



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

### **Usage guidelines**

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

### **About Google Book Search**

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



## A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

## Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

## À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>

**Les**  
**Chemins de Fer coloniaux**  
**EN AFRIQUE**

A PARAÎTRE ULTÉRIEUREMENT

**Les Chemins de fer coloniaux en Afrique**

DEUXIÈME PARTIE

*Chemins de fer dans les Colonies Anglaises et au  
Congo Belge*

TROISIÈME PARTIE

*Chemins de fer dans les Colonies Françaises*

Les  
**Chemins de Fer**  
Coloniaux  
en Afrique

PREMIÈRE PARTIE

**CHEMINS DE FER DES COLONIES ALLEMANDES,  
ITALIENNES ET PORTUGAISES**

PAR

**E. DE RENTY**

Capitaine Stagiaire à l'Etat-major du 17<sup>e</sup> Corps d'Armée

**PRÉFACE DE M. LE COLONEL LEBLOND**

Professeur du cours de géographie à l'Ecole supérieure de guerre



PARIS

F. R. DE RUDEVAL, ÉDITEUR

4, RUE ANTOINE DUBOIS

1903

E. H.

THE  
M  
A  
S  
T  
E  
R  
O  
F  
T  
H  
E  
A  
R  
T  
H  
I  
S  
I  
S  
T  
O  
R  
Y  
I  
S  
S  
U  
E  
C  
O  
N  
T  
A  
I  
N  
S  
A  
C  
O  
L  
L  
E  
C  
T  
I  
O  
N  
O  
F  
S  
H  
O  
R  
T  
S  
T  
O  
R  
I  
E  
S  
B  
Y  
A  
N  
D  
O  
T  
H  
E  
R  
A  
U  
T  
H  
O  
R  
S  
I  
N  
T  
H  
E  
F  
I  
E  
L  
D  
O  
F  
S  
C  
I  
F  
I  
C  
I  
M  
A  
G  
E  
R  
E  
A  
L  
I  
S  
M  
A  
N  
D  
S  
P  
E  
C  
I  
A  
L  
E  
F  
E  
C  
T  
I  
O  
N  
S  
O  
N  
T  
R  
O  
V  
E  
R  
S  
I  
A  
L  
I  
S  
S  
U  
E  
S  
O  
N  
T  
A  
I  
N  
I  
N  
G  
S  
T  
O  
R  
I  
E  
S  
B  
Y  
A  
N  
D  
O  
T  
H  
E  
R  
A  
U  
T  
H  
O  
R  
S  
I  
N  
T  
H  
E  
F  
I  
E  
L  
D  
O  
F  
S  
C  
I  
F  
I  
C  
I  
M  
A  
G  
E  
R  
E  
A  
L  
I  
S  
M  
A  
N  
D  
S  
P  
E  
C  
I  
A  
L  
E  
F  
E  
C  
T  
I  
O  
N  
S  
O  
N  
T  
R  
O  
V  
E  
R  
S  
I  
A  
L  
I  
S  
S  
U  
E  
S

109185

## PRÉFACE

---

MON CHER AMI,

Vous me faites le très grand honneur de me demander mon avis sur votre étude *Des Chemins de fer coloniaux en Afrique*. Ce travail est, à ma connaissance, le premier qui soit exclusivement consacré à ce sujet; il a donc tout au moins le mérite de la nouveauté. J'ajoute, de suite, qu'il me paraît en avoir beaucoup d'autres, ainsi qu'il ressort de la courte analyse qui suit.

En tête de votre introduction je lis cette pensée de Macaulay : « A l'exception de l'alphabet et de l'imprimerie, les inventions qui tendent à raccourcir les distances ont profité le plus à la civilisation de notre race. » Le grand écrivain anglais n'a pas seul reconnu les avantages des communications rapides : « Je ne regretterai jamais une dépense qui » aura pour résultat de faire disparaître l'inconvénient des distances. Plus l'empire est vaste, plus on doit donner d'attention aux grands moyens de communication », répétait Napoléon.

— « L'avenir, en Afrique, est à ceux qui appliqueront le plus tôt et le plus vite cette vérité pour-

» tant si simple : il faut des chemins de fer », a dit Stanley. Les citations de ce genre abondent. . .

Voilà donc votre œuvre placée sous les patronages les plus autorisés.

D'accord avec le colonel Thys, l'infatigable et si brillant promoteur des chemins de fer du Congo, vous estimez que le problème des voies ferrées se présente dans des conditions absolument différentes en Europe ou aux colonies. En Europe, dites-vous, on crée des chemins de fer dans une région, quand le mouvement industriel et commercial doit les rendre rémunérateurs ; dans les pays neufs, ce sont les voies ferrées qui créent ce mouvement, si toutefois elles sont établies dans des contrées convenablement choisies. Cette vérité, pour laquelle il a fallu longtemps combattre, est aujourd'hui admise. Qui ne sait qu'aux États Unis la construction des chemins de fer a précédé celle des routes et a largement contribué à donner au pays son prestigieux essor.

J'ajoute, comme vous, qu'en Afrique, pas de pacification, pas de ravitaillements, pas de commerce, pas de civilisation en un mot, sans chemins de fer. En 1884, Lord Wolseley, qui marche sur Karthoum pour délivrer Gordon, n'est relié avec sa base que par le Nil, communication précaire, et il échoue ; — Lord Kitchener, dans son expédition contre le

Mahdi (1896-1898), suit le même itinéraire, mais il a soin d'assurer ses communications par la construction d'une voie ferrée, qui progresse en même temps que le corps expéditionnaire, et il brise sans grande difficulté la puissance mahdiste.

Le Congo belge et le Congo français sont limitrophes, possèdent le même sol, le même climat, des communications fluviales sensiblement de même valeur, les mêmes habitants ; le Congo français, qui n'a pas de chemins de fer, végète misérablement, tandis que le Congo belge, grâce à la ligne reliant Matadi au Stanley Pool, commence à rendre généreusement les capitaux qu'il a absorbés.

Plus d'insurrections en Algérie, depuis que la création d'un réseau ferré, d'ailleurs incomplet, a rendu les transports faciles. Plus de révoltes aux Indes, depuis que les Anglais y ont multiplié les communications rapides.

Vous étudiez ensuite les voies ferrées existantes, en construction et en projet, dans les divers territoires africains, en commençant par l'Allemagne, la dernière venue dans le mouvement colonial.

Cette puissance qui, dans ces dernières années, a donné tant de preuves de vitalité et d'énergie, s'est mise en un sensible retard pour la création de son réseau ferré d'Afrique. Vous faites ressortir, à juste titre, que cette situation peut avoir pour elle

de graves conséquences, surtout dans sa colonie de l'Est africain, car elle s'expose à voir le commerce des Grands lacs, la plus belle partie de ce domaine, drainé par la voie anglaise de l'Ouganda, le Zambèze et les futurs chemins de fer belges du Haut-Congo. Cette léthargie allemande, qui aura sans doute bientôt un terme, n'est pas, à la vérité, sans excuse. L'Allemagne ne possède pas que des territoires africains. Son drapeau flotte sur quelques terres océaniques et, en Chine, à Kiao Tchéou. Là, elle a déjà créé deux grands ports, l'un de guerre, l'autre de commerce, et, dans l'arrière pays, elle construit des voies ferrées, elle organise des entreprises minières. Elle a déjà dépensé plus de 50 millions de francs pour sa colonie asiatique, et cette somme sera très largement dépassée. La presque île du Chantoung, avec la colonie de Kiao Tchéou pour débouché, voilà, semble-t-il, la colonie privilégiée de l'Empereur. Faut-il s'en étonner quand on considère que la population y est plus dense qu'en Allemagne, intelligente, travailleuse, que le climat se prête au séjour des Européens, qu'elle est enfin une partie de la Chine, cette colossale ruche de 400 millions d'habitants !

Les Italiens ont compris que, sans chemin de fer, ils ne parviendront pas à coloniser l'Erythrée et se mettent à l'œuvre.

Les Portugais, eux aussi, se sont rendu compte de l'importance des voies ferrées pour la mise en valeur de leurs colonies d'Angola et de Mozambique, mais l'argent leur manque. Voisins de l'Angleterre en Afrique et, en Europe, gravitant dans son orbite, ils n'ont pu refuser les capitaux qu'elle leur offrait. Il y a là pour eux un grave danger. Les difficultés qu'ils ont eues avec le gouvernement britannique à propos de la construction du chemin de fer de Lourenço-Marquez au Transvaal ont manifestement dévoilé les vues de celui-ci sur la baie de Delagoa. Heureusement pour le Portugal, l'Angleterre ne manque pas de rivaux. Le cabinet de Lisbonne pourra, sans trop chercher sans doute, en trouver au moins un pour s'intéresser au maintien de l'intégrité des possessions portugaises de l'Afrique.

Les Anglais, ces maîtres en colonisation, ont construit les premiers chemins de fer africains, comprenant que le maintien de leur domination et la mise en valeur du pays sont subordonnés à la rapidité des communications. C'est grâce au chemin de fer que lord Kitchener a brisé sans grande difficulté la domination mahdiste, qu'a été organisée l'exploitation des champs de diamant du Griqualand, des champs d'or du Transvaal, enfin que l'Angleterre a fini par vaincre la résistance des

Boers. — L'année dernière, le Gouvernement britannique terminait la voie de l'Ouganda. Elle relie le port de Mombasa à Port Florence sur le Victoria Nyanza. Longue de 930 kilomètres, elle a été construite en 5 ans et demi, malgré des difficultés de toutes sortes résultant du sol, du climat, des populations. Mombasa est actuellement à deux jours et demi du lac Victoria ; le trajet par caravanes en exigeait 70 !

Une œuvre de bien plus grande envergure encore est en projet. Relier le Cap au Caire est une des grandes pensées de l'*Angleterre impérialiste*. Maîtresse de l'Égypte et du Nil, et touchant les Grands Lacs équatoriaux au Nord, — possédant la colonie du Cap, le Transvaal, l'Orange et la Zambézie au sud, elle veut relier les deux extrémités de cet immense empire par un gigantesque *transafricain* qui joindra le Cap à Alexandrie. Bonne ou mauvaise, l'entreprise n'en absorbera pas moins ses fers et ses aciers pendant plus d'un quart de siècle. Quant à ses cotonnades, elles trouveront preneurs dans les milliers de marchés locaux qui s'établiront le long de la voie ferrée. Il y a là un bien remarquable exemple de l'action que peuvent exercer la politique générale et la situation économique de la métropole sur le développement colonial.

« Sans le chemin de fer, tout le Congo (belge) ne valait pas deux sous », a dit Stanley. On sait, en effet, que le Congo et ses affluents constituent de magnifiques artères navigables, mais que, de Matadi au Stanley Pool (350 kilomètres), la navigation est interrompue par une série de cascades. Il fallait une voie ferrée pour contourner ce formidable obstacle. Vous présentez l'intéressant historique de sa construction. Au début, les difficultés ont dépassé toutes les prévisions à cause de la nature du sol, de l'absence de main d'œuvre, de la mortalité. Les évaluations financières du projet durent être triplées (75 millions environ au lieu de 25) ; le roi, l'Etat et le public belge ne marchandèrent pas leur concours ; l'énergie et l'habileté des ingénieurs vinrent à bout de toutes les difficultés ; le chemin de fer était inauguré au printemps de 1898. Sa construction n'avait demandé que 7 années. La cheville ouvrière de l'entreprise est le colonel Thys, officier d'ordonnance et confident du roi, explorateur intrépide, habile orateur, financier consommé, remarquable ingénieur. Il faut des hommes de cette valeur pour vaincre les difficultés inséparables de toute grande entreprise coloniale.

La France n'en a jamais été dépourvue. C'est à eux qu'elle est redevable des vastes acquisitions coloniales qu'elle a faites dans ces dernières années

en Afrique et en Asie, ainsi que de leur mise en valeur. Ces hommes ont compris que celle-ci ne pouvait être réalisée sans voies ferrées. Ils se sont donc mis à l'œuvre, mais l'argent manquait. Grâce à l'autorisation accordée aux colonies de contracter des emprunts, les travaux sont aujourd'hui activement poussés. L'Afrique occidentale, Madagascar, l'Indo-Chine seront dotées bientôt d'un réseau ferré, sans lequel leur situation présente restait précaire et leur avenir incertain.

Enfin, je constate en terminant que votre étude fait ressortir cette vérité longtemps méconnue, que la création de colonies prospères exige des efforts et des sacrifices financiers considérables, beaucoup d'esprit de suite, de sagesse, de patience et de compétence. .... En Afrique, sur nombre de points, la génération actuelle sera à la peine et la génération suivante commencera seulement à recueillir les profits, mais une génération n'est rien dans la vie d'un peuple et le découragement ne saurait gagner ceux qui pensent que l'expansion coloniale sera un des facteurs principaux de la lutte économique du siècle prochain, et que cette lutte pourra mettre en cause l'existence même de la patrie.

*Paris, le 20 août 1903.*

Lieutenant-Colonel LEBLOND.  
Professeur à l'École supérieure de Guerre.

## INTRODUCTION

---

A l'exception de l'alphabet et de l'imprimerie, les inventions qui tendent à raccourcir les distances ont profité le plus à la civilisation de notre race.

MACAULAY (*History of England*).

Au Congrès colonial international de Bruxelles, M. le Major Thys a posé la question des chemins de fer coloniaux sous son véritable aspect. « Dans les pays européens, dit-il, le problème des chemins de fer est celui-ci : il existe un mouvement commercial et industriel qui nécessite des transports. Quels sont les chemins de fer qu'il faut construire pour faciliter et améliorer ces transports et développer le commerce et l'industrie ! Aux Colonies, le problème est tout autre ; voici un pays à peu près vierge de toutes communications, mais où il y a des terres isolées à cultiver, un commerce à étendre, des industries à créer. Quels chemins de fer faut-il construire pour permettre à l'activité du Vieux Monde de s'y développer ?

Il ne s'agit donc pas d'employer aux Colonies nos procédés européens, de vouloir attendre le développement de villes industrielles et commerciales pour y faire parvenir la voie ferrée, c'est à l'existence même de cette voie ferrée qu'est liée la création de centres industriels et commerciaux. Le chemin de fer doit aux Colonies, précéder le développement ; c'est à lui qu'aboutiront ces mille courants locaux qu'il s'agit de guider vers un port, c'est lui qui servira de base à la formation de centres importants d'échange établis peu à peu aux points d'arrêts des trains. Et alors on sera tout étonné, au bout de quelques années, de voir, du milieu de la brousse, que trouble le sifflement des locomotives, surgir de ces villes champignons, comme on les a appelées, s'élever des cités entières, se développer toute une civilisation.

Cette nécessité inéluctable des communications dans les pays nouvellement conquis, ne date pas d'hier. Les Romains étaient loin de l'ignorer ; et dans les marches d'Empire où les aigles impériales dominaient, de longues chaussées, qui font de nos jours encore notre admiration, sillonnaient les provinces, enserrant dans leurs mailles les populations encore frémissantes.

A l'heure actuelle, en Afrique, ce besoin se fait

bien autrement sentir car les communications rapides, les voies de pénétration ne sont pas seulement un instrument de pacification et de domination, mais encore un outil de transit, d'échange, d'exploitation.

Les fleuves qui, dans d'autres pays, offrent de grandes facilités au commerce, sont pour la plupart barrés non loin de leur embouchure, par des rapides et des cataractes, qui rendent des transbordements nécessaires pour atteindre les biefs supérieurs. Il leur faut franchir les différents bourrelets montagneux qui raccordent le plateau central au rivage de la mer. Sur quelques autres fleuves, les eaux évaporées par les rayons brûlants du soleil équatorial, deviennent si basses, que pendant de longs mois, la navigation est rendue impossible. C'est dans ces contrées qu'on doit demander au chemin de fer de suppléer les fleuves et les rivières, et de livrer au commerce une route toujours disponible, là où il n'y a qu'une voie intermittente.

En créant des lignes ferrées dans les colonies d'Afrique, on supprime d'un seul coup le portage à dos d'homme qui a déjà à son actif tant de vies humaines. M. Foureau, lors de son retour du Haut Oubanghi écrivait : « A chaque marigot traversé,

on trouve des restes de villages autrefois florissants, où poussent encore dans la brousse, des papayers, du manioc, de la canne à sucre, du coton, des bananiers. » C'est le portage humain qui est la cause de la disparition de la population ; les habitants redoutant le recrutement pour le portage ont fui en dehors du chemin et ont élevé leurs cases à quelques kilomètres à droite et à gauche, si bien que quoique la région soit très peuplée, le voyageur ne s'en aperçoit pas. Et comme conclusions il demande « que l'on supprime complètement ce barbare moyen de transport qui anéantit chaque année des populations entières sur le sol africain ».

