacie, un hôpital pour le personnel français et un dispensaire pour les Malgaches, est dirigé, à Suberbieville, par M. le docteur Lacaze. Les soins médicaux y sont gratuits pour les employés, les ouvriers de l'exploitation, et tous les indigènes qui se présentent. Le climat y est chaud pendant huit mois de l'année, mais les fièvres n'y sont pas à redouter comme sur les côtes. Des Français habitent la région depuis cinq ans en s'y assujettissant à un service assez pénible sans que leur santé en soit ébranlée. Les grands adversaires de l'Européen sont le soleil et les excès; mais l'homme qui sait régler sa conduite et se conformer aux règles de l'hygiène peut facilement se soustraire à tout danger. Par suite de l'importance toujours croissante de l'industrie minière, le commerce et la culture trouveront rapidement à Suberbieville des débouchés assurés. La point capital, la pierre d'achoppement de tout établissement colonial à Madagascar, sont la question des communications et des transports. Suberbieville est sur la route de Tananarive à Majunga. Des caravanes de 700 à 1000 individus y apportent les produits de la capitale en échange de ceux de la côte et de l'extérieur. Mais les transports à dos d'hommes sont lents, et combien coûteux! M. Suberbie a le mérite d'avoir le premier fait flotter un bateau à vapeur sur les rivières de Madagascar, à plus de 200 kilomètres de la côte. — Suberbieville et Majunga sont reliés par le service de la *Lorraine*, steamer à fond plat de 60 chevaux de force. — Deux goélettes et une escadrille de pirogues parcourent aussi l'Ikopo. La *Lorraine* ne peut remonter jusqu'à Suberbieville que pendant six mois de l'année; mais on se propose d'y adjoindre bientôt deux vapeurs d'un plus faible tirant d'eau pour la saison sèche. Majunga, le port principal de la côte ouest, semble donc appelé à un grand avenir.

Sir Henri Loch, gouverneur de la **Colonie du Cap**, vient de faire à Londres un séjour, pour s'entendre avec le nouveau gouvernement sur les intérêts britanniques dans l'Afrique australe. Avant son départ, un banquet lui a été offert dans lequel il a insisté sur l'utilité des chemins de fer qui relient les ports de la colonie aux centres miniers et commerciaux. Il a rappelé que les voies ferrées avaient atteint Vryburg, capitale du Be-Chuanaland britannique, et, à travers l'état d'Orange, les gisements aurifères de Johannesburg. Il a exprimé l'espoir que d'ici à trois ou quatre ans la production de ces places doublerait. Il a rappelé aussi

les progrès du commerce des diamants. D'autre part, il a fait l'apologie de l'œuvre accomplie dans le Ma-Shonaland par la South African Company ; il a montré un pays encore presque inconnu, il y a deux ans et demi, aujourd'hui sillonné de routes, traversé par une ligne télégraphique, peuplé de colons et exploité : des villes, des hôtels, des magasins de toute espèce s'y sont élevés ; de riches filons y ont été reconnus. Sir H. Loch a convié les émigrants à se diriger vers les territoires du protectorat du Be-Chuanaland, dont il a vanté le climat et les richesses agricoles. Il a assuré que Khama et les autres chefs, Sebelle, Lenchive, etc., reconnaissent l'autorité britannique jusqu'au Zambèze. « La justice, » a dit le gouverneur, « est rendue par des magistrats anglais et la sécurité y est aussi grande pour les personnes et les propriétés que dans n'importe quel comté d'Angleterre. L'extension du chemin de fer de Vryburg développera la civilisation. »

