

Zeitschrift: Bulletin pédagogique : organe de la Société fribourgeoise d'éducation et du Musée pédagogique
Herausgeber: Société fribourgeoise d'éducation
Band: 33 (1904)
Heft: 4

Artikel: Bilan géographique de l'année 1903 [suite]
Autor: Alexis
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1038723>

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: 15.03.2025

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

Bilan géographique de l'année 1903

AFRIQUE

(Suite.)

Empire du Sahara! Qu'on nous permette de relever l'exploit héroï-comique d'un certain Jacques Lebaudy, premier empereur du Sahara! Ce fils de millionnaire parisien se mit un jour en tête de fonder un empire au Sahara! Rien de plus authentique! En mai dernier, ce futur Jacques I^{er} s'embarquait au Havre, avec 20 marins qu'il avait recrutés dans le port, sans prévenir la police, et arrivait à Las Palmas (îles Canaries), où son yacht le « Frasquita » l'attendait. Laissant dix de ses hommes à Las Palmas, il prit les dix autres avec lui sur son yacht et, voguant vers la côte du Sahara, il atterra sur un point absolument aride et sablonneux, situé entre les caps Bojador et Juby. Là il débarqua cinq de ses hommes avec des vivres pour huit jours, leur donnant pour instruction de camper sous la tente en ce lieu, qui allait devenir la capitale de son empire; puis il conduisit les cinq autres à 30 kilomètres plus au nord pour y faire un second établissement.

Mais ces cinq derniers, se défiant de l'aventure, revinrent à bord et forcèrent Sa Majesté Jacques à les ramener à Las Palmas. Quant aux cinq premiers débarqués, on sut bientôt qu'un parti de Maures, rôdant en ces parages, les avait fait prisonniers et ne les lâcherait que moyennant une forte rançon.

L'affaire parvint en Europe, où elle fit grand bruit. Le gouvernement français envoya la goélette de guerre, le *Galilée*, qui, tout en parlementant avec les Arabes, sut heureusement attirer les cinq prisonniers à la côte, où il les recueillit dans un canot, pendant que l'artillerie du bord maintenait les Arabes à distance. Le tour était joué.

Rapatriés en France, les marins, dont l'un mourut atteint de folie, assignèrent le chef aventurier devant les tribunaux pour les avoir trompés et abandonnés. Il est peu probable que J. Lebaudy eût reçu quelque mission *ad hoc* de son gouvernement, qui toutefois n'aurait pas été fâché, peut-être, de planter son drapeau sur cette partie de la côte Saharienne laissée en blanc sur nos cartes. L'Espagne, qui la revendique comme la continuation de son territoire *del Ora*, reconnu par la France jusqu'au cap Bojador, s'émut de l'affaire, ainsi que le Maroc à qui l'Angleterre a cédé, il y a quelques

années, le cap Juby sous certaines conditions. L'affaire semble finie, et le véritable empire du Sahara appartient bien à la France.

Afrique occidentale française. De Dahar, actuellement chef-lieu de toute l'Afrique occidentale française, le gouverneur général, M. Roume, accomplit en ce moment un voyage à Tombouctou, lequel montre bien les progrès accomplis depuis vingt ans dans ces régions, si redoutées des premiers voyageurs

A Dakar, le gouverneur prend le chemin de fer qui le conduit à Saint-Louis, chef-lieu de la colonie du Sénégal ; de là, il remonte en bateau à vapeur le fleuve Sénégal jusqu'à Kayes ; puis un tronçon de voie ferrée le transporte à Kita, d'où une route carrossable l'amène en voiture à Bamako, sur le Niger. Alors les chalands du fleuve le descendront jusque près de Tombouctou, d'où le même genre de navigation le ramènera à Bamako. Son retour se continuera à cheval, à travers le montueux Fouta Djalon, jusqu'à la rencontre du chemin de fer de Konakry ; puis le gouverneur reviendra par mer à Dakar.

L'Etat indépendant du Congo voit se développer régulièrement ses institutions administratives et judiciaires ; les missions catholiques se multiplient ; les centres de civilisation grandissent ; la paix générale se maintient, grâce à une milice active qui comprend déjà 15000 nègres, enrôlés sous le commandement de 300 officiers blancs ; les essais de cultures de coton, de tabac, de vignes, de céréales réussissent ; la récolte du caoutchouc augmente ; le commerce général se chiffre par 70 millions de francs ; les télégraphes et les routes pour automobiles sillonnent la région centrale ; le chemin de fer de Matadi à Léopoldville fait 8 millions de recettes annuelles et ne suffit plus à l'activité coloniale. On met la main à d'autres voies ferrées, soit pour relier le haut Congo aux grands lacs Albert et Tanganika, soit dans la région du Katanga, où les mines d'or et de cuivre sont en voie d'exploitation, etc.

Eh bien ! le croirait-on ? Ces brillants résultats, qui, de l'avis de tous, font du Congo belge une colonie africaine modèle, ont fini par exciter la jalousie de quelques commerçants anglais et surtout des missionnaires protestants, vexés de l'insuccès de leurs efforts évangéliques. Une partie de la presse britannique et même allemande, faisant chorus, a reproduit leurs calomnies au sujet de prétendues atrocités exercées sur les Noirs et des entraves soi-disant apportées à la liberté commerciale. Les accusateurs ont forcé le ministre anglais, M. Balfour, presque malgré lui, à adresser une note au congrès de Berlin pour faire examiner ces abus, et les réprimer s'ils sont dûment constatés.