De ce mode de transports découle nécessairement aussi un prix de revient énorme pour les marchandises transportées. Il n'est pas rare de voir dans les récits des explorateurs, des plaintes à ce sujet. Une tonne coûte dans l'intérieur de l'Afrique de 1.000 à 2.000 francs de plus que ce qu'elle valait en débarquant à la côte. Et de même l'essor économique d'un pays ne peut se développer si les produits exportés subissent une telle majoration rien que pour atteindre le port le plus proche.

Dans ces conditions, les produits d'échange sont

forcément limités à ceux qui ont beaucoup de valeur sous un poids et un volume restreints. Le caoutchouc, l'or, les pierres précieuses, l'ivoire, les plumes remplissent ces conditions. Mais si l'on songe à tirer du pays, des bois, des peaux, du coton, qui sont lourds et encombrants, on se trouve dans l'impossibilité absolue de le faire. De même pour l'importation, les tissus, les meubles, etc., beaucoup de produits fabriqués européens, ne peuvent pénétrer au delà d'une certaine zone, sans occasionner de tels frais que le bénéfice est nul. Le développement commercial est donc forcément limité, il ne peut y avoir de progrès qu'en créant des communications et par dessus tout des voies ferrées.

A un autre point de vue, les dépenses qu'occasionne l'occupation militaire seraient notablement réduites et pour deux raisons : les frais généraux, tels que le transport des hommes, du matériel, des vivres, des munitions, seraient diminués dans une proportion énorme ; et de plus, l'effectif à entretenir pourrait être plus restreint, sans nuire à la sécurité. Là où il faut des postes tous les 50 kilomètres, on pourrait doubler les distances, la voie ferrée permettant de transporter rapidement des troupes et ce qui leur est néces-

saire. Donc double économie, double avantage.

Les Anglais l'ont si bien compris que lors de leur campagne contre la Madhi (1896-1899) ils ont fait suivre leur armée, pas à pas, par la voie ferrée et ont réalisé en quatre ans ce travail colossal de joindre Wadhi Halfa à Khartoum par le rail.

En Rhodesia ils n'opèrent pas autrement, la voie suit leurs premiers pionniers. C'est grâce à cette façon de comprendre l'adaptation des chemins de fer aux colonies nouvelles, qu'ils ont pu, malgré la guerre Sud-Africaine, continuer à développer le Mashonaland et le Matabeleland par la voie de Beira.

Une autre considération qui est tout à l'avantage des chemins de fer dans les colonies africaines, ressort des études faites par M. Shelford. D'après les statistiques les plus officielles, chiffres en mains, il a démontré clairement que dès que les premiers tronçons d'une ligne sont construits, ils rapportent en général de quoi couvrir les frais d'exploitation. Plus la ligne pénètre dans le cœur du pays, plus les bénéfices deviennent considérables, et ces bénéfices croissent proportionnellement au carré de la profondeur de la région exploitée. Poussée à 400 kilomètres de la côte, une voie ferrée rapporte quatre fois plus que si son

point terminus était à 200 kilomètres, conduite jusqu'à 800 kilomètres la ligne rapportera 16 fois plus. Il y a donc tout intérêt à construire des chemins de fer et des chemins de fer qui pénètrent jusqu'au cœur du pays, c'est un gage de bénéfices certains et immédiats.

Voici brièvement exposées les raisons qui militent en faveur de l'expansion des chemins de fer dans le continent africain. C'est un fait acquis que le commerce et l'industrie ne pourront se développer, en dehors des côtes, bien entendu, que là où la locomotive arrivera. Tous les peuples européens, possesseurs de colonies, l'ont si bien compris, que la conquête à peine terminée, les tribus soumises d'hier seulement, ils ont entrepris des études et poussent le rail à la suite de leurs colonies. Les plus audacieux ont retiré bientôt des bénéfices de leur initiative.

Aussi, alors qu'en 1875 l'Afrique ne possédait que 2.475 kilomètres de voie ferrée, en 1885 on comptait 7.888 kilomètres, en 1890 10.429 kilomètres, en 1896 14.798 kilomètres, en 1900 20.200 kilomètres, et au 1<sup>er</sup> janvier 1903 près de 25.000 kilomètres. En 10 ans, plus de 11.000 kilomètres ont été construits et partout des chantiers sont établis. L'Angleterre, la Belgique poussent leurs travaux

avec énergie et l'Afrique cependant n'est partagée que depuis 20 ans à peine.

Seuls avec l'Allemagne, nous n'avons peut-être pas compris, jusqu'à ces derniers temps, l'importance de ce moyen puissant de colonisation. Nous n'avons pas saisi l'intérêt qu'il y avait à l'utilisation intensive des voies ferrées dans les colonies d'Afrique. Possesseurs d'énormes territoires, de valeur incontestable, nous laissons toutes ces richesses inexploitées et inexploitable. Pourtant un courant d'opinions se fait jour depuis quelques temps. Bien des projets, bien des plans sont établis, nos officiers ont relevé des itinéraires, fixé des tracés ; mais l'exécution se fait attendre. Nous nous laissons devancer par les pionniers d'autres nations, et nous oublions que quelques années perdues dans l'essor commercial d'un pays se payent aussi cher qu'une défaite de nos armées.

Les domaines coloniaux récents sont soumis à la nécessité impérieuse d'être ouverts aussitôt que possible à nos produits, d'être exploités sans retard au profit de la métropole. Il y a là un besoin nouveau, une poussée énorme à laquelle il est impossible de résister.

Aussi est-il surtout intéressant d'étudier comment les différents peuples, possesseurs, d'hier

seulement, de territoires immenses, ont transporté dans un milieu sauvage, à peine pacifié, les moyens puissants de la colonisation moderne.

Le mal colonial, de création toute récente, le mal de l'impérialisme comme on l'appelle de l'autre côté de la Manche, a secoué les grandes puissances mondiales. La Russie, l'Angleterre, les Etats-Unis, l'Allemagne, la France, sont la proie de cette nouvelle épidémie qui fait frissonner de fièvre l'âme des peuples. Il faut produire, produire à outrance, dans des pays déjà saturés, et afin de trouver des débouchés nouveaux, pour s'assurer les matières premières indispensables à cette orgie de production, il est nécessaire de lancer sur le marché des peuples jeunes, de leur infuser nos besoins, de leur apprendre à tirer de leurs riches contrées, les produits indispensables aux nôtres, et pour atteindre ces buts, le moyen le meilleur, l'agent le plus puissant est le chemin de fer (1).

---

(1) Dans deux autres volumes, nous étudierons : 1<sup>o</sup> les chemins de fer dans les colonies anglaises et dans le Congo belge ; 2<sup>o</sup> les chemins de fer dans les colonies françaises.



**Chemins de fer  
des Colonies Allemandes**



## CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Les Allemands ont encore peu créé de chemins de fer dans leurs vastes territoires coloniaux de l'Afrique, et dans un article paru le 28 février 1901 dans la *Deutsche kolonial zeitung*, M. Franz Woas, déplore cette inaction.

A cette époque, il n'y avait encore dans les colonies allemandes, que 300 kilomètres de voies ferrées. Faisant la comparaison avec les autres puissances africaines il écrit : « Même un pays comme le Portugal, que nous sommes habitués à considérer politiquement et commercialement bien au-dessous de nous, nous distance de beaucoup dans cette question des chemins de fer. Toutefois, ajoute-t-il, l'Allemagne, dans le partage de l'Afrique, est venue la dernière ».

C'est certainement exact, et il aurait pu ajouter que le peuple allemand n'avait en prenant pied sur le continent noir aucune tradition coloniale.

Sans doute dans beaucoup de pays, les émigrants avaient créé déjà des colonies florissantes, mais c'était dans des contrées civilisées, où le commerce et l'industrie étaient développés, où il n'y avait rien à innover. Il s'agissait en quelque sorte d'une

extension des relations internationales qui ne pouvait servir de base à une éducation coloniale.

En ce qui concerne les chemins de fer, rien n'existait. S'il est vrai, comme le disait de Moltke, que chaque génération doit faire sa propre expérience, que celle des autres ne lui sert de rien, les essais plus ou moins réussis des différents peuples en Afrique, ne pouvaient guider la jeune Allemagne coloniale.

Les « Compagnies territoriales, commerciales, industrielles » livrées à elles-mêmes dans des pays inconnus, à peine pacifiés, tourbillonnaient faute de direction ferme. Elles cherchaient leur voie, se créant à la hâte une sorte de vade mecum colonial, sans penser que seules les années peuvent consacrer une ligne de conduite, et que même à coups de millions on ne se procure pas une tradition en quelques jours (1).

Aussi le Gouvernement a-t-il pensé sagement à endiguer un mouvement dont les résultats ruineux avaient amené le dégoût des choses africaines. Avant de se lancer dans des entreprises aussi dispendieuses et aussi sérieuses que les chemins de

(1) Cet échec des premières entreprises allemandes en Afrique amena nécessairement deux résultats : d'abord l'émigration dans les colonies diminua dans de grandes proportions. De 1000 émigrants en 1898, le chiffre tombe à 55 en 1901, sur 22.000 émigrants sortis d'Allemagne (un office colonial vient d'être créé pour essayer d'enrayer cette sorte de discrédit). Ensuite les capitaux se tournèrent vers les colonies allemandes de l'Argentine, de l'Amérique du Nord ou de l'Asie Mineure.

fer, et bien que la nécessité s'en fit vivement sentir, on devait établir solidement l'empire colonial, laisser les premières institutions prendre corps, temporiser enfin jusqu'à ce que l'expérience étant venue, on put, partant de bases sérieuses, doter les territoires africains de voies ferrées importantes.

Ces raisons expliquent pourquoi il se trouve encore des adversaires presque irréductibles des chemins de fer parmi les députés du Reichstag. L'un d'eux M. Richter a dit à la tribune, lors de la discussion du budget des colonies en 1902 : « Avec tout l'argent que nous dépensons de ce côté, on pourrait coloniser la lune. » Il est vrai d'ajouter que le Directeur colonial, M. Stuebel, qui se rend compte que le moment est venu de développer le réseau ferré dans les colonies allemandes, a démontré aux applaudissements de la majorité que la construction des chemins de fer était devenue une nécessité pressante, et qu'elle constitue un levier puissant au profit des entreprises africaines. Mais ces idées ne sont pas encore devenues très populaires ; pour les faire pénétrer dans la masse de la nation, il n'est que temps de mener la campagne, et de prévoir dès maintenant les mesures à prendre.

D'après le budget de 1902, voilà où en sont les choses.

Au Togo, l'appontement de Lome, point de départ de différents chemins de fer, est inscrit pour 800.000 marks.

Dans l'Afrique orientale 1.550.000 marks sont

demandés pour le prolongement de la ligne Tanga-Korogwe, jusqu'à Mombo. Ce crédit a du reste été refusé. De plus, le projet du Central Bahn, disjoint du budget, a été approuvé en mai et des crédits ont été accordés pour les études préliminaires.

Les dépenses prévues sont, on le voit, assez peu importantes et ce n'est pas ainsi que les Allemands parviendront à donner à leurs colonies une prospérité rapide. Leurs territoires africains sont entourés de rivaux commerciaux qui profiteront de leur inertie pour accaparer les marchés et faire prédominer leur influence à l'ombre du drapeau allemand. N'est-ce pas ainsi que les choses se passent déjà à l'heure actuelle dans l'Afrique Orientale où Belges, Anglais, et même Portugais se livrent à des orgies de Compagnies et de Sociétés pour accaparer le commerce de la région des lacs équatoriaux.

On est tout surpris qu'une nation qui a donné depuis trente ans tant de preuves de vitalité, d'énergie, de persévérance, ne comprenne pas la situation, ou si elle la comprend, fasse mine de s'en désintéresser. Plus tard se mettre à l'œuvre, sera peut-être trop tard.

La presse allemande déplore l'indifférence, la lassitude de l'opinion publique en ce qui concerne les questions coloniales. Elle s'étonne et s'impatiente de la lenteur des progrès accomplis, contrastant avec l'activité des autres nations, et elle constate avec regrets que toute l'Afrique allemande fait moins de commerce que la seule île de Zanzi-

bar. Le *Kolonialbund* et la *Kolonial Gesellschaft* ont beau publier des manifestes, s'adresser à leurs compatriotes de bonne volonté, leur appel est à peine entendu et l'Allemagne ne semble pas de sitôt devoir posséder des colonies autonomes prospères.

Nous allons, après ces quelques données générales, passer en revue les quatre colonies du Togo, du Kamerun, de l'Est et du Sud-Ouest africains Allemands et examiner les travaux déjà effectués et les projets élaborés.

---

## CHEMINS DE FER DU TOGO

---

M. Hauser écrivait, en 1899, dans une étude sur les colonies allemandes (1) : « Le Togo, en raison de son climat, ne peut espérer devenir une colonie de peuplement ; c'est un excellent type de colonie de commerce et de plantations ; sans avoir devant elle le superbe avenir de ses voisines anglaises et françaises qui aboutissent au Niger, elle est susceptible d'un développement assez important. La question capitale pour elle est la question des transports. »

En effet, ce qui fait et fera la richesse de cette colonie, est l'huile de palme et le caoutchouc. Pour en donner une idée, il suffit de rappeler que, en 1895, par exemple, ces deux produits ont fourni à l'exportation 2.740.000 marks sur 3.000.050 marks d'exportation totale. Or, ces denrées ne peuvent être expédiées à la côte d'une distance plus grande que 5 jours de marche.

L'homme est le seul moyen de transport, les

(1) *Questions diplomatiques et coloniales*, 1<sup>er</sup> juillet 1899.

chevaux ou les bœufs qu'on a voulu y acclimater sont morts.

Voici donc une colonie dont le développement côtier est très faible (60 kilomètres environ de Lome à l'embouchure du Mono) et qui ne peut être exploitée avec bénéfices que sur une profondeur d'une centaine de kilomètres. Aussi une grande partie des produits récoltés se gâtent-ils, ou alors ils passent sur les territoires des colonies voisines, qui en profitent.

Cette situation est d'autant plus précaire, que grâce à la conformation géographique de la colonie, ou plutôt grâce à la forme de ses frontières, le Togo est, au point de vue commercial, même dans sa partie sud, dépendant du Dahomey et de la Gold Coast Colony.

Les produits des districts du Sud-Ouest s'écoulent en grande partie par la voie fluviale de la Volta qui a ses deux rives inférieures en territoire anglais. Ce fleuve, malgré quelques rapides, est navigable pour les petits vapeurs jusqu'à Kette-Kratty; une partie du commerce est donc détourné vers la Gold Coast, car le transport à dos d'homme atteint des prix très élevés (12 jours de marche environ pour arriver à Lome). Aussi envoie-t-on dix fois plus de caoutchouc de Kette à la côte anglaise qu'à la côte allemande. Inversement, ce sont les traitants anglais qui apportent le sel à cette ville, d'où des marchands haoussas l'importent dans le Soudan. De même sur la frontière orientale, Grand Popo draine pas mal de marchandises du sud-est du Togo.

Pour remédier à cette situation, il fallait réaliser deux projets : d'abord créer un port muni d'un wharf permettant le débarquement et l'embarquement des marchandises par presque tous les temps. En second lieu, établir des voies de communication rapides et économiques, voies ferrées de préférence, pour faciliter le portage humain ou le supprimer.

Les Allemands se sont rendu compte de ces deux nécessités et d'après les renseignements que nous avons pu recueillir, voilà ce qu'ils ont décidé pour mettre en valeur leur colonie.

La côte du Togo, comme toutes celles du golfe de Guinée, présente le long d'une mer peu profonde, un littoral plat, sans ports, bordé par une barre infranchissable aux navires. Le débarquement et l'embarquement se font à l'aide de barques indigènes qui, bien souvent, font naufrage. Un cordon de lagunes de 1 kilomètre environ de large et de 3 mètres de profondeur en moyenne, court presque partout parallèlement au rivage, et ne communique avec la mer que par des passes étroites et intermittentes. Seul Klein Popo est relativement souvent en communication avec la mer et la lagune.

Dans ces conditions, il fallait établir sinon un port, du moins un wharf organisé à peu près comme celui de Kotonou. De ce point partiraient des communications principales. Dans le budget de 1902, le Gouvernement a prévu une somme de 800.000 marks (1.000.000 francs) pour créer un aponement à Lome, point choisi comme tête de ligne,

car il est en tout temps en communication directe avec l'intérieur du pays.

Cette ville qui a déjà pris un développement assez considérable, compte plus de 4.000 habitants et est le siège du Gouverneur de la colonie.

De cette ville partent deux routes principales, larges de 4 à 8 mètres : l'une passant par Misahohe gagne Kette-Krattyi ; l'autre se dirige sur Atakpame (1). Les voies ferrées sont à l'état embryonnaire ; les projets en cours d'exécution ou simplement à l'étude, sont les suivants : un chemin de fer en construction, partant de Lome, courra parallèlement à la côte par Seguro sur Klein Popo. Il fallait en effet amener au port toutes les marchandises et tous les produits nombreux du sol, objets de trafic important dans cette portion du territoire.