Dans l'Assemblée générale de la Compagnie du **Katanga** tenue récemment à Bruxelles, le rapport du conseil d'administration a exposé que les dépenses faites pour les expéditions Delcommune, Bia, Stairs et Hodister s'étaient élevées à 1,127,000 fr. L'assemblée a exprimé toute sa sympathie pour la perte de plusieurs des pionniers qui ont donné tant de preuves de leur dévouement aux intérêts de la Compagnie ; et en même temps la conviction que les possessions de terres dépassant 20 millions d'hectares, dans un pays considéré comme un des plus riches et des plus productifs de l'Afrique, compenseront un jour tous les déboires de l'heure présente. « Nous saisissons cette occasion, » a dit, au nom des actionnaires anglais, M. Ballock, un des principaux négociants de la Cité de Londres, « pour exprimer le désir de voir une prompte conciliation s'opérer entre les intérêts de l'État indépendant du Congo et ceux des Compagnies belges, composées des éléments les meilleurs du commerce belge, et appuyées par la finance internationale. Nous ne voyons pas bien pourquoi il ne pourrait pas être pris des mesures par lesquelles les lourds sacrifices faits par Sa Majesté le roi des Belges en faveur de l'État indépendant du Congo, seraient mis d'accord avec une liberté commerciale sagement réglementée, — ce qui serait le moyen le meilleur et le plus rapide pour mettre en valeur avec succès et profit l'État indépendant du Congo. Notre opinion sur ce point est d'autant plus ferme, que nous avons toujours compris que la liberté du commerce de toutes les nations mises sur le même pied était la base même de l'État du Congo ; c'est pour cette raison que nous avons si chaleureusement adhéré à notre grande entreprise. » L'assemblée a unanimement applaudi à cette déclaration.

Le **Major Thys**, administrateur général des Sociétés du Haut-Congo et du chemin de fer, rentré en Belgique à la fin d'octobre, a fourni à l'*Indépendance belge* les renseignements les plus précis sur l'état d'avancement des travaux de la **voie ferrée de Matadi à Léopoldville**. Lorsqu'il est arrivé au Congo en juin dernier, les travaux n'avaient été poussés que jusqu'à 8 kilomètres sur les 400 kilomètres que doit parcourir la voie ferrée. Mais ces 8 kilomètres étaient les plus difficiles, embrassant des régions où les rochers atteignent 100 mètres d'altitude, et exigent les travaux d'art les plus considérables, des murs de soutènement presque continus. Au moment où il a quitté le sol d'Afrique, on avait poussé jusqu'au kilomètre 14, après avoir franchi le pont du Lomposo et le ravin de la chute, et l'on n'était plus qu'à 7 ou 8 kilomètres du point où les travaux se poursuivront sur une surface presque plane, en longeant la rive du grand fleuve dans les conditions normales qui président à la construction des railways dans les moins accidentés de nos pays. Dès lors on marchera à pas de géant, si bien que la locomotive qui passe encore sur des ponts de service provisoires à l'extrême limite de la région actuellement atteinte, ira jusqu'à Léopoldville sur une voie ferrée aussi complètement et définitivement établie que celle de Paris-Bruxelles. Les indigènes du Bas-Congo assistent avec un étonnement admiratif aux progrès du railway. Ils ne traversent jamais le pont de 20 mètres jeté sur le Lomposo sans s'y arrêter dans une sorte d'extase stupéfaite, et la vue de la locomotive excite chez eux un étonnement naïf qu'on lit dans leurs yeux, qu'on lirait dans leurs paroles si elles étaient plus intelligibles. Dans quelques mois le chemin de fer aura atteint le kilomètre 40 et supprimé ainsi la route des caravanes dont les défilés tortueux et les marécages pestilentiels ont donné à tant d'Européens les germes de la fièvre et de la mort. Dès ce moment-là, le chemin de fer sera mis en exploitation sur la partie déjà construite. Ce qu'on a pu appeler le « Couloir de la Mort » aura disparu.

Le major Thys a donné en outre quelques renseignements au sujet de la mutinerie qui a éclaté il y a plusieurs semaines à **Boma** sur le navire allemand qui amenait 300 indigènes des Barbades engagés pour les travaux du chemin de fer. Bien qu'il n'eût pas assisté personnellement à cet incident, il s'est inscrit en faux contre les allégations de certains journaux bruxellois d'après lesquels les forces de l'État du Congo auraient fait inutilement couler le sang pour réprimer cette mutinerie. Il a appris de source certaine que les forces de l'État n'ont fait feu sur les mutins que lorsqu'il le fallait et en s'efforçant le plus