Or, le gouvernement du Congo, dans une réponse sage, modérée et ferme, n'a pas eu de peine à mettre à néant toutes ces accusations malveillantes. Bien plus, en Belgique est née

aussitôt une *Fédération pour la défense des intérêts belges à l'étranger*, laquelle par ses publications documentées dans les trois langues : anglaise, française, et allemande, a fait voir que, du témoignage de nombreux voyageurs, même anglais, la question de la civilisation indigène n'est nulle part mieux comprise que dans l'Etat libre.

D'ailleurs, celui-ci n'est aucunement justiciable devant le Congrès de Berlin ni même la cour de la Haye, du fait de son administration intérieure. Né de la volonté du roi Léopold II, qui en a fait tous les frais, l'Etat du Congo est absolument souverain, ne relevant de personne, et c'est à ce titre qu'il a pris part, comme les autres Etats, aux délibérations du Congrès de 1885, provoqué par Léopold II lui-même pour régler les conditions de la colonisation en Afrique, et particulièrement pour y protéger les indigènes contre les Arabes. En somme, les Anglais avouent eux-mêmes que l'accusation maladroite est retournée contre les auteurs, et l'Etat libre en sort plus admiré que jamais.

La maladie du sommeil. Au point de vue colonial, il convient de signaler un fléau redoutable, la « maladie du sommeil », qui affecte les populations nègres, sans même épargner les blancs, et qui pourrait arrêter les progrès de la colonisation dans toute l'Afrique médiane, du Sénégal au Congo et à la côte orientale. Cette maladie paraît avoir pour cause le *tripanosome*, parasite puisé dans les marécages par la mouche tsé-tsé, qui, par une piqûre, le transmet à l'homme chez lequel il s'introduit dans le tissu cérébrospinal. La victime tombe lentement dans un état de somnolence invincible et meurt d'inanition.

La maladie étant épidémique, les endroits infectés doivent être évacués ; ce qui est arrivé déjà pour la mission catholique de Berghe-Sainte-Marie et d'autres des rives du Congo. Il en est de même dans l'Ouganda. Aussi les gouvernements anglais et congolais s'en sont émus ; à Liverpool a été créé un hôpital spécial où l'on amène des sujets malades, et c'est grâce à une commission médicale envoyée sur les lieux, qu'on a pu découvrir la cause du mal. Reste à en trouver le remède efficace.

Il est curieux que cette mouche tsé-tsé soit la même qui cause de si grands ravages dans l'Afrique orientale, en détruisant d'immenses troupeaux de bêtes à cornes et de moutons.

Afrique australe anglaise. Les élections législatives du *Capland* ont marqué une recrudescence de l'élément Afrikander, allié des Boers ; ce qui présage pour ceux-ci plus d'un succès à l'avenir. L'élément anglais n'est pas sans inquiétude et les effets de la guerre s'effacent bien lentement. Au *Transvaal*, la main-d'œuvre manque pour l'exploitation des mines d'or ; les indigènes, trop bien payés autrefois, refusent le travail ; on compte y suppléer par des coolies chinois. La colonie de Natal a été, par l'annexion du Swaziland, agrandie jusqu'au Mozambique.

Dans la *Rhodésia*, on continue le fameux chemin de fer du Cap au Caire. Un nouveau tronçon, partant de Buluvayo, atteindra bientôt le Zambèze en aval des chutes Victoria ; les études sont faites pour rejoindre le lac de Tanganika, soit en longeant le lac Nyassa, soit plus directement par la vallée du Loango.

Au *Mozambique* portugais, le port de Béira est concédé à la compagnie du chemin de fer de Salisbury, et dans le *Zanguebar méridional*, ou l'Afrique orientale allemande, la ligne de Pangani au lac Victoria se continue, tandis que celui du Cap au Caire traversera la région du sud au nord jusqu'au lac Victoria.

Dans l'*Afrique orientale anglaise*, nous savons que le chemin de fer de Mombaza à Port Florence, au nord-est du Victoria, est en activité ; de là, un autre tronçon du Transafricain partira dans la direction de l'Abyssinie sud-ouest, du Nil-Bleu et de Khartoum, chef-lieu du Soudan nilien anglais, relié déjà par une ligne continue qui, par la vallée du Nil, aboutit au Caire et à Alexandrie.

Plusieurs années se passeront encore sans doute avant l'achèvement du *Transafricain*, cette voie gigantesque traversant tout le continent dans sa plus grande longueur du nord au sud, et qui servira de tige ou de tronc principal d'où partiront de nombreux embranchements vers les côtes orientales et même occidentales.

Pour finir le bilan africain, signalons brièvement le progrès continu de l'*Egypte* ; dans le Soudan égyptien, la construction d'un chemin de fer de Berber à Sennaar ; en *Abyssinie*, celle de la ligne d'Addis-Abéba à Harar, prolongement de la section de Djibouti, port français sur le golfe d'Aden. En *Somalie*, la révolte du mahdi Mulad, fanatique musulman maître du désert, cause de grands ennuis, non seulement aux Anglais, mais aux Italiens et même au ras Makonnen, gouverneur abyssin du Harar, enfin à *Madagascar*, le développement des missions catholiques, et aussi l'avancement de la voie ferrée qui, de Tamatave, montera à Tananarive.

Dans tous les pays neufs, la construction des chemins de fer est la première condition de succès de la colonisation européenne. C'est pourquoi nous croyons utile de les signaler.

(*A suivre.*)

F. ALEXIS, M. G.

EN FRANCE

J'ai sous les yeux le texte du projet relatif à la suppression de l'enseignement congréganiste en France. Je me contenterai d'en reproduire ici l'article premier :

« I. L'enseignement primaire, secondaire et supérieur est