Les lagunes, outre qu'elles ne sont pas continues, auraient demandé de grands travaux d'organisation et d'entretien pour faciliter les transports. On ne pouvait songer à créer un canal analogue à celui des Pangalanes, à Madagascar. Un petit chemin de fer rendra plus de services à moins de frais. Il desservira les plantations de caféiers, de palmiers, de cocotiers, établies à peu de distance de la côte et sera très utile au jardin d'essai de la colonie, établi à Ssebbe.

Le Comité colonial a envoyé au mois de jan-

(1) Les deux routes sont assez bonnes pour permettre les voyages en automobile et en bicyclette. On met deux jours à bicyclette entre Lome et Atakpame.

vier 1902, une mission chargée de l'étude d'un chemin de fer à construire entre Lome et Misahohe. Les plans et les devis devaient être remis au Comité, à Berlin, avant le 1<sup>er</sup> avril 1903. La ligne a été prévue à la largeur de 0 m. 75, mais la dépense sera établie d'après un écartement de 1 mètre. Les premiers travaux vont être exécutés par deux maisons allemandes de constructeurs de machines, dont l'une monte pour le gouvernement le wharf de Lome et s'est aussi chargée des ouvrages préliminaires de la ligne de Lome à Klein Popo (1).

A l'heure actuelle, les plans sont arrivés à Berlin et le gouvernement est décidé à fournir les fonds nécessaires.

La « Compagnie Gustavburg » construit le wharf de Lome et pense l'avoir terminé au mois d'août de cette année. Cette Compagnie propose aussi un tracé de voie ferrée qui de Lome irait à Palime. Des ingénieurs envoyés sur place, qui ont à leur passage, visité notre chemin de fer du Dahomey, ont conclu à la possibilité de la construction de cette voie dans un laps de deux ans. Ils estiment à un millier le nombre d'ouvriers nécessaires et ces travailleurs recevraient par mois de 15 à 22 marks. Quant au rendement possible, on pense que le

(1) A la suite d'essais tentés par la mission américaine de M. Galloway aux environs de Tove pour la culture du coton, le Comité économique a décidé de favoriser cette culture. Une société allemande vient de se fonder dans ce but et comme ses territoires sont situés aux environs de la Volta, la ligne de Misahohe desservira ses exploitations.



trafic actuel serait tout de suite doublé ou triplé et en 1901-1902 il était d'à peu près 1.000 tonnes.

Enfin un troisième projet, qui n'a pas encore reçu, à l'heure actuelle, un commencement d'exécution, consiste à réunir Lome à Atakpame par une ligne de 180 kilomètres environ. La ligne est étudiée et sera certainement construite dans un avenir assez rapproché. Elle pénétrera en effet au cœur du pays. Sa zone d'influence atteindra le maximum puisqu'elle ne sera pas soumise, comme celle allant à Misahohe et Kette, à l'attraction de la Gold Coast Colony et au voisinage de la Volta.

Son tracé aussi paraît assez facile, car elle ne sera pas obligée de traverser pendant un long trajet, la chaîne montagneuse formant le rebord méridional du plateau soudanais.

Comme on peut le voir par l'exposé des projets de voies ferrées au Togo, l'ensemble des communications sera formé par trois voies divergentes dont le point de départ sera Lome. Il ne peut être question de créer une grande artère de pénétration comme celles construites soit au Congo Belge, soit encore à Djibouti ou dans l'Ouganda. La forme et les limites de la colonie s'y opposent. Aucun débouché vers le Soudan dont la France et l'Angleterre absorberont tout le commerce. Il faut comprendre les chemins de fer au Togo, comme les sortes de chemins de fer d'intérêt local reliant les grands centres d'exploitation à la côte.

Ces lignes, d'une utilité incontestable, auront un trafic modeste sans doute, mais assuré quand le

pays se sera développé. Et pour cette mise en valeur, il est de toute nécessité de construire au plus vite ces voies de communication, qui en supprimant le portage humain, si onéreux, permettraient une mise en valeur rapide. La contrée est très riche ainsi que le prouvent les chiffres d'exportation actuelle, malgré les moyens très limités dont on dispose. La population y est très dense pour une région africaine : 2.500.000 habitants (1) pour 82.300 kilomètres carrés. On a donc tous les éléments d'un développement économique considérable. Et comme le disait M. Spring Rice, secrétaire d'ambassade à Berlin, dans son rapport sur les colonies allemandes en 1897 : « Le Togo est pour sa taille, la plus prospère des colonies allemandes. De nombreuses plantations de caféiers et de caoutchouc y sont déjà florissantes. Il y a tout lieu de croire qu'elle sera d'un excellent rapport pour ceux qui sauront l'exploiter ».

Et pour l'exploiter, il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs, c'est-à-dire attendre la mise en valeur et le développement, pour construire des voies de communication.

---

(1) La population blanche se compose de 137 personnes dont 126 Allemands.

## RELATIONS AVEC L'EUROPE

**Trois départs par mois d'Hamburg et deux de  
Liverpool**

*Woermann Linie.* — De Hamburg à Lome et Klein Popo (de 20 à 33 jours) trois fois par mois.

*British and African Steam Navigation Cy et African Steam Ship Cy.* — De Liverpool à Quitah ou Klein Popo (35 jours) toutes les deux semaines.

---

## BIBLIOGRAPHIE

*Questions diplomatiques et coloniales.* — Les Colonies Allemandes 1889 : HAUSER.

*Bulletin du Comité de l'Afrique Française,*

*Kolonial Zeitung.* Année 1897 à 1903.

*Kleiner Deutscher Kolonialatlas.*

---

## CHEMINS DE FER DU KAMERUN

---

### CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Le Kamerun tel qu'il existe avec ses limites actuelles, est la plus bizarre découpe qui ait été faite dans le continent africain, par les diplomates et cartographes en chambre. C'est un des phénomènes les plus extraordinaires des limites conventionnelles.

Aussi cet énorme territoire de 493.600 kilomètres carrés, c'est-à-dire plus grand que la France, ne peut-il et ne pourra-t-il former un tout homogène, dépendant uniquement de l'Allemagne. Celle-ci y sera par la force des traités, son drapeau flottera sur les rives du Tchad, mais au point de vue économique, une grande partie du pays lui échappera.

Il n'existe en effet aucun lien entre la partie du Bornou qui lui est attribuée et le Kamerun. De même à l'Est, tous les territoires qui sont situés dans le bassin de la Sangha, resteront reliés pour le commerce, au Congo Français.

Du reste, cette vérité est si évidente que les expéditions qui ont voulu pénétrer dans l'arrière-pays, ont été obligées de passer par le Niger et le Benoué (Von Uechritz) ou par les voies du Congo Français (Mission franco-allemande pour la délimitation du Sud-Est de Brazzaville à Ouessou). Et Dieu sait pourtant quelles communications nous avons dans notre Congo !

Même le Kamerun proprement dit, c'est-à-dire toute la région des fleuves tributaires de l'Océan Atlantique situés en territoire allemand, n'est pas complètement à l'abri de l'attraction du voisinage de l'Angleterre. Le pays des Balis est dans la zone d'influence de Old Calabar (1). Quant aux marchandises qui descendent le cours du Campo, elles passent pendant plus de 80 kilomètres en territoire espagnol.

Aucune grande route de pénétration, aucune artère naturelle ne met en liaison les différentes fractions de la colonie. Du reste, celle-ci est très difficile, inhospitalière à l'Européen (581 Européens dont 494 Allemands en 1902). Aussi c'est à peine si, à l'heure actuelle, les Allemands connaissent leur territoire dans ses grandes lignes. Nous ne disons pas qu'ils le tiennent, puisque il n'y a pas très longtemps, deux missions françaises (Lœfler au Ngaoundere, et Dangerville au Bornou) ont dû

(1) Ce point a été choisi comme base d'opérations par la Compagnie du Nord-Ouest en 1901, la route fluviale ayant paru plus économique. L'établissement de Rio del Rey a été abandonné.

pénétrer en territoire allemand pour disperser les bandes qui s'y formaient à l'abri et venaient ensuite ravager les contrées soumises à notre influence.

Et cependant le pays est riche. On peut en tirer en abondance de l'huile de palme, du caoutchouc, de l'ivoire. La station botanique de Victoria a fait des essais en grand de cacao, (6.300 pieds) de café (10.500 pieds) de tabac, et toutes ont parfaitement réussi. Du reste, depuis ces tentatives, de nombreuses plantations ont été créées par différentes Compagnies; elles commencent à devenir prospères. « Compagnie de l'Afrique Occidentale », 450.000 cacaoyers plantés en 1901.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur les statistiques pour s'en convaincre. La progression est sensiblement constante, comme l'indique le tableau ci-joint.

	EXPORTATION	IMPORTATION
1895.....	4.080.000 m. ....	6.324.800 m.
1896.....	5.312.000 m. ....	5.543.200 m.
1897.....	5.895.000 m. ....	5.666.000 m.
1900.....	5.586.000 m. ....	11.400.000 m.

Les ports de Kamerun ont, du reste, reçu 87 navires en 1901 au lieu de 60 en 1900.

De toutes ces considérations, il résulte que cette colonie est une colonie de plantations et d'exploitations de premier ordre, que son développement général est fonction du développement des voies de communications dont le besoin se fait d'autant plus sentir que, comme nous l'avons dit, il n'y a

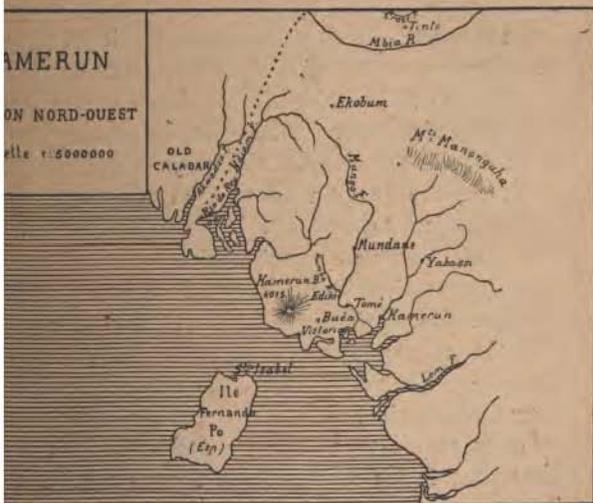
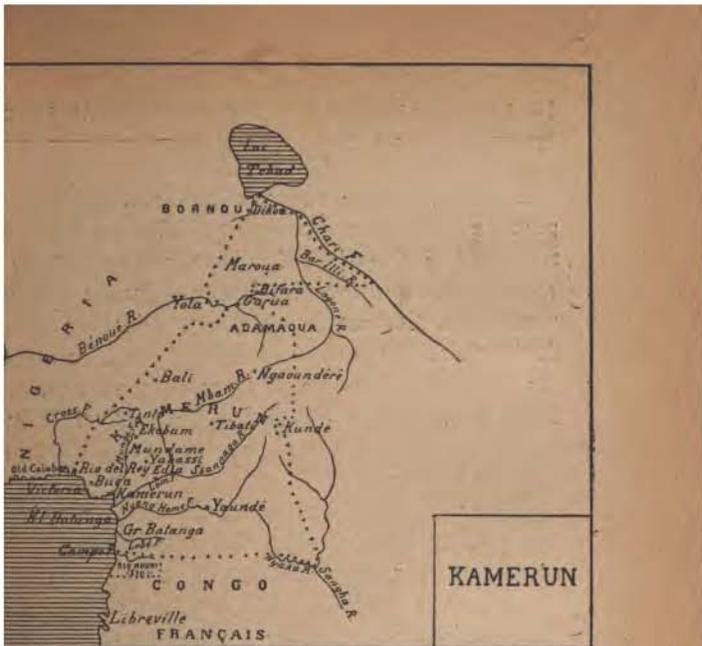
aucune grande artère naturelle en territoire allemand, pour relier les différentes provinces à la côte. Voyons ce que les Allemands ont fait à ce sujet, quels sont leurs projets, et en concluant, nous examinerons succinctement ce qu'ils pourraient faire dans l'avenir.

### **Chemins de fer actuellement existants, en construction ou en projet**

D'après les renseignements que nous avons pu nous procurer, la route carrossable qui mène de Victoria à Buea et à Lisoka va être doublée par un petit chemin de fer à voie étroite de 0 m. 60 cent. auquel travaillent déjà plusieurs centaines d'ouvriers. Le capital de cette entreprise serait fourni par les actionnaires du groupe Esser, dont les plantations de cacao seront desservies par cette ligne. Le rail s'étendra sur une longueur de 60 kilomètres. Ainsi seront grandement facilitées les relations entre la côte et la capitale Buéa à laquelle les conditions sanitaires assurent, dit-on, un développement assez important.

D'autre part, un syndicat présidé par le comte de Borcke Stagorst, s'est formé en 1901, pour la construction d'une ligne de Victoria au Tchad. Les négociations viennent d'aboutir. Le 9 septembre 1902, le Chancelier de Bulow a signé la concession demandée.

Primitivement voilà quel était le projet :



La voie, longue de 90 kilomètres, partirait du port de Victoria, contournant à l'Est les dernières terrasses du Massif du Kamerun, à une altitude de 100 mètres rejoindrait le Mungo à Tome ; puis suivant à une distance de 5 kilomètres environ la rive droite de ce fleuve, atteindrait son point culminant (130 mètres) à Mbalange, pour descendre ensuite, franchir le Kumba près d'Ediki, et arriver à Mundame sur le Mungo, à 50 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Ce dernier fleuve étant sujet à de fréquentes inondations, et les estuaires de ses affluents étant relativement larges, on se tenait par le tracé, à une assez grande distance de la rive, et de la sorte on facilitait la mise en valeur d'une plus grande étendue de terrains.

On pourrait ensuite, pensait-on, soit au départ de Mundame, soit en s'embranchant à Ediki, pousser le rail jusqu'au Cross. La distance serait d'environ 160 kilomètres. Le lieu le plus élevé sur le tracé est Ekobum (Kokobuma). La voie s'abaisserait ensuite jusqu'à Tinto (155 mètres) sur le Cross, large à cet endroit, de 200 à 300 mètres.

Il était également question d'un embranchement qui permettrait l'accès de la région fertile du Kakossi, et aboutirait au pied des monts Manonguha. Maintenant les plans sont devenus plus vastes. On parle de 400 kilomètres de voies de 1 mètre de largeur à construire.

Le tracé n'est pas encore définitivement fixé. Mais d'après les termes de la concession, le syn-

dicat aurait à se décider entre trois itinéraires :

- a) Victoria, Mundame, Tinto, et Bali, avec embranchement vers les Monts Manonguha ;
- b) Duala, la vallée du Mungo, Mundame et ensuite le premier itinéraire ;
- c) Duala, Yabassi et Tibati.

Une expédition dirigée par Robert Neumann, est partie en septembre 1902, pour étudier le meilleur tracé.

La concession est donnée pour 90 ans. La Compagnie qui exécutera les travaux, devra posséder un capital de 25.000.000 marcks et la ligne devra être ouverte le 1<sup>er</sup> juillet 1908. Il a été stipulé que le matériel de construction viendrait d'Allemagne et que le directeur et le président du conseil de surveillance seraient Allemands. Le gouvernement sera représenté dans ce conseil, par un Commissaire spécial.

L'Etat n'a pris aucun engagement d'ordre financier, mais la Compagnie reçoit de nombreux privilèges, et aussi la propriété d'un district de 50.000 hectares dans les Monts Manonguha et Bakossi, ainsi que les lots de terre gouvernementales bordant la voie sur une grande largeur. Ces territoires seraient, au dire du professeur Wohlmann, très fertiles, les 50.000 hectares renfermant de grandes richesses en ivoire et en palmiers à huile.

Le syndicat a l'intention, une fois la première section de 400 kilomètres ouverte, de continuer

vers le Tchad. La longueur totale serait alors de près de 1.000 kilomètres.

Enfin pour terminer, la grande Compagnie « Sud Kamerun Gesellschaft » a reçu, entre autres droits, celui d'établir des voies ferrées dans son territoire, mais rien n'a encore été décidé à ce sujet.

### CONCLUSION

En résumé, les chemins de fer sont à l'état embryonnaire dans le Kamerun; à peine 400 kilomètres sont-ils en projet ou en construction. Et cependant, dans ce pays qui manque de moyens de transport, puisque jusqu'à présent bœufs ou chevaux ont été rebelles à l'acclimatation, dans ce pays où routes et fleuves navigables font défaut, n'y aurait-il pas lieu d'établir des chemins de fer.

Pour donner l'unité à ces territoires économiquement et même géographiquement indépendants, ne faudrait-il pas se hâter de construire de telles voies, voies étroites qui ne serviraient guère qu'au transport des marchandises, car les voyageurs seront certainement très peu nombreux.