possible de causer aux rebelles plus de frayeur que de mal. M. Delcommune arrivé en même temps que M. Thys et, témoin oculaire de la mutinerie, a confirmé absolument ces déclarations. D'après lui, plusieurs jours avant l'arrivée du navire au Congo, les Barbades donnaient des signes de rébellion d'ailleurs inexpliqués. Au moment où le vapeur se plaçait parallèlement à *la Reine des Belges*, accostée au pier, ils coupèrent les amarres, quelques-uns même se jetèrent à l'eau, tandis que l'un d'eux, monté sur le grand mât, exhortait ses compagnons en langue anglaise (la langue des conquérants des Barbades) à ne pas atterrir, du reste sans articuler un grief ou une raison plausibles. C'est sur ces entre-faites que les forces de l'État, rangées sur le pier, ont fini par faire feu, et que quelques-uns des mutins furent blessés. Mais le soir même ces recrues du personnel du chemin de fer étaient à Matadi, complètement apaisées. Ce sont d'ailleurs des ouvriers difficiles parfois à mener, mais qui, rassurés aujourd'hui sur le sort qui les attend au Congo, rempliront, on l'espère, exactement leur contrat sans nouvelle incartade.

L'inspection des travaux du chemin de fer et l'impulsion à y donner n'étaient pas le seul objet du voyage du major Thys. Il allait voir où en était l'essai d'élevage du bétail, inauguré il y a 5 ans par M. De Roubaix, et si, au point de vue de l'alimentation du personnel blanc, et des noirs au Congo, l'essai visait à résoudre un des plus grands problèmes soulevé par la mise en valeur de l'État africain. Il y a deux ans le parc de bétail en question installé dans l'**île de Matéba** ne comprenait guère que trois cents têtes de bétail. Avant de quitter le Congo il y a un mois, le major Thys, en a compté quinze cent soixante. On saisira plus nettement l'énormité de ce progrès quand on saura qu'il est dû en grande partie à l'acclimatation du bétail exotique qui désormais se reproduit sur place dans des proportions inespérées. Les commencements de l'entreprise avaient été des plus difficiles. Le bétail importé au Congo, des régions tempérées de l'Afrique, était souvent suspect de maladies. On devait le soumettre à plusieurs mois d'observation. Un seul cas d'épizootie, et c'en était fait peut-être de tout le troupeau. Désormais ce danger est écarté. De nouvelles générations de bœufs, de vaches, de génisses nées sur le sol même de l'île de Matéba, grandissent et prospèrent dans des conditions de salubrité qui leur assureraient le *visa* de santé sur les meilleurs et les plus surveillés des marchés européens. Le problème de l'alimentation au Congo est résolu. Avant son départ, le major Thys a reçu au Congo la visite d'un témoin non suspect de partialité : celle du docteur Allard, ancien membre du personnel de l'État libre et aujourd'hui consul de

Belgique à Ténériffe. Le docteur Allard est émerveillé des résultats déjà obtenus en ce qui concerne les travaux du chemin de fer, l'élevage du bétail et toutes les entreprises de l'initiative privée. Il ne reste pour faire fructifier définitivement toute cette œuvre, qu'à maintenir l'harmonie entre l'initiative privée et l'État.

Le *Bulletin officiel de l'État indépendant du Congo* a publié un décret du Souverain de l'État libre, qui ouvre largement aux particuliers la récolte du **caoutchouc** sur les rives du Congo et de ses tributaires, y compris le Kassai; nous en publions les dispositions les plus importantes :

Article premier. — L'État abandonne exclusivement aux particuliers l'exploitation du caoutchouc, dans les terres vacantes lui appartenant, pour un terme qui prendra fin à l'époque où la Belgique pourrait exercer son droit de reprise conformément à la convention du 3 juillet 1890, sous réserve des exceptions et conditions suivantes :

Article II. — L'exploitation du caoutchouc par les particuliers n'est pas autorisée dans les terres domaniales situées dans les territoires suivants :

a) Dans certaines parties du bassin des rivières M'Bomou et Ouellé, à déterminer par l'administration autour de Zongo, entre Zongo et Banzyville et en amont de Banzyville ;

b) Dans les bassins des rivières Mangalla, Stimhiri et Arououimi ;

c) Dans les bassins des rivières Lopori et Maringa, en amont du point où par leur jonction elles forment la Lulonga ;

d) Dans la zone située dans un rayon de 20 kilomètres autour d'un point qui sera déterminé par l'administration près du confluent du Bussera et du Schurepa.

Article III. — Lorsque les circonstances le permettront, l'exploitation du caoutchouc sera réglée dans les domaines appartenant à l'État dans les territoires situés dans le bassin du Congo-Lualaba en amont des Stanley-Falls et du Lomami en amont de 2°30 latitude Sud.

Article IV. — L'autorisation prévue par l'article I est accordée sous la réserve des droits que les tiers possèdent en conformité des engagements déjà pris par l'État ou qu'ils acquerront dans la suite soit par achat de biens domaniaux, soit en vertu de la disposition de l'article II du présent décret.

Article V. — Le gouverneur général pourra, aux conditions arrêtées, affermer aux non indigènes qui fonderont des comptoirs et des établissements de récolte sur les terres domaniales, l'exploitation du caoutchouc, dans un rayon maximum de 30 kilomètres autour desdits établissements.

Article VI. — Le caoutchouc ne pourra être récolté qu'au moyen d'incisions pratiquées dans les arbres ou lianes.

Article VII. — Les indigènes ou travailleurs récoltant le caoutchouc dans les territoires situés en amont du Stanley Pool, où la récolte est autorisée, devront remettre à l'État, à titre de redevance domaniale et d'impôt et contre quittance, une quantité en nature qui sera déterminée par le gouverneur général, mais qui n'excèdera en aucun cas le cinquième de la quantité récoltée.

Article VIII. — Tout non indigène qui fonde un établissement de récolte pourra, en faisant la déclaration au gouverneur général, racheter la redevance en nature prévue à l'article précédent par le paiement d'une taxe de 25 centimes par kilogramme de caoutchouc récolté. Cette taxe ne pourra être modifiée avant la date de mise en exploitation du chemin de fer en construction de Matadi au Stanley Pool.

Article IX. — Les redevances et taxes prévues aux articles 7 et 8 ne sont pas applicables aux récoltes de caoutchouc effectuées sur la rive gauche de l'Oubangi-N'Dua, depuis le confluent de cette rivière avec le Congo jusqu'au confluent du M'Bomou et de l'Ouellé.

Article X. — Celui qui exploitera ou fera exploiter le caoutchouc dans les terres visées aux articles 2 et 3 sans se conformer aux dispositions du présent décret, ou qui achèterait du caoutchouc n'ayant pas acquitté la redevance prévue à l'article 7, sera passible d'une amende de 100 à 1,000 francs, et d'une servitude pénale d'un jour à un mois, ou d'une de ces peines seulement, le tout sans préjudice de dommages et intérêts au profit des ayants droits.

A l'occasion de l'exploration du commandant Monteil, la *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* a émis l'opinion que les explorations des Français dans le bassin du lac Tchad ne pouvaient avoir qu'une portée purement scientifique, la France étant empêchée par les traités de conclure des voyages de ses nationaux à un droit quelconque de possession sur les territoires avoisinant ce lac. Elle en appelait au protocole du 24 décembre 1885 concernant les possessions de l'Allemagne et de la France sur la côte occidentale de l'Afrique; mais ce protocole fixe la limite méridionale du Cameroun, et non ses frontières orientale et septentrionale. La **Convention** conclue en 1885 **entre la France et l'Allemagne** pour la délimitation de leurs possessions respectives stipule que la frontière suivra le Rio Campo jusqu'à 7°40' long. E. de Paris et ensuite le parallèle prolongé jusqu'à sa rencontre avec le 12°40' long. E. de Paris. Ce texte, assez clair semble bien marquer que la frontière

orientale du Cameroun a été fixée par le 12°40' E. de Paris, mais les partisans de l'expansion coloniale allemande ont prétendu en tirer que la frontière du Cameroun était le parallèle du Rio Campo indéfiniment prolongé ce qui eût ôté au Congo français tout accès vers le Nord. Le Conseil colonial de l'empire allemand ayant paru disposé à adopter l'interprétation restrictive des droits de la France, les journaux français ont rappelé que le territoire à l'Est du 12°40' long. E. de Paris, aux termes de la convention franco-allemande du 24 décembre 1885, n'appartenait à aucune des Puissances européennes; que les explorateurs français l'ayant exploré les premiers, et y ayant conclu des traités avec les chefs indigènes, leur prise de possession était légitime. Au reste, nombre de journaux allemands, la *Kreuz-Zeitung* en tête, n'hésitent pas à reconnaître le droit de la France.