Au Nord, pour faire dévier vers Victoria le commerce de L'Hinterland, un chemin de fer de Victoria par Tinto ou Ngaumdere sur Garua et le Tchad drainerait une grande partie des produits qui empruntent la voie du Benoue.

Au Sud, une voie de Batanga ou de Kamerun au

bassin de la Sangha, entrainerait dans son orbite, tout le commerce qui s'écoule lentement par le Congo Français.

Ce serait sans doute coûteux, mais le pays est riche et fertile et la première mise de fonds serait largement rémunérée après quelques années de patience.

---

## COMMUNICATIONS AVEC L'EUROPE

*Woermann Linie.* — De Hamburg au Kamerun  
24 jours, une fois par mois.

*British and African Steam Navigation Cy et  
African Steam Ship Cy* de Liverpool à Kamerun  
(22 jours) toutes les 4 semaines.

---

## BIBLIOGRAPHIE

Questions Diplomatiques et Coloniales: *Etude sur les  
Colonies Allemandes 1899.*

*Colonial Zeitung*, années 1899 à 1903.

*Kleiner Deutscher Kolonialatlas.*

---

## CHEMINS DE FER DU SUD-OUEST AFRICAIN ALLEMAND

---

### CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Le Sud-Ouest africain allemand est la plus ancienne des colonies de l'Empire germanique. Elle date de 1883, ce n'est pas encore bien vieux, mais combien d'autres régions acquises plus récemment par d'autres peuples sont déjà mieux organisées !

Dans cet immense territoire de 830.960 kilomètres carrés, peuplé seulement de 200 à 300.000 indigènes, il y aurait beaucoup à faire. C'est un peu une terre ingrate, qui ne produira qu'à force de travail, mais qui alors produira beaucoup, aussi les Allemands l'appellent-ils leur enfant de douleur « Schmerzenskind »

Par suite du manque d'habitants, à cause aussi de moyens de communications très précaires, le pays ne peut que se développer lentement. Les quelques cours d'eau qui le sillonnent sont incapables, la plupart du temps, de percer la large bande de dunes (une fois tous les 7 ou 8 ans). Inutile

donc de compter sur la navigation. Il faut d'abord traverser cette bande de dunes, dont la moindre largeur est de 30 kilomètres ; on atteint alors des régions désertiques arides et ravinées, avant d'arriver à la zone des prairies particulièrement habitée.

Les chars qui portent à la côte les produits de l'intérieur, malgré des attelages de 10 à 20 bœufs, y accèdent avec la plus grande difficulté, et souvent une partie de ces animaux périssent faute d'eau et de nourriture.

Une fois cette double zone franchie (dunes de sable et plateaux pierreux), on pénètre dans une contrée apte à un grand développement pastoral. L'élevage des bestiaux, déjà relativement important, pourrait y prospérer dans d'excellentes conditions. Au Nord, vers le lac Etoscha dans l'Ovambo, le sol se prête à la culture des plantes tropicales. De nombreuses mines (de cuivre surtout) (1)

(1) On a découvert dans la région de Gorub, entre les fleuves Swakop et Kuisib, d'importants gisements de cuivre (oxydulé, multicolore, hépatique). Les minerais ont donné à l'analyse une moyenne de 75 0/0 de cuivre. Parallèlement aux couches de cuivre se trouvent de l'asbeste enfoui dans du schiste argileux à une profondeur de 400 à 500 mètres et du graphite très riche à 1.000 mètres environ de profondeur.

Les recherches ont été faites par M. de Braen. Les gisements se trouvent heureusement situés dans une région abondamment pourvue d'eau. On parle déjà de faire un chemin de fer de 130 kilomètres pour relier Gorub à la côte.

sont susceptibles d'être exploitées avec de gros bénéfices. Enfin il est à remarquer que le climat très sain convient au peuplement par l'Européen qui peut y vivre et s'y reproduire.

Mais toutes ces conditions favorables, ces richesses inexploitées, ne pourront être utilisées que le jour où des routes garnies de points d'eau auront été établies, et surtout le jour où le rail pénétrera à l'intérieur des terres, soit pour y importer les produits nécessaires aux colons européens, soit pour drainer vers la mer, les produits des mines, des plantations et des centres d'élevage.

Il faut reconnaître toutefois que c'est dans cette colonie que les Allemands ont fait les plus grands efforts pour les voies ferrées de pénétration.

**Chemins de fer.** — Lorsque en 1897, la peste bovine sévit avec fureur, la rareté des animaux de boucherie et la difficulté des transports se firent cruellement sentir. La famine était à prévoir à brève échéance. Poussée par la nécessité de ravitailler les postes et surtout de parer à l'avenir à de semblables désastres, l'administration coloniale décida de construire aussi vite que possible une voie ferrée qui, partant de la côte, traverserait le Namid et gagnerait la zone des prairies, dans la direction de Otyimbingwe. Comme tout délai présentait un danger, le ministère de la Guerre proposa aux colonies la quantité de matériel nécessaire, tiré de la réserve de guerre, pour l'établisse-

ment rapide d'une ligne ferrée dans le sud-ouest Africain.

Deux jeunes lieutenants des troupes des chemins de fer, avec quelques officiers et un certain nombre de tirailleurs, furent envoyés d'Allemagne par le premier transport de matériel. Ils devaient s'efforcer de pousser activement les travaux. Une somme de 1.000.000 de marcks était mise à leur disposition.

Aucune indication sur le terrain à traverser, sur le tracé, sur les rampes probables, n'avait été encore relevée. Les seuls renseignements que l'on possédait, présentaient le sol comme très favorable à une telle entreprise. C'était un peu exagéré.

L'un des deux officiers avait pour mission de choisir et de lever le tracé, l'autre de diriger les travaux. Comme instruction, on leur avait seulement recommandé de diriger la voie aussi directement et aussi vite que possible sur Otyimbingwe, de gagner à cet endroit les pâturages et d'éviter une forte déviation vers le Sud au-delà du Swakop.

Dans ces conditions, la tâche n'était pas aisée, puisqu'il fallait se mettre à construire dès l'arrivée du matériel. Aussi les débuts furent-ils extrêmement pénibles. L'ignorance totale de la configuration du pays, le manque de matériaux cartographiques, la difficulté à se procurer en quantité suffisante ce qui était nécessaire pour le travail, l'extrême rareté des vivres pour les travailleurs, le manque d'eau, furent autant d'obstacles jetés sur la route des pionniers. Pour les surmonter et surtout

pour aller vite, on aurait pu et dû les prévoir de longue date.

Malgré tout, les équipes se mirent à l'œuvre avec énergie ; pour éviter les retards, on ne fit pas de grands nivellements ; on admit de fortes rampes et de brusques changements de pentes. Aussi, dès le début, on arriva-t-on à prévoir la traction animale dans certains endroits.

Mais quand on eut reçu un nombre suffisant de locomotives pour exploiter avec double traction, on employa ce système.

Cette difficulté vaincue, une autre surgit : le manque d'eau. La mauvaise qualité de celle extraite des puits, détériorait en très peu de temps les chaudières, et on n'avait ni les ouvriers, ni le matériel nécessaires pour les réparer. Ajoutez à cela que souvent des domestiques, des tailleurs, des cordonniers furent nommés à l'emploi de mécaniciens, de chefs de gare ou de conducteurs, par suite du défaut de personnel, et on se rendra compte des difficultés à surmonter.

**Voie.** — Le chemin de fer part de Swakopmund, qui avait été adopté dès 1889 comme port de la Colonie sur la proposition du major Von François. A cet endroit, on a déjà fait d'importants travaux : En 1899 on a commencé un môle au Sud, qui sera dit-on terminé en 1903, et il est question de construire également un môle au Nord. Même ces travaux exécutés, le port ne sera jamais sûr. La mer est souvent agitée à tel point que les vapeurs doi-

vent rester pendant des semaines sur rade sans pouvoir débarquer leurs marchandises (1).

De Swakopmund (2), la voie de 0 m. 60 suit le rive droite de la rivière à travers des obstacles de tous genres. C'est presque un chemin de fer de montagne. Le point le plus élevé, à peu près au kilomètre 290, est à une altitude de 1650 mètres, 300 mètres plus haut que le col du Brenner. Et pour l'atteindre, la montée n'est pas continue. On rencontre un grand nombre d'escarpements à pic, de vallées profondément encaissées. Au delà de ce point culminant, le terrain s'abaisse brusquement et remonte à 1600 mètres pour atteindre Windhøk.

L'obstacle le plus sérieux de toute la ligne est formé par le Khan, vallée de 200 mètres de profondeur, très escarpée, aux flancs de granit.

Après de longues recherches, l'officier chargé du tracé, finit par trouver un passage où se faufile le chemin de fer dans une gorge étroite de 4 kilomètres de long avec pente de 1/10.

(1) Les vapeurs restent des semaines sur rade sans que ni les passagers, ni à plus forte raison les marchandises puissent débarquer. Toute communication est interdite entre la terre et les vaisseaux. De plus, quand le débarquement est possible, il se fait dans de petits bateaux qui ne peuvent recevoir que des marchandises d'un certain poids et d'un certain volume. C'est très long, dispendieux et difficile. Souvent les petites barques sombrent par suite de l'effort des lames ou se remplissent d'eau de mer, ce qui occasionne des pertes considérables (lieutenant-colonel Gerding, *Kolonial Zeitung*).

(2) Swakopmund compte actuellement environ 200 maisons construites en bois ou en tôle galvanisée.

La vallée du Khan se trouve au kilomètre 60. Au kilomètre 80 la voie grimpe dans un défilé. Au kilomètre 130 passage de la coupure profonde du Dorot, plus loin c'est la région de Kamukoto qu'il faut franchir avant d'arriver à la traversée du Swakop.

Aussi a-t-on dû procéder à la construction de nombreux ponts, et ce travail était d'autant plus difficile que, pendant la saison des pluies, ces vallées deviennent de véritables torrents qui brisent tout et enlèvent les piles.

La plupart des petits torrents ont été franchis à l'aide de ponts en fer démontables à éléments de 20 mètres. Les ouvrages les plus importants sont ceux sur le Swakop, le Kamukoto et l'Okahanga. Le premier a une longueur de 280 mètres dont 100 mètres de pont en fer en 5 arches de 20 mètres, les 180 autres mètres étant construits en bois. Le second de 240 mètres ne comporte que deux travées en fer, le troisième s'étend sur 300 mètres de long. En tout 1500 mètres de ponts ont été établis.

La construction a été menée d'une façon relativement rapide puisque, à la fin de 1897, 22 kilomètres de rail étaient déjà posés et mis en exploitation le 20 novembre. A la fin de 1898, le chemin de fer atteignait le kilomètre 86. Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1901, la station de Kapenoussen (289<sup>me</sup> kilomètre) a été ouverte au public. En décembre 1901, le rail atteignait Okahandya (315<sup>e</sup> kil.) et le 19 juin 1902, le premier train est arrivé à Windhoek, 67 kilomètres au

delà (1). Il en résulte que les travaux ont été exécutés à la vitesse moyenne de 80 kilomètres par an, ce qui, étant données les difficultés, est un joli résultat.

En tout 4 officiers, 5 employés, 13 sous-officiers, 272 blancs et 800 indigènes ont été employés à l'établissement de la ligne.

Quant au prix de revient, il se montera pour les 382 kilomètres, à 13.500.000 marcks soit à peu près 35.000 marcks par kilomètre (43.750 francs).

**Matériel.** — Le matériel est analogue à celui de chemins de fer militaires allemands. Les wagons sont munis de vitres en verre dépoli rose à l'effet de garantir les voyageurs contre les ophtalmies fréquentes en ce pays; les wagons de marchandise peuvent contenir 5 tonnes.

**Exploitation.** — Le profil accidenté rend l'exploitation fort difficile. Jusqu'aux premières stations le train est convoyé par deux locomotives. On est obligé de décrocher plusieurs voitures pour grimper les rampes de la vallée de Khañ. La vitesse est de 12 à 15 kilomètres à l'heure. Huit trains à 10 wagons ou 50 tonnes peuvent partir chaque jour (2).

(1) Le premier train se composait d'une locomotive, de cinq wagons et de deux fourgons décorés de feuillage; mais le nombre de voyageurs, qui était de deux, était peu en rapport, dit le journal de la colonie, avec une si grande pompe.

(2) *Revue militaire de l'étranger*, mars 1899.

En réalité, d'après la *Kolonial Zeitung*, au milieu de 1900, lorsque la section exploitée comprenait 150 kilomètres, les transports étaient de 35 à 40 tonnes par jour, dont moitié pour des particuliers et moitié pour le gouvernement. On faisait circuler deux trains dans les deux sens (1)

Toutefois, au budget de 1902, on prévoit pour le chemin de fer une recette de 86.700 marcks.

Ce chemin de fer, tel qu'il est construit, permet de réaliser une grande économie de temps et surtout d'argent. Ainsi, de Hambourg à Windhœk il ne faut pas plus d'un mois, autrefois on devait compter au moins le double. Quant aux prix de transport, ils ont diminué dans une forte proportion.

On payait par chariots à bœufs 400 marcks la tonne jusqu'à Windhœk et maintenant la dépense est abaissée à 46 m. 80. L'économie est donc sensible.

**Avenir.** — Quel est l'avenir de ce chemin de fer ? Répond-il aux conditions économiques actuelles du pays ? Sera-t-il suffisant pour le but qu'on se propose ? Telles sont les questions qu'il est permis de se poser après ce rapide aperçu.

Jusqu'à présent, la colonie n'a donné que de médiocres résultats par suite de sa situation économique qui est encore peu développée. En 1899, les

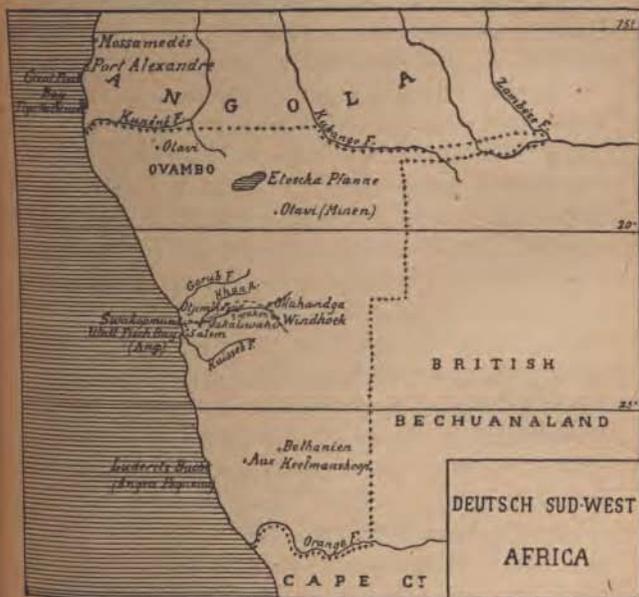
(1) Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1901 le téléphone fonctionne à Swakopmund et il avait 40 abonnés au début de 1902.

exportations allemandes n'ont été que de 184.000 marcks contre 209.000 l'année précédente et encore faut-il compter dans ce total, 158.000 marcks de guano, c'est-à-dire que seulement 26.000 marcks de produits ont été exportés de l'intérieur du pays. Quant aux importations d'Allemagne, leur chiffre a été de 2.849.000 marcks. Cette somme contient, il est vrai, les rails et le matériel de chemins de fer construit aux frais de l'Empire. Quant au chiffre des importations et exportations totales en 1899, elles ont été respectivement de 10.900.000 francs et de 7.000.000 de francs. En 1900, les importations ont diminué de 1.900.000 francs et les exportations de 490.000 francs.

Ces chiffres n'indiquent certes pas un mouvement commercial suffisant pour donner à une voie ferrée de grands éléments de prospérité, d'autant plus que beaucoup de produits exportés sont récoltés sur la côte elle-même, comme le prouve le commerce des guanos.

Mais cet état n'est que transitoire. Sans doute quand la colonie sera plus peuplée, que les colons allemands y auront fondé des centres d'élevages, que les mines importantes découvertes déjà seront exploitées, le chemin de fer aura fort à faire pour contenir les demandes. Actuellement, il convient à tous les transports qu'on peut lui demander, son rendement est même inférieur à ce qu'il pourrait donner. Mais sera-t-il toujours suffisant ?

Pendant de longues années encore, étant donné la lenteur des Allemands à exploiter leurs co-



lonies et le peu de goût des colons à peupler leurs propres territoires, la voie ferrée pourra rendre des services appréciables. Mais par sa construction même, par son tracé, par les pentes et les courbes qu'on a été obligé de lui donner, ce chemin de fer ne se prête pas à un travail intensif.

Admettons que les mines de cuivre d'Otavi et de Borup viennent, par suite de raccordements, alimenter le trafic de la voie existante. Celle-ci succombera sous le poids. Il faudra songer à modifier une grande partie de son parcours, donner à la voie un écartement supérieur, et faire en un mot ce que les Anglais ont fait pour le Beira Railway au Mozambique. Cette dépense supplémentaire, ces modifications importantes auraient pu être évitées, si on avait agi avec moins de précipitation, sous l'étreinte de circonstances pressantes.

Depuis 1889, Swakopmund était choisi comme point de départ d'une voie de pénétration, puisque la meilleure des rades Walfish Bay était restée à l'Angleterre ; on savait que tôt ou tard on subirait la nécessité inhérente au sol africain, d'établir une voie ferrée. Et cependant en 1897, rien n'était préparé, rien n'était étudié.

Aussi au moment où il faut agir, est-on tout désemparé.

Les officiers auxquels est confiée la tâche si ingrate de construire une voie ferrée dans de pareilles conditions, s'en sont tirés à leur honneur ; ils ont surmonté avec une persévérance digne d'éloges les difficultés qui, à chaque pas, se dressaient

devant eux. Mais autant une lenteur trop grande nuit dans la construction des communications africaines, autant une précipitation trop hâtive peut avoir des conséquences funestes.

Cette faute se paiera plus tard quand le trafic sera accru et qu'il faudra alors créer, à coups de millions, une nouvelle voie, à côté d'une voie ancienne devenue sinon inutilisable du moins largement insuffisante. Ici comme en toutes choses, l'imprévoyance se solde par des sacrifices, heureux quand ils ne sont que pécuniaires!

Il est vrai de dire en terminant, que cette éventualité ne parait pas à redouter pour le moment. D'une part en effet le gouvernement a refusé toute subvention pour l'embranchement d'Otavi et de plus la « South West Africa Co » a projeté la voie ferrée dont il est question plus loin. Et l'on sait qu'en matière de lignes ferrées les Anglais n'hésitent pas longtemps.

**Projets.** — Les Allemands ont encore projeté deux nouvelles voies ferrées dans leur colonie.

La première quittant la côte à la baie de Luderitz gagnerait la région de Keetmanshop.

La baie de Luderitz est la seule qui offre un bon port dans l'ouest africain allemand. C'est cette circonstance qui a donné naissance au projet qui mettrait en relations la partie sud de la Colonie avec la côte, et cependant, au dire du lieutenant-colonel Gerding, qui a parcouru cette région, le pays est extraordinairement difficile.

De la mer on monte continuellement à des altitudes importantes.

Le sol granitique, sans végétation, est très tourmenté et découpé par des fissures larges et profondes. Des dunes de sable, se déplaçant à chaque tempête, donneront infiniment de mal pour l'établissement du rail. A peine les chars à bœufs peuvent ils, dans cette solitude mouvante, retrouver la trace des pistes où on n'a pas passé depuis quelques jours.

Pendant les 16 à 17 kilomètres que dure cette traversée, de nouvelles difficultés surgissent à chaque instant. Puis on pénètre dans une région déserte, sans eau, sans arbres, où les pentes abruptes succèdent à des vallées profondes. Il en est ainsi pendant une centaine de kilomètres.

Et le lieutenant-colonel Gerding ajoute que notamment pour les 30 premiers kilomètres, il ne sait s'il n'y aurait pas lieu d'employer un chemin de fer à crémaillère.

Quoi qu'il en soit de ces difficultés, on arrivera à les surmonter, et on dit même qu'une Compagnie privée a eu la concession de cette ligne qui s'arrêtera provisoirement à Aus.

La seconde voie projetée est de beaucoup la plus importante. Une convention anglo-allemande, signée le 28 octobre 1899, fixe les conditions d'exploitation d'une ligne de chemin de fer qui, partant de Great Fish Bay, sur la côte de l'Atlantique, pénétrerait par le Sud-Ouest africain allemand jusqu'au Nyassaland anglais. Cette ligne pourrait

mettre le Transvaal et la Rhodesia en communication avec un point de la côte, rapproché de plus de 2.000 kilomètres de l'Europe que Cape-Town.

Elle permettrait ainsi aux Allemands d'exploiter les richesses minérales qui doivent exister dans cette partie de la colonie.

La Great Fish Bay ou Baie du Tigre, s'ouvre dans le littoral de l'Angola (Mossamedes), un peu au nord de l'embouchure du Cunène. Elle est couverte à l'Ouest par une langue de terre longue et étroite appelée presqu'île du Tigre.

En vertu de cette convention anglo-allemande la Compagnie anglaise de l'Afrique Australe s'interdit de poursuivre son chemin de fer vers la côte occidentale de l'Afrique, depuis la Rhodesia et le Bechuanaland, au-dessus du 14° de latitude, excepté en partant d'un point de la frontière anglo-allemande à déterminer avec l'Allemagne.

De plus, la Chartered s'interdit de construire un chemin de fer à partir de la Rhodesia ou du Bechuanaland au nord du 14° de latitude, dans la direction de l'Ouest, jusqu'à ce qu'une voie ferrée ait été construite au sud de ce degré, à travers le Sud-Ouest africain allemand.

En retour, l'Allemagne a autorisé l'Angleterre à faire passer par l'Afrique Orientale allemande, son télégraphe du Cap au Caire.

Enfin on parle maintenant du prolongement de la ligne de Windhoek jusqu'à Mafeking, qui serait construit par les soins de la Compagnie anglaise « Villanders south African concession ».

Pour terminer, disons quelques mots d'un projet qui a reçu déjà un commencement d'exécution, mais qui est entièrement anglais. L'expert Christophen James, délégué de la « South West Africa Co », affirmait il y a quelque temps, que la mine de Tsumeb, près d'Otavi, était très riche en cuivre. Les filons visibles pourraient donner pendant cinq ans, 7.760 tonnes de cuivre et 14.700 tonnes de plomb, c'est-à-dire un revenu annuel de 6.000.000 de marcks environ. Mais pour entreprendre une exploitation sérieuse de ces mines, il faut un chemin de fer. Aussi la « South West Africa » qui possède une grande partie des territoires septentrionaux de la colonie allemande n'a-t-elle pas hésité. Dans son rapport de 1902, il est dit que la Compagnie des Mines d'Otavi est décidée à construire une voie ferrée de 470 milles qui déboucherait à Port Alexandre en territoire portugais. On parle de 1.655.000 livres comme dépense de construction, c'est-à-dire près de 40.000.000 de francs, dont 1.250.000 francs seraient donnés à la « South West Africa », qui ferait abandon de ses droits. Le tracé a déjà été étudié assez sommairement par M. Hartmann, et il n'offrirait pas de trop grandes difficultés. Port Alexandre est de 1.300 milles moins éloigné de l'Europe que le Cap, et de 200 milles seulement plus éloigné que cette dernière ville de Buluwayo.

Cette nouvelle n'a pas été sans jeter un certain trouble dans les milieux coloniaux allemands. « Partout, dit M. Seidel dans la *Koloniale Zeitung*,

notre expansion coloniale a rencontré l'Angleterre, mais nulle part autant qu'ici, son action ne s'est donnée plus librement carrière. La meilleure région du Sud-Ouest est en majeure partie, le domaine de compagnies anglaises. Le rêve des coloniaux anglais est de placer l'Afrique entière sous la domination britannique. Mais ce qui est le plus déplorable au point de vue allemand, c'est que sous le projet de donner un débouché aux mines de Tsumeb, les Anglais ne parlent de rien moins que de faire servir cette ligne à l'accomplissement du Transafricain, qui de Port Alexandre irait rejoindre à Gaborones le railway du Cap à Bulavayo. »

« Ce transafricain, lit-on dans les feuilles allemandes, de Port Alexandre à Beira, sera un second canal de Suez, une nouvelle route ouverte à l'activité de l'Angleterre. » Et tous les coloniaux sérieux, d'un commun accord, supplient le gouvernement d'entraver ces nouveaux desseins.

Que résultera-t-il de ces différents projets ? Jusqu'à ce jour rien n'a été fait par les Allemands. Tout en comprenant la nécessité de communications rapides et économiques dans ces vastes territoires, ils n'ont encore, en 1903, donné aucune indication certaine sur leur ligne de conduite.

Quant aux Anglais, bien qu'ils aient beaucoup à faire dans le sud de l'Afrique, avec le développement de leurs voies ferrées, ils n'hésiteront pas à poursuivre des projets avantageux pour leur industrie.

Le commerce anglais qui a des débouchés suffisants, il est vrai, sur la côte Est de Beira au Cap, semble, à l'heure actuelle, sentir la nécessité d'en créer d'autres. Les capitaux anglais trouvent dans la construction des voies ferrées, un placement tout indiqué. Aussi, en gens pratiques, nos voisins d'Outre-Manche commencent par prendre sans retard, ce que les autres semblent négliger. Après, on verra à s'entendre.

Malgré tout, malgré les exemples historiques qui prouvent que l'Angleterre ne quitte pas volontiers les entreprises auxquelles elle a consacré ses livres et son temps, quelques journaux allemands entrevoient l'avenir sous un jour plus riant. « Ne sommes-nous pas en situation d'obtenir la neutralisation de Port Alexandre, disent quelques écrivains coloniaux ! Ne sommes-nous par les héritiers éventuels de l'Angola méridional ? Dès lors, pourquoi nous tourmenter ! »

Ces quelques mots indiquent qu'en Allemagne, on ne se rend pas compte de la ténacité de l'Angleterre qui pourrait avoir pour devise « quand je tiens, jamais je ne lâche ».

On oublie trop facilement la question d'Egypte.

---

## RELATIONS AVEC L'EUROPE

*Woermann Linie.* — De Hamburg à Swakopmund, tous les mois le 25 (Durée du voyage, 30 jours).

*Castle Mail Packets Cy et Union Steam Ship Cy.* — De Southampton à Walfish Bay et au Cap.

*Rhederei Troost à Hamburg.* — Du Cap à Swakopmund toutes les 4 semaines (7 jours de voyage).

---

## BIBLIOGRAPHIE

Collection de la *Deutsche Kolonial Zeitung.*

*Revue militaire de l'Étranger.*

*Bulletin du Comité de l'Afrique Française.*

*Deutscher Kolonial Atlas.*

*Les chemins de fer africains.*

P. BARRE.

---

**CHEMINS DE FER  
DE L'EST AFRICAIN ALLEMAND  
(Deutsch ost Africa)**

---

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

L'Est africain est la plus grande des colonies allemandes, puisqu'il contient 995.000 kilomètres carrés, c'est-à-dire près de deux fois l'Empire allemand. Sa population est d'environ 6 millions d'habitants. C'est une région compacte de la côte Est africaine qui s'enfonce au cœur du Continent noir jusqu'à la région des grands lacs équatoriaux. Le Victoria Nyanza, le Tanganyika, le Nyassa la baignent au Nord et à l'Ouest, procurant par l'humidité de leurs nappes d'eau immenses la fertilité à une grande partie de la colonie.

La majorité des territoires est située sur les hauts plateaux, qui forment le centre de l'Afrique, plateaux s'abaissant de 1.000 mètres en moyenne par deux ou trois gradins assez brusques dans le voisinage de la côte.

Peu de fleuves ou rivières pouvant procurer des facilités aux commerçants. Leur cours irrégulier,

tantôt minces filets d'eau arrivant avec peine à la mer, tantôt torrents impétueux, arrachant dans leurs remous la végétation de leurs rives, ne permet pas une grande utilisation. De plus comme tous les fleuves africains, ils sont séparés en biefs plus ou moins considérables par des cataractes impossibles à franchir, et par des rapides très dangereux. Donc de ce côté pas grandes ressources.

Les opinions des voyageurs allemands sur leur colonie sont très variables. Les uns comme le Major de Wissmann, prétendent « que pas un seul pied carré ne peut être regardé comme salubre. Les essais faits pour développer ce territoire n'ont pas été jusqu'ici très heureux. Le café, le coton, le tabac n'y ont pas donné des résultats bien remarquables. » D'autres, au contraire, moins pessimistes, pensent avec juste raison, croyons-nous, qu'il y a dans ce pays des éléments sérieux de prospérité. Si les premiers essais n'ont pas réussi, c'est qu'on s'est jeté sur cette nouvelle terre sans préparation, sans renseignements, sans idée directrice, sans plan d'ensemble, et surtout sans expérience coloniale. Le résultat ne s'est pas fait attendre : les premières affaires ont périclité. Leur chute a servi d'exemple, a donné des leçons. Maintenant on est mieux armé pour la lutte ; et ceux qui pensent que tout n'est pas perdu par suite de l'échec de premières tentatives, sont dans le vrai.

Il y a dans l'Est africain, comme dans tout pays neuf, à côté de causes sérieuses de faiblesse, des éléments tout aussi sérieux de prospérité, mais il

faut savoir éviter les unes et profiter des autres.

Les produits des pays tropicaux y poussent à merveille : sur quelques points, entre autres sur les pentes du Kilima Ndscharo, on pourrait cultiver les plantes des zones tempérées; les steppes qui couvrent une partie du plateau central conviennent à l'élevage, enfin les mines d'or dans l'Usambara, les dépôts de charbon trouvés près de Langenburg et de Lindi apporteront, à un moment donné, un sérieux élément de trafic (1).

Mais tous ces éléments, les Allemands ne savent guère les exploiter, et jusqu'ici l'expérience acquise par les fautes des premiers occupants n'a guère profité. Le commerce de la colonie est en partie dans des mains étrangères. Dans un article de la *Kolonial Zeitung* de février 1901 nous lisons ces mots : « Là (dans l'Est africain) nous voyons clairement combien notre colonie est entourée de tous côtés par des chemins de fer qui interceptent ou drainent le commerce de nos territoires. Au Nord-Est le chemin de l'Ouganda, au Sud la voie du Chire et le Transafricain, à l'Ouest les chemins de fer de Congo bloquent notre colonie et en font un simple hinterland de l'Égypte et de la Rhodesia anglaises. » Cette opinion est exagérée, car la plupart des voies signalées ne sont

(1) Commerce de l'Afrique Orientale allemande en 1901.

Importation 9.510.766 marks au lieu de 11.430.540 marks en 1900.

Exportation 4.623.475 marks au lieu de 4.293.645 marks en 1900.

qu'en construction ou simplement en projet, mais il ne faut pas oublier qu'elles seront réalisées demain (1).

Si les Allemands ne se hâtent pas, la prédiction de la *Kolonial Zeitung* ne sera plus une hypothèse, et les plus riches contrées de leur domaine, les régions des grands lacs passeront économiquement au pouvoir des Anglais et des Belges.

De nombreuses routes ont déjà été construites, il est vrai, dont une reliant Tanga au lac Victoria et une autre partant de Dar Es Salaam au Tanganyika par Tabora, mais les moyens de transport sont trop primitifs pour la civilisation actuelle et les besoins de notre époque. Ceux adoptés provisoirement consistent à utiliser les porteurs indigènes qui reçoivent chacun un numéro matricule et une petite avance sur leur paye. Les voyages des caravanes de porteurs exigent de 8 à 90 jours suivant la distance. Dar Es Salaam étant presque toujours le point de départ (2).

Dans l'Afrique, la lutte pour la vie est transformée en une course au rail, et les Allemands n'ont pas l'air d'avoir bien compris cette vérité. Aussi un Anglais, M. Albert Sytner, qui vient de visiter une partie de l'Est africain allemand, après avoir constaté l'état de stagnation des affaires a-t-il pu

(1) Il y a lieu de signaler à ce sujet que les grands lacs sont déjà sillonnés de vapeurs belges et anglais qui font un trafic considérable et facilitent le transport des marchandises par les voies du Congo, du Chire et du Zambeze.

(2) *Economiste français*, 20 octobre 1900.

écrire dans un moment d'humour. « Dans ces conditions, la conservation de cette colonie est pour l'Allemagne un luxe onéreux. Nous trouverons bien un jour, un autre Helgoland à troquer contre cette partie de l'Afrique ». Pour qu'un Anglais, connaisseur en fait de colonies, parle ainsi, il faut que l'Est africain en vaille la peine.

### Ligne de l'Usambara

Jusqu'à ce jour, les Allemands n'ont construit qu'un petit chemin de fer ouvert de Tanga à Korogwe, appelé ligne de l'Usambara. L'histoire de cette voie est assez pénible et rappelle un peu les efforts que nous faisons dans notre Soudan.

Une Compagnie allemande, « l'Eisenbahn Gesellschaft Fur Deutsche Ostafrika » avait obtenu la concession d'une ligne à voie de 1 mètre partant de Tanga et se dirigeant vers Korogwe sur le Pangani. De là on se proposait sans doute de gagner les pentes sud du Kilima Ndscharo et le lac Victoria. Le pays était riche et fertile, toute la contrée de l'Usambara répondait à une exploitation profitable pour une voie ferrée. Malheureusement les ingénieurs chargés de la construction, n'avaient pas assez compté avec les difficultés de toutes sortes qui, dans les contrées tropicales se dressent devant les hardis pionniers de la civilisation. Insectes qui rongent les bois en très peu de temps, pluies diluviennes qui emportent ponts et ballast, détrui-

sant en une heure les travaux de plusieurs mois.