A l'occasion de la destruction de la ville de **Kana** que le général Dodds avait prise avant d'entrer dans Abomey, voici les renseignements qu'en donnait l'*Indépendance belge* : La ville de Kana, la ville sainte, était située sur le même plateau qu'Abomey, à trois lieues à peine de la capitale du Dahomey. Quoique sa population fût inférieure à celle de Wydah, elle passait pour la seconde ville du royaume. Béhanzin y possédait deux vastes habitations, dans lesquelles étaient logés deux ou trois cents soldats. Chaque année, à une époque déterminée, il y venait assister aux sacrifices humains. Le théâtre de ces horribles exécutions était une petite case carrée, en terre sèche, située devant une des maisons du roi. Les murs, blanchis extérieurement, étaient ornés de fresques grossières de couleur rouge, représentant des animaux fantastiques par leurs formes ou leurs dimensions. Il y avait à Kana un temple où plus de cent serpents descendaient et montaient enlacés à des troncs d'arbres disposés à cet effet le long des murailles. Quelques-uns, suspendus par la queue, se balançaient nonchalamment au-dessus des prêtres qui les invoquaient à toute heure; d'autres, roulés et endormis dans les herbes du toit, digéraient sans doute les dernières offrandes des fidèles. Le roi Béhanzin résidait à Kana à l'époque des fêtes sanglantes. Chaque habitation, entourée d'un mur d'enceinte, était un labyrinthe de cases à double issue séparées par des cours. On n'arrivait au réduit du maître qu'après avoir fait vingt détours, et ce réduit était à peine à dix pas de la porte d'entrée. Ce style était en honneur chez tous les grands du pays. Les environs de Kana étaient délicieux; la grande route qui conduit à Abomey était bordée de superbes palmiers.

M. Ramseyer, missionnaire à Abétifi, dans l'Achanti, nous a commu-

niqué les numéros du journal *Gold Coast* dans lesquels se trouve rapportée l'abolition d'odieuses coutumes du pays de **Krobo**, à l'Est du Volta. Une de ces coutumes, le *Kokonadu*, excitait au meurtre et au vol. Sur la montagne de Krobo existe un endroit qui était réservé au fétiche: petite mesure au milieu de laquelle se trouvait un grand vase fort sale. Le fond en était rempli d'ossements et les prêtres y versaient le sang de leurs victimes. Une fois par an, toute la population se rassemblait dans ce lieu sacré pour vaquer à ses pratiques religieuses. Les prêtres préparaient du vin de palmier dans lequel ils jetaient certaines herbes mystérieuses, et tous les hommes devaient en goûter. Seulement, comme il leur était interdit de boire ce vin sacré autrement que dans un crâne humain, il ne leur restait d'autre alternative que de tuer quelqu'un ou de se voir ignominieusement chassés du pays. Tout étranger qui avait le malheur d'assister à ces cérémonies et d'être découvert était immédiatement massacré. Un jeune homme qui n'était pas encore en possession d'un crâne ou d'autres ossements humains, n'était pas considéré comme un homme et ne pouvait prétendre à se marier. Sa plus haute ambition était de trouver une occasion favorable de se procurer crâne ou os pour satisfaire aux exigences du fétiche de Krobo; quantité de meurtres n'avaient pas d'autre but. Le gouverneur de la Côte d'Or a annoncé en présence d'une immense assemblée réunie au pied même de la montagne de Krobo, qu'il avait l'ordre de la reine d'Angleterre d'abolir une fois pour toutes ces coutumes barbares. Il est interdit de les rétablir sous peine d'une amende variant de £ 50 à £ 500 ou d'un emprisonnement allant de 6 mois à 5 ans. Cette loi est immédiatement entrée en vigueur. — En outre, le roi de Krobo étant mort, le gouverneur a invité les chefs à se réunir pour en choisir un nouveau; il leur laissait toute liberté, mais les engageait à porter leur choix sur un chef décidé à se conformer à la loi qui venait d'être proclamée. Comprenant qu'ils avaient tout intérêt à se concilier les bonnes grâces du gouvernement anglais, les chefs choisirent le prince Emmanuel Monte Koli, ancien élève des écoles de la mission bâloise à la Côte d'Or.

La Liberian government concession and exportation Company a tenu à Londres, à la fin d'août, son assemblée générale, sur laquelle la *Revue française* nous apporte les renseignements suivants. Cette Compagnie a été fondée en 1889 par M. Ellis Parr, au capital de 110,000 £. Elle a promis d'aider la **République de Libéria** à sortir de ses embarras financiers; les intérêts de l'emprunt de 500,000 dollars, contracté en 1871, à 85 francs et au 7 %_o, n'ont été payés que deux ans, en sorte que

la dette publique a plus que doublé. Par la loi du 21 janvier 1890, les Chambres libériennes ont concédé pour 21 ans à la susdite Compagnie le monopole de la recette du caoutchouc dans les domaines de l'État et dans les forêts, et le monopole de l'exportation de ce produit hors du territoire de la République, même de celui que produisent les propriétés privées, ainsi qu'une étendue de 200 acres de terres; les concessionnaires devaient payer à l'État fr. 0,30 par livre de caoutchouc; leur bénéfice est évalué au double. La Compagnie avait demandé le monopole de l'exploitation des terrains aurifères, de l'exportation des bois de teinture et de l'ivoire, le privilège de créer une banque nationale d'émission, le monopole des chemins de fer, lignes télégraphiques et canaux et au moins un droit de préférence pour la concession de ces entreprises. C'aurait été l'abandon de toutes les richesses de l'État à des capitalistes et la Compagnie n'a pas vu ses espérances se réaliser. A l'assemblée générale, un des actionnaires a protesté contre l'administration des directeurs qui touchent 15,000 fr. de traitement, tandis que les actionnaires ne reçoivent aucun dividende. On a critiqué les frais du voyage de lord Raglan et de M. Mac Lean en vue d'obtenir à Monrovia des concessions nouvelles qui leur ont été refusées. Les directeurs ont promis de ne pas toucher de traitement, tant que les actionnaires n'auraient pas un dividende de 3^o%. Même réduits aux termes de la loi du 21 janvier 1890, les privilèges accordés à la Compagnie sont contraires aux dispositions des traités de commerce conclus par la République avec les autres puissances, et par lesquels tout monopole ou privilège de vente ou d'achat quelconque est interdit, en même temps qu'ils conservent et développent le principe de la liberté commerciale.

NOUVELLES COMPLÉMENTAIRES

D'après une lettre du président de la North African Mission à M. Hocart, missionnaire wesleyen en Kabylie, le gouvernement français est disposé à tolérer la présence des missionnaires anglais en Algérie pourvu qu'ils respectent les lois du pays.

L'émir El-Hachem, fils d'Abd-el-Kader, a été autorisé à habiter l'Algérie. Jusqu'ici, il vivait à Damas : il vient d'arriver à Alger avec une suite de 26 personnes dont 20 femmes.

Un télégramme nous annonce, à la dernière heure, la mort du cardinal Lavigerie. La cause des noirs et de leur relèvement, celle des esclaves en particulier, perdent en lui un de leurs plus zélés et de leurs plus éloquents défenseurs.

Le prince Eugène Ruspoli s'est embarqué pour Massaouah, où il doit organiser

une grande caravane d'exploration. Accompagné d'une escorte de 200 hommes armés, il se rendra, dit le *Mouvement géographique*, au Soudan, auprès du Mahdi ; le prince est chargé d'une mission spéciale. Il s'agirait, paraît-il, d'assurer à l'Italie le concours du Mahdi pour le cas où certaines complications se produiraient en Abyssinie.

Le duc d'Orléans est parti pour Berbera, où il organisera une expédition pour explorer le pays des Somali entre la côte et le Victoria-Nyanza. Il espère pouvoir, avec l'aide d'ingénieurs et de cartographes, faire le lever de cette région afin d'en dresser une carte plus exacte que celles qu'on possède jusqu'ici. Le prince Boris Czetwertynski, qui a déjà voyagé dans le pays des Somali, l'accompagne dans cette exploration.