Après trois ans (1894 à 1896) d'efforts sans nombre, de réfections continuelles, la locomotive parvint à Muhesa, situé à 40 kilomètres du point de départ. Malgré des subventions, la Compagnie dut renoncer, faute d'argent, à continuer ses travaux dans la direction de Korogwe. Le kilomètre avait coûté 72.000 marcks de construction. Devant la fâcheuse posture de la Compagnie, le Conseil colonial allemand réuni à Berlin le 24 octobre 1898, sentant la nécessité de pousser une voie ferrée dans cette direction, demanda la prolongation du chemin de fer de Tanga à Muhesa jusqu'à Mombo. En même temps il étudiait et approuvait les conditions dans lesquelles l'Etat se rendait acquéreur de la ligne.

Celle-ci fut donc rachetée et on se mit aussitôt à l'œuvre pour terminer le travail. En 1900 un crédit de 2.686.250 francs était voté pour pousser le rail de Muhesa à Korogwe et en 1901, un nouveau crédit était attribué à la ligne.

Au début de 1902, d'après les renseignements fournis de la façon la plus aimable par M. le baron Gotzen, Gouverneur de l'Est africain, la ligne de Korogwe était terminée, et les travaux d'infrastructure de la voie du tronçon Korogwe-Mombo (44 kilomètres) étaient achevés.

Ainsi, en 8 ans, après des efforts nombreux, on est parvenu à construire 128 kilomètres de ligne, c'est-à-dire une moyenne annuelle de 16 kilomètres environ. C'est peu si on compare ce travail à celui

fourni par les Anglais à quelque cent kilomètres plus au Nord, dans l'Ouganda!

Le trafic de 1901 a donné les résultats suivants qui sont en somme assez médiocres.

Personnes payantes de	{	Européens	11.5
Tanga à Korogwe.....		Indigènes	11.7
Personnes payantes de	{	Européens	11.4
Korogwe à Tanga.....		Indigènes	11.6

Ce qui représente un nombre de personnes kilométriques de 955.143.

La ligne a transporté gratis le nombre de voyageurs suivants, dans les deux sens: européens 1.187 et indigènes 21.129, soit un nombre de personnes kilométriques égal à 216.845.

Les marchandises payantes ont donné les résultats :

de Tanga à Korogwe.....	2.267 tonnes,
de Korogwe à Tanga.....	559 tonnes,
soit un total de 109.431 tonnes kilométriques.	

Les marchandises non payantes ont donné dans les deux sens 31.904 tonnes et un total de 424.2 tonnes kilométriques.

Le transport de bétail n'a produit qu'un trafic de 138 têtes (1).

En 1902, la section exploitée n'a rapporté que 24.000 marcks, c'est peu pour une dépense de plus de 5.000.000 de marcks.

M. Gustave Sell, dans le *Kolonial Zeitschrift* donne à la faiblesse des recettes les causes suivantes :

(1) La mouche tsétsé ravage toute la région.

vantes. Les plantations de café qui faisaient la richesse d'une partie de la contrée, sont attaquées depuis quelques temps par une maladie parasitaire peu connue encore. Aussi un arrêt dans les plantations s'est-il produit, et plusieurs Compagnies dont les ressources étaient insuffisantes, se sont-elles vues forcées de liquider.

De plus, au point de vue technique et administratif, des erreurs dont les conséquences se font cruellement sentir aujourd'hui ont été commises dans la construction et dans l'exploitation. On a eu tort de vouloir appliquer dans l'Usambara les règles admises dans la construction des lignes nationales. Sauf nécessité absolue, les rampes de 1 m. 60 et les courbes de 200 mètres étaient interdites. C'est assez dire que là encore on a manqué d'expérience en voulant transplanter en bloc les usages européens au pays africain.

M. Sell est partisan de la voie de 0 m. 75, nous pensons que la voie de 1 mètre telle qu'elle est établie dans l'Est africain allemand est préférable, bien que sa construction soit plus onéreuse; car si le rendement possible est trop considérable actuellement pour l'état de développement de la colonie. il faut prévoir l'avenir. L'avenir c'est le prolongement vers le lac Victoria, c'est la découverte de mines dont le prospecteur Arndt a assuré l'existence, c'est le commerce de bétail dans le pays des Massaï dont les habitants s'habitueront à se défaire pour en tirer profit. Et alors, que de travaux à refaire, que de ponts, de remblais, d'ouvrages d'art

à remplacer. Dans une entreprise de longue haleine comme l'établissement d'un chemin de fer aux colonies il faut prévoir l'avenir, étudier ce que d'autres plus expérimentés ont fait avec succès et ne pas escompter un bénéfice immédiat.

Quant à l'exploitation, il y aurait sans doute des économies sérieuses à y apporter.

On n'a pas besoin pour faire circuler 3 trains par semaine, du matériel et du personnel nécessaires dans une entreprise exploitée intensivement. Ces deux éléments peuvent être augmentés au fur et à mesure des besoins et de la prospérité croissante. Les Hindous employés dans les fonctions inférieures, pourraient être utilisés d'une façon plus judicieuse. Enfin sur ce chapitre il serait, croyons-nous, facile de réaliser des économies sérieuses, sans nuire au trafic actuellement très restreint du chemin de fer de l'Usambara.

Voici donc où en est actuellement le chemin de fer. En 1899, lorsque le Comité colonial s'était occupé de cette voie de pénétration, il avait été question de prolonger la ligne jusqu'à Musea, localité située sur les bords du golfe Speke au sud du lac Victoria, en passant par la région qui s'étend entre le versant méridional du Kilima Ndscharo et le Nord des lacs Nanyara et Eyassi. Maintenant il semblerait que les projets sont moins vastes, et que pour le moment on s'arrêtera à Mombo.

La construction si rapide du chemin de fer de l'Ouganda au milieu de difficultés énormes, a été pour les Allemands une désagréable surprise. Ils

n'imaginaient pas que ce travail colossal put être achevé en si peu de temps. Maintenant, distancés comme ils le sont, subissant le contre coup de leur imprévoyance, ils ont tourné leurs vues sur une voie pour laquelle la concurrence sera moins âpre, sur le Centralbahn.

Et cependant, bien que le commerce du nord de la colonie soit, dès à présent, en grande partie dans les mains anglaises, il y aurait encore moyen d'alimenter une voie ferrée dans l'Usambara, telle que l'avait prévue le projet de 1899. La lutte il est vrai, serait plus difficile, les Anglais ont accaparé les marchés du Victoria grâce à leur flotille de vapeurs ; ils sont installés pour des transports rapides à Mombasa et cette ville tend à devenir un grand port. Mais avec l'esprit pratique que les Allemands ont montré sur beaucoup d'autres points du globe, il semblerait qu'ils peuvent faire dériver à nouveau un courant commercial que les Anglais ont capté par un coup de maître. Ils s'entendent à merveille à saisir un marché déjà exploité par d'autres, leur développement commercial depuis trente ans le prouve assez, aussi pourront-ils un jour reprendre la possession économique de leur territoire.

Mais afin d'atteindre ces résultats, ils doivent se préparer à de grands sacrifices pécuniaires pour construire une ligne onéreuse, qui tout d'abord ne payera pas et pour installer le port de Tanga et le rendre capable de recevoir les grands vapeurs, qui y feraient escale.

En un mot il faut achever l'outil ébauché, le per-

fectionner par toutes les ressources dont dispose l'industrie allemande et surtout ne pas craindre de semer beaucoup pour récolter longtemps après ; car dans la lutte colonialité africaine, le shelling anglais pèse d'un plus grand poids que le mark allemand. Aussi faut-il déplorer que le Reichstag ait refusé de voter le crédit de 1.150.000 marks demandé par le gouvernement pour le prolongement jusqu'à Mombo, prolongement dont l'intrastucture était déjà faite. C'est une faute qui exigera sans doute de gros sacrifices.

### Projets de chemin de fer

A entendre un Allemand prononcer les mots Deutsch Ostafrikanische Centralbahn, on croirait à un projet colossal presque irréalisable, comme le transsibérien ou le transafricain. C'est la ligne par excellence des coloniaux d'Outre-Rhin, le chef-d'œuvre de la civilisation.

Des conférences ont été prononcées, des écrits de toutes sortes ont paru pour émouvoir l'opinion publique et mettre en branle les hautes influences de l'Etat. A plusieurs reprises, la *Deutsch Kolonial Gesellschaft* a demandé avec instance au Gouvernement, l'ouverture immédiate des travaux : « Caveant Consules », s'écriait le conseiller privé OEchselhauser, le 15 août 1899, dans la *Kolonial Zeitung*, en signalant les projets des Anglais et

des Belges dans la construction des chemins de fer de la région des lacs.

Et en effet, le temps presse et l'œuvre, sans être « colossale », est cependant très considérable.

Il s'agit de 1.500 à 2.000 kilomètres de rail à poser, ce qui sans doute sera long et onéreux, mais n'est pas fait pour troubler nos esprits, nous qui avons assisté au déploiement de ces longs rubans d'acier, qui sillonnent l'Asie et l'Amérique.

Du reste voici rapidement exposée l'historique de la question :

Dans sa séance du 16 octobre 1899, le Conseil colonial de l'Etat allemand émettait à l'unanimité, l'avis qu'il y avait lieu pour le Gouvernement de se charger de la construction d'une ligne de pénétration de la côte de l'Océan indien aux lacs Tanganyika et Victoria. Cet avis était basé sur les études d'un Comité provisoire institué en 1892, et sur les considérations mises en lumière au Reichstag, au moment de la discussion du rachat de la ligne de l'Usambara.

Le Comité provisoire formé par des membres de la Société de l'Est africain allemand, de la section coloniale du Ministère des Affaires étrangères et de la Banque allemande avait pendant 5 ans étudié de près les questions. Ce Comité était d'avis que la construction de la ligne devait être confiée à une Société privée qui aurait l'aide du Gouvernement par une garantie d'intérêt, par exemple. Mais à cette époque, le peuple allemand, le Reichstag, la

haute banque se désintéressaient complètement des affaires coloniales.

Ce n'est que lorsque les Anglais poussèrent activement la construction de leur chemin de fer de l'Ouganda, et qu'en Belgique on mit en avant l'idée de relier le Tanganyika à la partie navigable du Congo, que les Allemands recommencèrent à s'occuper sérieusement de leur chemin de fer de pénétration vers le centre de l'Afrique.

Grâce aux efforts que déploya le général Liebert, gouverneur de la Colonie, on réunit le capital d'une Compagnie qui, moyennant un intérêt de 360.000 marks, garanti par le Gouvernement, entreprendrait la construction de la voie ferrée.

Le Reichstag lui-même parut entraîné dans le mouvement, puisque à cette époque (1899) il se décida à reprendre le chemin de fer de Tanga. C'est de cette discussion que sortit l'idée de faire exécuter la ligne par le Gouvernement lui-même et non par une Société privée.

La pensée qui avait présidé à ce changement de projet, était sans doute née du désir d'avoir les mains absolument libres pour régler toutes les questions qui se poseront, lorsque tôt ou tard, il y aura à faire un raccordement avec le chemin de fer anglais du Cap au Caire.

M. Cecil Rhodes était en effet venu à Berlin l'année précédente, pour obtenir le passage du transafricain à travers le territoire allemand. Il n'avait pas obtenu gain de cause, puisque le Gouverne-



ment refusait de laisser les Anglais construire une ligne dans leur colonie.

Cependant, d'après ce qu'on croit, l'Allemagne se serait engagée à construire elle-même le tronçon du transafricain qui la concernait, après avoir exécuté la ligne de pénétration de la côte aux Grands lacs.

D'ailleurs, aux termes du traité anglo-allemand du 1<sup>er</sup> juillet 1890, l'Allemagne avait résolu de faciliter un transit libre de droits entre les sphères septentrionales et méridionales des colonies de l'Angleterre.

Quoi qu'il en soit, le Gouvernement répondant à la proposition du Conseil colonial, l'avertit qu'il était décidé à construire lui-même la ligne, il devait émettre dans ce but, un emprunt à 3 1/2 0/0 et demander au Reichstag de voter un crédit de 100.000 marks pour faire face aux premiers frais. Dans trois ans le chemin de fer devait atteindre le pays d'Ukani et la construction de ce premier tronçon devait coûter 12.000.000 de marks.

L'opinion et la presse allemande accueillirent favorablement le projet. Toutefois il trouva de rudes ennemis dans le voyageur Hans Meyer et dans l'explorateur bien connu, le Docteur Schweinfürth. Dans un article de la *Gazette de Voss*, celui-ci disait notamment : « Trois raisons seulement peuvent à l'heure actuelle, justifier l'établissement de voies ferrées en Afrique ; 1<sup>o</sup> des raisons de stratégie ; 2<sup>o</sup> la nécessité de contourner des chutes ; 3<sup>o</sup> l'utilité qu'il y a à pénétrer dans des régions

montagneuses où il y a moyen d'établir des plantations et des colonies de peuplement.

De ces trois conditions, il n'y a que la dernière que l'on retrouve dans l'Est africain ; c'est elle notamment qui justifie la construction du chemin de fer de Tanga. « Il aurait désiré que les sommes considérables employées aux colonies, fussent utilisées pour la création de câbles, de ports, de quais, de ponts à l'intérieur, etc. ».

A cela le capitaine Leue répondit dans le *Kolonial Zeitung* du 9 novembre 1899 :

« Le professeur Schweinfurth dit que le chemin de fer central serait une expérience trop coûteuse. Depuis douze ans, nous avons fait assez d'expériences dans l'Est africain. Nous savons maintenant ce qui y croît et ce qui n'y croît pas, ce que nous pouvons en attendre et ce à quoi nous devons renoncer.

» Le « Central » ne sera donc pas une expérience ; c'est une nécessité à laquelle nous ne pouvons nous soustraire, si nous voulons tirer parti de notre colonie. Il n'y a pas pour l'Est africain d'entreprise plus importante que la construction du chemin de fer central, non pas jusqu'à l'Ukani, mais au moins jusqu'à Tabora.

» L'établissement de câbles entre l'Allemagne et sa colonie, très désirable en soi, est sans importance pour la colonisation. Nous n'en aurions pas un palmier de plus. Et les meilleurs n'offrent aucune utilité si l'arrière pays reste fermé.

Une route même vers Tabora, ne peut remplacer pour nous le chemin de fer. »

Néanmoins, malgré ces désirs, malgré l'opinion publique qui s'était sérieusement émue de la question, le Reichstag refusa les crédits pour les premiers travaux en 1900, et ce n'est qu'en 1902, le 6 mai, qu'il approuva la construction. Ainsi cette ligne, après huit ans d'études, de débats, de discussion, va enfin recevoir un commencement d'exécution.

Voici dans ses grandes lignes le projet qui a été approuvé. Deux chemins de fer partant de Bagamoyo et de Dar es Salaam (1) se rejoignent en une seule ligne qui se dirigera par Mngoro et Mpapwa sur Tabora.

De ce point, une branche gagnerait le lac Victoria, aux environ d'Usambiro probablement, et l'autre sur le Tanganyika.

Le capitaine Leue, qui a beaucoup étudié la question, estime, trop bas à notre avis, le prix du kilomètre à 30.000 marks (37.500 francs) à moins qu'on ne fasse un chemin de fer facile, un chemin de fer colonial, un pionnier-bahn, et non un chemin de fer à voie normale avec direction, administration, stations...

« Il devrait être construit, dit-il, de la même manière et aussi vite que les chemins de fer en pays ennemi en temps de guerre. » Le tracé

(1) Le Dock flottant de Dar es Salaam a été mis en place il mesure 64 mètres de long sur 22 de large et peut recevoir des bateaux calant 6 mètres.

n'offre pas de difficultés bien considérables. De Bagamoyo à Ujidji il n'y a qu'un tunnel et trois fleuves de la grosseur de la Saale à traverser : le Kingani, le Makata et le Malagarasi. La plaine d'Ugogo et le plateau d'Unyamwezi sont absolument plats. On ne rencontrerait de difficultés sérieuses, mais non insurmontables, qu'à la plaine de Makata, presque tout entière sous l'eau à la saison des pluies, dans la descente de l'Usagara vers l'Ugogo et dans la montée de l'Ugogo sur l'Unyamwezi.

Un second projet, dont il est sérieusement question depuis deux ans, est celui du chemin de fer de l'Océan Indien au lac Nyassa. Cette ligne serait certainement assez rémunératrice pour que des capitalistes puissent en entreprendre la construction, sans garantie du Reichstag, car il se produit déjà un mouvement commercial important dans les possessions anglaises limitrophes (6 millions de marks). Or, comme la durée du voyage pour parvenir dans ces régions par les territoires allemands, est sensiblement plus courte, il se pourrait qu'une voie ferrée fit une partie du transit pour le commerce britannique. Enfin un gros avantage au profit de ce chemin de fer serait le voisinage de mines de charbon dont l'existence a été reconnue dans la région de Langenburg.

M. Herfurth, qui s'est fait le champion de ce projet, expose dans la *Koloniale Zeitschrift* ses idées à ce sujet. « Nulle part, écrit-il, on ne voit, dans toute l'Afrique Orientale allemande, un ré-

veil agricole plus remarquable. Nulle part on ne trouve des champs mieux cultivés et des plantations de bananes plus belles que dans le pays montagneux du Matengo. Sur la basse Rovuma, à l'ouest de Lukendji, la population est moins dense, il est vrai, mais le sol est fertile et produit le maïs, le riz, le sorgho et les arachides. »

Dans un rapport, M. John Booth dépeint la population de l'Ungeni comme nombreuse et intelligente et cette contrée comme susceptible de devenir un vrai grenier à blé.

Quant aux produits miniers, ils sont très variés et très riches. Entre l'Umbekuru et le Rovuma, on a découvert de l'or, du platine, des diamants et d'autres pierres précieuses. Les eaux, dans le district de Donde roulent des pépites en si grand nombre, qu'un ouvrier indigène peut en recueillir pour 20 marks par jour.

D'après ces données, on voit qu'une ligne ferrée aurait de grandes chances de succès.

Plusieurs points de départ ont été proposés pour la ligne de Nyassa. On a parlé de Kilwa et de Lindi. La voie se dirigerait vers Songea, ou bien par Barikiwa ou bien par la vallée de l'Umbekuru. Sans doute la pensée de favoriser deux ports est très bonne, mais leur hinterland est une grande steppe tantôt desséchée, tantôt inondée et à peu près inhabitée, la steppe de Wakua. Un autre projet consisterait à relier d'abord Kilwa et Lindi, puis à emprunter successivement les vallées de Lukudeli et de la Rovuma. Mais la première sec-

tion serait inutile, puisque les deux ports communiquent entre eux par la mer. D'autre part, la ligne aurait à escalader un plateau de plus de 700 mètres entre les vallées de Lukuledi et de la Rovuma.

Le tracé qui paraîtrait préférable, serait celui qui, partant de la baie de Mnasi, suivrait la Rovuma jusqu'au confluent du Ludschenda et rejoindrait ensuite la route des caravanes pour atteindre Songea. Sur les 500 premiers kilomètres, la montée ne serait que de 750 mètres environ, tandis que le chemin de fer central doit monter de plus de 1.000 mètres sur un parcours de 450 kilomètres.

Outre que ce dernier tracé serait plus facile, le chemin de fer traverserait un pays riche, fertile où le commerce d'arachides, de cire, de tabac, d'ivoire et de caoutchouc est déjà prospère.

Ainsi cette ligne du Nyassa, quel que soit son tracé, beaucoup plus courte que la ligne centrale puisqu'elle n'aurait guère que 700 kilomètres, traverserait des contrées habitables et occupées en grande partie par des populations sédentaires, intelligentes, actives, comme les Wayao et les Wangossi. Ce chemin de fer attirerait de plus une partie au moins du commerce qui se fait aujourd'hui par la voie du Chire. Il pourrait servir à l'exportation du caoutchouc, de l'ivoire, du tabac, des graines oléagineuses qui, au sud de la Rovuma, sont dirigées vers la côte. Plus tard, cette ligne serait complétée par une voie ferrée entre le Nyassa et le Taganyika. Ce lac une fois atteint de ce côté par le rail, les Allemands pourraient tran-

quillement créer ici des richesses agricoles et industrielles suffisantes pour justifier alors la construction d'un chemin de fer central.

Tels sont les deux projets principaux actuellement en question dans l'Est africain allemand. Qu'en adviendra-t-il ? Quel sera leur sort ? Nous l'ignorons. Mais si les Allemands veulent tirer profit de leur colonie, ils doivent se hâter, car des ennemis puissants les guettent, et leur outillage commercial se développe de jour en jour.

Tandis que nos voisins discutent sur la valeur de la région des lacs, sur les meilleurs tracés à suivre pour l'atteindre, les Anglais, les Belges et les Portugais dépensent beaucoup d'argent et d'activité pour l'ouvrir à la colonisation. Au Nord, c'est le chemin de fer de l'Uganda qui entraîne dans sa course rapide, les produits des pays environnants le Victoria. A l'Ouest, c'est l'Etat du Congo et la puissante Compagnie du « Katanga », qui travaillent à étendre vers l'Est leur action économique. Au Sud, dans l'Afrique anglaise, de grandes Compagnies de plantations et de commerce se hâtent d'atteindre les lacs sur lesquels naviguent les navires à vapeur et à voiles de l'« African lakes corporation », de l'« International Flotilla Co », et de la « Scharrer's Sambesi Traffic Co ». Plus de 25.000.000 de marks sont engagés dans différentes entreprises de cette région.

De leur côté, les Portugais ont 20.000.000 de francs engagés dans la « Companhia do Nyassa », et le projet du chemin de fer de Chire est estimé à

40.000.000 de francs. L'Allemagne n'a rien fait qui puisse être comparé à de pareils efforts. Les capitalistes, le Gouvernement, se montrent excessivement timorés. Pour construire les premières sections, jusqu'à Mngoro, on estime qu'il faudrait cinq ans. On pense arriver à Udjidji dans vingt ans, au Victoria dans vingt-cinq ans, tandis que les Belges veulent terminer leur chemin de fer dans huit ou dix ans au plus.

Et cependant, il faudrait se hâter, car l'Afrique orientale allemande, d'après les rapports officiels, est en train de perdre sa valeur, comme pays de transit. Le port allemand de Mwanza, sur le lac Victoria, qui ravitaillait une partie de sa colonie anglaise, est déchu de son importance au bénéfice du port anglais de Entebbe.

Jadis les caravanes de Bagamoyo et de Saadani, passant par Tabora transportaient annuellement de 30.000 à 40.000 charges. Ce commerce procurait aux porteurs des salaires qui s'élevaient jusqu'à 1.750.000 marks. Il est tellement tombé aujourd'hui, qu'en janvier 1902 on pouvait trouver pour 15 roupies des porteurs allant de Dar es Salaam à Mwanza. Au Tanganyika, même situation.

Les maisons de commerce de Bagamoyo et de Dar es Salaam avaient autrefois des agents sur les bords du lac. Aujourd'hui, il n'y a plus qu'un seul commerçant allemand, encore est-il associé au Vali d'Udjidji.

Au Nyassa, la situation n'est pas meilleure, tout ce qui est allemand y est en décroissance.

Aussi, devant ce tableau quelque peu alarmant, devant cette échéance d'un quart de siècle pour la construction des voix ferrées, M. Herfurth a-t-il pu écrire dans la *Koloniale Zeitschrift* : « Si nous nous refusons à exploiter une région que nous nous sommes engagés, par devant les nations, à coloniser, nous serons forcés de faire place à d'autres. Nous n'avons pas le droit de nous enfoncer comme un coin dans le continent africain, et de croire avoir assez fait, en possédant des colonies allemandes pour la satisfaction de nos désirs. »

---

## RELATIONS AVEC L'EUROPE

*Deutsche ost Afrika Linie.* — De Hamburg à Dar es Salaam par Naples, tous les 15 jours (20 jours de voyage de Naples).

*Peninsula and Oriental St. N. C. et la British India Steam Navigation Cy.* — De Brindisi à Mombasa et Sansibar, une fois par mois (21 jours de Brindisi).

*Messageries maritimes.* — De Marseille à Sansibar, une fois par mois (18 jours de Marseille).

---

### BIBLIOGRAPHIE

*Les chemins de fer africains.*

P. BARRE.

Collection de la *Kolonial Zeitung*.

Collection du *Bulletin du Comité de l'Afrique française*.

Différents numéros de l'*Economiste français*.

---



**Chemins de fer  
des Colonies Italiennes**



## CHEMIN DE FER DE L'ERYTHRÉE

A la fin du rapport rédigé en 1891, sur l'Erythrée, M. de San Giuliano concluait en ces termes : La colonie est susceptible de servir de « sfogo » à une partie de l'émigration italienne et il y a lieu d'espérer qu'elle pourra, peu à peu, être mise en état de se suffire financièrement à elle-même. Pour atteindre ce double but, il est nécessaire de consacrer la plus grande partie des recettes coloniales à des travaux productifs, spécialement à des routes...

Ainsi qu'il est facile d'en juger par les lignes précédentes, les Italiens avaient tout d'abord compris la nécessité de créer des communications faciles pour mettre en valeur leur colonie. Dès le début, ils avaient dépensé pas mal d'argent, avaient installé des routes reliant Massaouah à Zula, à Asmara, à Keren et Agordat. Enfin ils avaient établi un tronçon de voie ferrée de Massaouah à Saati.

Mais au lieu de songer à développer le commerce, l'industrie, ils s'attachèrent tout d'abord à faire de l'Erythrée une colonie militaire. Aussi

M. di Rubini, lors de la discussion du programme africain en 1897, a-t-il pu dire à la Chambre :

« Si encore j'espérais que sous la protection de nos soldats on puisse développer une colonie de peuplement. Mais les faits ont prouvé que cette espérance était une illusion... Nous avons un budget d'environ 19.000.000 de francs, disons 20 millions pour ne pas nous tromper. » Toutes ces dépenses ne servaient qu'à maintenir l'occupation par la force armée.

Depuis lors, l'Italie s'est ressaisie, elle a pensé avec juste raison, qu'avant de songer à agrandir ses domaines, il fallait organiser celui qu'on possédait. Agir contre le Négus par les armes, était périlleux, agir par la diplomatie était préférable.

Sa politique s'est donc heureusement modifiée dans ce sens et elle commence à tirer parti de cette nouvelle orientation coloniale.

En 1897, les vapeurs italiens provenant de Gênes, Naples, Alexandrie, Suez, ont débarqué 1.400 tonnes de marchandises ; 30 vapeurs anglais ont porté du charbon de terre, de la soie brute et des fruits pour 11.000 tonnes ; 13 vapeurs autrichiens ont débarqué du bois, des tissus, du sucre. A l'exportation, on comptait 60 tonnes de café abyssin, 10 tonnes de peaux, 400 tonnes de nacre et de nombreuses cargaisons d'ivoire, de cire, d'écaille, de gomme, etc...

Le trafic, sans être considérable, était, on le voit, relativement important. La douane avait encaissé cette année 1.250.000 francs en tenant compte

des exemptions dont bénéficiaient différents produits, tels que la nacre, la cire, le café, l'or, etc...

Dès 1899, M. Martini, gouverneur de la colonie, constatait que la situation de l'Erythrée s'améliorait depuis que le programme colonial était pour ainsi dire plus concentré : il avait fait venir des cultivateurs de café de l'Yemen et avait exécuté des essais de plantations de caoutchouc. En même temps il faisait étudier le prolongement du chemin de fer de Saati dans la direction d'Asmara.

Aussi les colons commençaient-ils à s'y installer. Il y avait, à cette époque, 2.014 blancs en majorité italienne, sans compter l'élément militaire.

De 30.000 tonnes en 1897, l'importation s'élevait à 48.000 en 1898 et à 90.000 en 1899.

De plus, des prospecteurs parcouraient le pays, y découvraient des gisements aurifères importants et aussitôt des Compagnies puissantes se formaient pour les exploiter.

En même temps que l'Erythrée se développait à l'intérieur, les Italiens obtenaient de l'Empereur Ménélik de grandes facilités pour le commerce avec les provinces septentrionales de l'Abyssinie. Une ligne télégraphique était construite de Massaouah à Addis Abeda. Chaque année réalisait un progrès économique considérable. Enfin, grâce aux efforts d'une diplomatie habile, le major Ciccodicola signait avec l'Ethiopie un traité arrêtant d'une façon presque définitive, le tracé de la frontière méridionale de l'Erythrée. Aussi, maintenant que toute préoccupation de conflit semble écartée par suite

de la ratification de ces conventions, la colonie vait-elle pouvoir se livrer avec toutes ses ressources, à son développement économique et à l'exploitation commerciale des provinces abyssines laissées pour ainsi dire à son influence. Déjà, en 1901, par suite de l'amélioration constante de la situation, le mouvement à la douane de Massaouah présentait une grande avance sur le trafic des années antérieures. Il se chiffrait par 9.342.000 livres d'importations (dont 2.074.000 de provenance italienne et 7.267.000 de provenance étrangère) et 2.759.000 livres d'exportations (1).

Mais pour que l'exploitation de cette colonie, qui offre beaucoup de ressources, qui possède des centaines d'établissements, puisse donner des résultats, il faudra améliorer les communications anciennes, en créer de nouvelles à l'effet de drainer une partie du commerce qui s'écoule lentement à la mer Rouge. Du reste, M. Prinetti, ministre des affaires étrangères a, dans la séance du 18 décembre 1902, exposé au Parlement Italien les projets du Gouvernement et en particulier la question des chemins de fer de Massaouah au Haut Plateau.

(1) A l'importation, les cotonnades occupent la première place et constituent presque la moitié de l'importation totale, avec une valeur de 3.391.562 livres. La plus grande partie de cet article est destinée à la consommation intérieure de la Colonie ; l'exportation en Abyssinie, où ce produit pourrait trouver un bon débouché, n'a été que de 800.000 livres.

L'exportation des perles a donné un total de 1.200.000 livres.

Cette dernière question est vitale pour la colonie, nous allons, après ce rapide exposé de la situation de l'Erythrée, étudier les conditions dans lesquelles serait établie cette voie ferrée.

Lorsqu'en 1887, la ligne Massaouah à Saati fut construite, on put se demander à quel but répondait ce tronçon de 24 kilomètres. Voulait-on, par la suite, atteindre Kassala et, de là arriver au Nil ? Était-il question de faire grimper le rail sur les hauts plateaux abyssins pour arriver à Asmara, qui joue, de ce côté, à peu près le même rôle que Harar vis-à-vis du chemin de fer de Djibouti ? Nous n'avons pu être exactement renseignés à ce sujet.

Toujours est-il que pendant près de 10 ans, les Italiens, trop occupés par leurs opérations militaires, n'ont rien fait pour continuer leurs lignes ; et cependant ce prolongement eût été très utile, nécessaire même, tant au point de vue stratégique qu'à celui du développement commercial du pays.

Toutefois, pendant cette période, plusieurs projets avaient été mis à jour. Dans l'un d'eux on proposait une prolongation de 35 kilomètres jusqu'aux collines de Dongall et à la conque de Ghinda. Plus tard, la voie s'avancerait dans la vallée de Beresa et de là à Gura.

En 1896, le lieutenant-colonel Oldrini du génie italien, développait dans la *Revue d'artillerie et du génie* (1) les avantages que procurerait l'établisse-

(1) 1<sup>er</sup> novembre 1896.

ment d'un chemin de fer entre Massaouah et Asmara (100 kilomètres environ). Des considérations d'économie le conduisaient à proposer la voie Decauville de 0 m. 60 avec train de 30 tonnes.

Le prix d'établissement serait de 30.000 francs par kilomètre, matériel compris.

Vers la même époque, il fut question de pousser la voie ferrée Massaouah-Saati jusqu'à Aghordat. L'intention des Italiens était, pensait on, de décider les Anglais à faire aboutir à Massaouah et non à Souakim la ligne projetée du Nil à la Mer Rouge. Mais pour qui connaît la politique britannique, ce dessin n'était pas réalisable. Jamais les Anglais, après avoir dépensé beaucoup d'hommes et d'argent à la conquête du Soudan, n'auraient consenti à en faire profiter la colonie italienne, au détriment de leur port de Souakim.

A l'heure actuelle on est décidé de pousser la voie vers les Hauts Plateaux abyssins, dans la direction d'Asmara. Dès l'année 1900, les Italiens, sous l'habile direction du gouverneur de l'Erythree, M. Martini, continuaient leur ligne. Les huit kilomètres de voie au delà de Saati furent terminées en un peu plus de neuf mois. C'est assez dire que le travail fut exécuté lentement. On atteignait ainsi les pentes du mont Digdigta (698 mètres), première manifestation montagneuse rencontrée au delà de Saati, dans la région appelée Mai-Athal où s'élève aujourd'hui une minuscule et élégante station. Celle-ci communique par une route large et commode avec celle de Ghinda et des plateaux.

Ce tronçon a été livré à l'exploitation, maintenant on travaille à celui qui aboutira à Ghinda et de là à Asmara. Ce grand projet, longtemps désiré par la colonie, comme élément essentiel de la prospérité industrielle et commerciale et aussi comme garantie de sécurité au point de vue stratégique et militaire, va enfin recevoir son exécution.