Le *Deutsches Kolonial Blatt* annonce que M. de Soden, gouverneur de l'Est africain allemand, a promulgué une ordonnance en vertu de laquelle toutes les caravanes se proposant de traverser les territoires du protectorat allemand devront, avant de recevoir l'autorisation de transit, déposer une caution en argent comptant ou en valeurs allemandes destinée à réparer les dommages éventuels que leur passage pourra causer à des propriétés allemandes.

Le capitaine Mac Donald que le gouvernement de lord Salisbury avait chargé d'aller faire, dans l'Ou-Ganda, une enquête sur les événements de la fin de janvier, et que nous avons vu revenir en Angleterre après sa rencontre avec le capitaine Lugard à moitié chemin du Victoria-Nyanza, vient de retourner dans l'Afrique orientale pour y faire de nouvelles études cartographiques pour le compte du gouvernement britannique.

A partir du 1^{er} février 1893, les vins, l'opium et les tabacs seront soumis à des droits d'exportation à Zanzibar.

M. Galant est parti de Majunga pour explorer la côte ouest de Madagascar.

Après les deux voyages de M. H. Berthoud et de M. le Dr Liengme à Mandlakazi, résidence de Goungounhane, le Conseil de la mission romande a décidé d'envoyer, si les ressources mises à sa disposition le lui permettent, un de ses missionnaires du Littoral passer, pendant la prochaine saison favorable, deux ou trois mois dans la capitale du chef zoulou. Cette visite prolongée aurait pour but d'entretenir les bonnes dispositions du chef, d'appuyer les chrétiens indigènes déjà à l'œuvre chez lui, et d'étudier la situation d'une manière plus approfondie à tous les points de vue.

La souscription nationale organisée à Lisbonne après l'ultimatum du 11 janvier 1890, de lord Salisbury au gouvernement portugais, pour appuyer celui-ci dans ses projets de défense au cas d'une rupture entre l'Angleterre et le Portugal, a décidé d'employer l'argent souvent à la construction de canonnières et de steamers pour la navigation sur les rivières africaines.

Le memorandum du gouvernement britannique sur l'affaire du chemin de fer de la baie de Delagoa a été envoyé au tribunal arbitral à Berne.

La République Sud-Africaine a adhéré à l'Union postale universelle. Cette adhésion sortira ses effets le 1^{er} janvier 1893.

La South African Company a terminé la ligne télégraphique de 640 kilom. qui traverse tout le territoire du Be-Chuanaland britannique.

Le capitaine Georges Lemarinel, de retour en Belgique, a expliqué comme suit les circulaires qui ont un moment troublé les bonnes relations entre les sociétés commerciales et l'État indépendant du Congo :

« Dans les pays neufs, » a-t-il dit, « les relations avec les indigènes sont, au début, assez faciles, mais bientôt les chefs se montrent moins empressés, ils manifestent des exigences auxquelles il est impossible de faire face. Il en résulte un certain refroidissement dans les rapports. Viennent alors d'autres Européens qui sacrifient leurs devoirs à leurs intérêts au lieu de donner exemple du respect de l'autorité établie pour consolider le prestige de l'État. C'est dans un intérêt supérieur que j'ai agi. »

La chambre de commerce de Paris a décidé de porter à la connaissance des commerçants et industriels une communication de M. le sous-secrétaire d'État des colonies, les invitant instamment à adresser des types de leurs produits au musée commercial de Libreville, en donnant tous les renseignements qui seraient utiles à l'importation et à l'écoulement de ces produits. Ceux-ci peuvent être, d'ailleurs, des plus variés ; les transactions portent, toutefois, principalement sur les tissus de tous genres, les vêtements confectionnés, les articles de mercerie, bimbeloterie, les fers, les ouvrages en métaux, les armes communes, la poudre, les faïences, verreries, etc. Il est rappelé, à ce propos, que des musées commerciaux coloniaux existent non seulement au Congo, mais encore dans toutes les autres colonies françaises, et que les envois d'échantillons doivent être adressés au conservateur de l'exposition des colonies au palais de l'Industrie.

A l'occasion de la campagne du Dahomey, le journal la *Politique coloniale* a publié une carte de la région où se poursuivaient les opérations militaires. Au point de vue géographique, elle indique l'existence d'un affluent de l'Ouémé, le Zou, qui vient du N.-O. et rencontre l'Ouémé à la hauteur de Towé par 7° 10 lat. N. environ. Il a été longtemps confondu avec l'Ouémé, tout récemment encore par les Européens captifs à Abomey en 1890.

Les Anglais de Lagos, qui, au printemps dernier, avaient dû faire une expédition pour empêcher les Egbas et les Yorubas de mettre obstacle au commerce de la colonie avec l'intérieur ont enfin obtenu satisfaction. Dans une assemblée tenue à Abéokouta, leur capitale, les chefs des Egbas ont annoncé que la liberté du commerce serait complète et que les routes commerciales seraient ouvertes aux Anglais. Un service de marchandises entre Lagos et Abéokouta a dû commencer par la voie du fleuve.

La république de Libéria contestant la validité des traités conclus par la France avec les chefs des territoires situés à l'Est de l'embouchure du Kavalli jusqu'à la rivière San Pedro, des délégués ont été nommés de part et d'autre pour trancher le différend. Ce sont, pour la France : M. Monetaux et Haussmann, et pour Libéria, le baron Steen et M. Legrand, Consuls généraux de Libéria à Anvers et à Mons.

Le vapeur *Mandigo* de l'*African steamship Co*, est arrivé à Liverpool de la côte

occidentale d'Afrique, ayant quitté Bathurst le 27 octobre. A cette date, l'administrateur, M. Harley Moseley, venait de terminer une importante expédition dans la Gambie. Accompagné d'un détachement que commandait le major Marchall, du *West India regiment*, il s'était rendu à Toniataba, autrefois capitale du chef Fodécaba ; les chefs voisins lui ont fait, paraît-il, des protestations de fidélité et ont promis de maintenir l'ordre. On assure qu'ils se louent beaucoup du châtiment infligé par les Anglais à Fodécaba.

CHRONIQUE DE L'ESCLAVAGE

Le Bureau international de l'esclavage créé à **Zanzibar** conformément aux décisions de l'Acte de Bruxelles, s'est constitué. Il comprend les représentants de la France, du Portugal, de l'Italie, de l'Allemagne et de l'Angleterre. Le consul général britannique, Sir Gerald Portal, en a été nommé président, et le vice-consul de France, vice-président.

Le correspondant du *Standard* à Berlin rapporte qu'un télégramme de Zanzibar a annoncé l'arrivée au **Victoria-Nyanza** de l'expédition dirigée par le comte de Schweinitz, et les lieutenants Meyer et Spring au service de la Société anti-esclavagiste allemande.

Le commandant du *Redbreast*, navire de la marine britannique, ayant visité un boutre français dans les eaux de **Madagascar**, contrairement aux stipulations de l'Acte de la Conférence de Bruxelles, le gouvernement anglais n'a fait aucune difficulté à reconnaître que l'officier anglais avait outrepassé ses droits. Une indemnité a été accordée au propriétaire du boutre, à titre de réparation. En outre, lord Roseberry a informé M. Ribot que les officiers de la marine britannique et les agents consulaires ont reçu l'ordre de ne s'ingérer en rien dans la police des boutres de toutes nationalités dans les eaux territoriales de Madagascar.

Conformément à l'art. 21 de l'Acte général de la Conférence de Bruxelles, le gouvernement portugais a interdit l'importation et la fabrication de spiritueux dans les territoires suivants de ses possessions africaines ;

1° En **Guinée**, dans le territoire compris entre les rivières Caliba, Cogon et Paté-Paté, fermé au sud par un arc de cercle passant par Candiafoura, Candembel et l'embouchure du Gonobagest, et au nord-est par un autre arc de cercle de 11 kilomètres de diamètre dont le centre est Baudoin.

2° District du cap Delgado, province de **Mozambique**, dans un territoire limité au nord par la frontière allemande, à l'ouest par la côte orientale du lac Nyassa et la frontière anglaise jusqu'au lac Chiouta, et de là le cours de la Lougenda jusqu'à son embouchure dans la Rovouma.