Par suite de la découverte de gisements importants de quartz aurifère dans le territoire de l'Hamasen, de la concession de terrains à un syndicat anglo-italien, et en raison d'une entente survenue entre le syndicat et le gouvernement de la colonie, une Commission technique fut formée en Italie et chargée d'étudier complètement le tracé de la voie ferrée de Mai-Athal à Asmara.

Dans un article paru dans l'*Italie coloniale* au début de 1902, il est question de cette mission et des résultats qu'elle a fournis. C'est là que nous avons pu trouver quelques données sur le projet, à l'heure actuelle en cours d'exécution.

En janvier 1901, la Commission technique arriva à Massaouah. Son chef, l'ingénieur Gregoletti, de Vérone, entra aussitôt en pourparlers avec le gouverneur. Celui-ci qui connaissait à fond la région et ses exigences, exposa quel devait être le but de la ligne et recommanda de mener le travail avec économie et rapidité.

L'œuvre était relativement difficile, puisqu'il s'agissait de faire partir une ligne ferrée d'un niveau un peu supérieur à 80 mètres au-dessus de celui de la mer, de la conduire à l'altitude de

2.400 mètres à travers une région où se rencontreraient des climats différents, des terrains très coupés et de formations diverses.

A l'heure actuelle, il n'existe qu'une seule voie en Amérique qui atteigne une altitude supérieure ; dans les territoires des Etats Unis, un tronçon court pendant quelques kilomètres, à 3.000 mètres au-dessus du niveau de la mer. La tâche était donc délicate, mais non hors de proportion avec les moyens dont dispose l'industrie moderne.

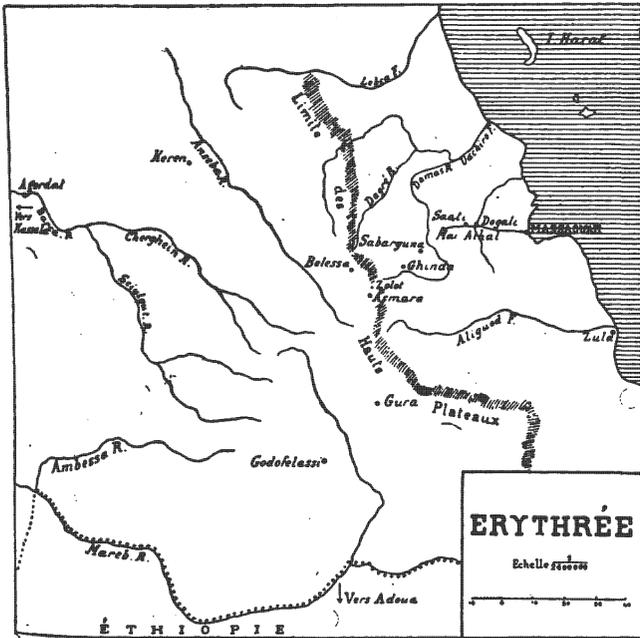
La Commission composée de 4 ingénieurs, en plus du chef de mission, de 7 adjoints et d'environ 70 indigènes, exécuta des levées en février 1901 et les termina en juillet. Elle retourna en Italie en août et, à Vérone, avec l'aide de 25 dessinateurs, donna au projet tout son développement.

On avait admis une pente maxima le long de la ligne de 30/1000 : le rayon minimum des courbes était de 100 mètres jusqu'à Ghinda, au delà, le rayon descendait à 80 mètres.

La ligne serait à voie étroite de 1 mètre, de sorte qu'on pourrait utiliser le matériel roulant de la ligne Massaouah-Saati.

Pour bien comprendre l'importance du travail produit, il est nécessaire de connaître les régions à travers lesquelles le tracé a été fait.

Tandis que la route de Saati à Asmara a un développement de plus de 135 kilomètres, le tronçon de voie ferrée n'en a que 115. Il évite la plaine de Sabarguna, extrêmement fiévreuse après l'époque des pluies et mortelle pour qui la traverse, en rai-



son de la température tropicale qui y atteint, dans les mois d'été, 52 degrés à l'ombre.

Le tracé complet se divise en trois parties : la première de Mai-Athal à Ghinda ; la seconde de Ghinda à Nefassit ; le troisième de Nefassit à Asmara.

Le premier tronçon partant de l'altitude de 80 mètres, monte pendant 35 kilomètres avec une pente relativement douce, jusqu'à Ghinda (960). La ligne traverse pendant une dizaine de kilomètres la plaine de Mai-Athal, giboyeuse et couverte d'une luxuriante végétation, passe sous le mont Digdigta, franchit sur un pont le torrent du même nom et pénètre dans la vallée du Damas, affluent du Ghinga, qui est franchi ensuite sur un second pont. Au fond de la vallée, vers le Sud, sera construit l'embranchement du Damas, stratégiquement et commercialement utile, puisque de là partent les caravanes vers Zula.

Tournant ensuite sous l'Amba Tocan, la ligne arrive à Baresa où une halte facilitera les communications avec les routes de Soganeiti. Enfin, par les vallées du Dingolla et du Baresa, le tracé atteint Ghinda, où, à l'est du fort, près de la résidence du gouverneur, s'élèverait la station.

Le long de ce premier tronçon, outre les deux ponts dont il est question plus haut, il y aura cinq tunnels, dont le plus long passera sous la chaîne du Dig-Digta, et ne dépassera pas deux cents mètres ; il a fallu considérer que, étant donné

le climat très chaud, il aurait été difficile, dans les longs tunnels, d'obtenir la ventilation nécessaire.

Le second tronçon va de Ghinda à Nefassit par Ambatcalla où se développent les cultures expérimentales de la Société italienne pour le commerce avec les colonies. Le tracé pour surmonter la différence de niveau, est appuyé au nord de l'éperon montagneux sur lequel s'élève le fameux couvent de Bizen et gagne ensuite la très fertile vallée de Nefassit.

Dans ce second tronçon, on devra éviter les ouvrages extérieurs et leur préférer les tunnels qui sont du reste au nombre de 11. En effet, on a reconnu que le terrain, de nature plus résistante, se prêtait bien à la perforation; d'autre part, le climat tempéré et l'air toujours agité par le vent, donnerait sous les tunnels une aération certaine.

Le long de l'éperon de Bizen, on construira un viaduc avec de petits murs de soutien.

Le troisième tronçon monte de Nefassit à Asmara. Les routes qui actuellement conduisent vers ce point, sont au nombre de trois. La première, carrossable, se développe, le long des pentes des collines et montagnes qui forment le talus du haut plateau, sur une longueur de plus de 20 kilomètres, avant d'atteindre la crête de 2.068 mètres. La seconde est celle qui, de Nefassit, gagne par une montée raide et très difficile le défilé de l'Arbaroba, en suivant la vallée du Mai-Kinzi.

La troisième enfin, dite route de Ras Abula, toute coupée est abandonnée même par les indigènes, en raison des difficultés de la montée.

Pour franchir ce saut très rapide qui sépare Nefassit du Haut Plateau, il a été nécessaire d'éviter l'Arbaroba ; le tracé passe sur un pont le fleuve Manabar, grimpe en lacets pendant un certain temps et parvient à Zolot, première localité de la région d'Asmara, qui est située à la limite de la crête du Haut Plateau.

De Zolot, par l'immense plaine du Sodaif, la ligne atteindra Asmara. Sur ce dernier tronçon, on sera obligé, paraît-il, de percer une centaine de tunnels. Pour augmenter le rendement, des croisements distants de 15 kilomètres seront disposés sur la voie, en plus des haltes de Pariso, Nefassit, et Zolot, et des stations de Ghinda et d'Asmara.

Le prix total de revient de la ligne est évalué à 25.000.000 francs, et l'on pense que trois ans suffiraient pour construire cette voie ferrée.

A l'heure actuelle, les travaux sont commencés sur la première partie de Mai-Athal à Ghinda mais ils n'avencent pas aussi vite qu'on l'avait espéré tout d'abord. Et cependant, il y aurait tout intérêt à gagner le plus rapidement possible une région plus élevée où un ciel plus clément, une température plus douce permettraient de donner à l'exécution du chemin de fer, une impulsion nouvelle.

Quant au prix estimé nécessaire pour la cons-

truction, il paraît bien élevé, 25.000.000 de francs pour 115 kilomètres environ, cela représente une dépense kilométrique de plus de 200.000 francs ! Il est vrai que, surtout dans les derniers tronçons, bien des travaux d'arts seront nécessaires, mais néanmoins, ils n'ont pas une importance telle que des dépenses si considérables puissent être prévues. Au Congo belge où on a rencontré des difficultés pour ainsi dire analogues, le prix du kilomètre n'a guère dépassé 160.000 francs et la ligne est établie solidement, de manière à permettre un trafic important.

Du reste, mieux vaut prévoir plus, pour n'avoir pas à l'avenir de déconvenues cruelles comme celles arrivées à notre chemin de fer du Soudan, et à la voie allemande de l'Usambara.

En terminant, il est permis de se demander si les Italiens ont raison de mettre sur chantier une telle entreprise. La réponse ne peut être douteuse.

Grâce à cette ligne de pénétration, les relations de Massaouah avec l'Abyssinie ne feront que se développer, au grand bénéfice de cette dernière puissance qui a tout à gagner à trouver des débouchés à son commerce naissant.

Les Hauts Plateaux sont une terre de prédilection, au dire des explorateurs, où l'Européen peut vivre, se développer, sous un ciel aussi clément que celui de bien des contrées méridionales de l'Europe. Le long des pentes s'y récoltent à la fois les produits tropicaux et les fruits des pays tempérés ;

l'élevage est en honneur, les mines y sont abondantes.

A son tour, l'Erythrée a tout avantage à développer ses communications dans ce sens. Le transit d'abord restreint se développera peu à peu, des maisons de commerce se fonderont, les colons bientôt viendront à leur tour féconder ces terres encore vierges, et l'Italie pourra y déverser une partie du flot d'émigrants qui chaque année quittent la mère patrie. Ainsi, encore une fois, le chemin de fer aura accompli une œuvre de paix et de civilisation.

Les Italiens ont compris la politique qui s'imposait : au lieu de conquérir des territoires, ils s'efforcent de capter des marchés ; au lieu d'agrandir leurs domaines, ils développent les contrées qu'ils possèdent, au lieu de dépenser des millions pour monter à l'assaut des plateaux abyssins avec leurs soldats, ils pensent à la même conquête pacifique par le rail et la locomotive.

---

## BIBLIOGRAPHIE

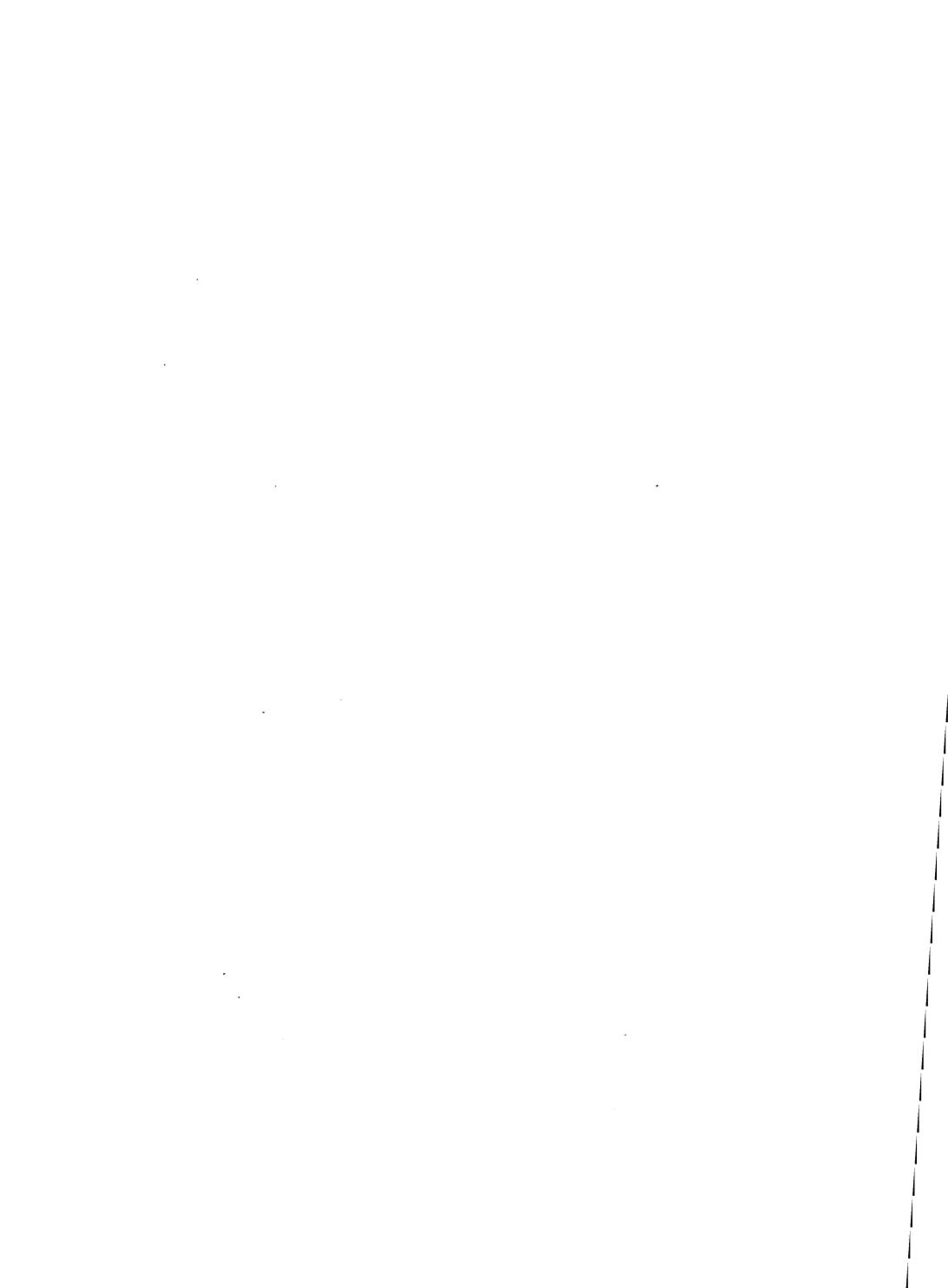
*Bulletin du Comité de l'Afrique française.*

*Revue italienne de l'Artillerie et du Génie.*

Numéros de l'*Italie Coloniale* (Année 1901 et 1902).

Numéros de la *Tribuna* (Année 1901 et 1902).

*Bulletin de la Chambre de Commerce française de Milan.*



**Chemins de fer  
des Colonies Portugaises**



Le Portugal peut être considéré comme l'un des doyens des peuples colonisateurs.

Déjà aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles son drapeau flottait sur toutes les mers, ses comptoirs garnissaient les côtes des continents explorés par ses navigateurs, des colonies se fondaient partout, témoignant de l'activité de ce peuple hardi, infatigable, audacieux.

Après une ère de prospérité inouïe, son prodigieux empire s'est éfrité peu à peu sous la pression des événements, sous l'étreinte de rivaux dangereux, qui, encore de nos jours, guettent ses moindres défaillances, pour se précipiter à la curée.

Peu à peu les colonies se détachèrent de la mère patrie, d'autres tombèrent aux mains d'un heureux vainqueur, et maintenant, il ne reste de ce vaste domaine, que des territoires encore considérables, qui demeurent à travers le monde, comme les témoins de la grandeur passée.

En Afrique surtout, le Portugal occupe des contrées pleines d'avenir et déjà prospères. Ce sont la Guinée, l'Angola, le Mozambique, les îles du Cap-Vert, de Saint-Thomas et du Prince. Quant à Madère et aux Açores, ils sont considérés comme partie intégrante de la métropole.

Mais il y a quelques années à peine, les colonies portugaises n'étaient connues et exploitées que jusqu'à une faible distance de la mer. Les comp-

toirs se pressaient assez nombreux aux points d'atterrissage faciles et rayonnaient peu dans l'hinterland. L'Afrique n'était connue que sur ses contours, l'œuvre de pénétration du Continent noir n'était pas encore commencée.

Maintenant, la barrière réputée infranchissable des bourrelets montagneux a été éventrée, la forêt équatoriale a livré ses secrets et ouvert ses trésors, et le Portugal, comme les autres puissances coloniales africaines, a commencé à tirer de ses colonies les richesses qui y pourrissaient à l'ombre séculaire des baobabs, ou sur les bords des fleuves connus des grands fauves seuls.

A l'heure actuelle, les colonies se développent, s'outillent en vue de l'exploitation raisonnée. Des lignes ferrées ont été construites et assurent un transport économique aux denrées coloniales et aux produits d'importation.

Dans l'Angola, un chemin de fer réunit St-Paul de Loanda à Ambaca après un parcours de plus de 300 kilomètres et les travaux se prolongent au delà vers la frontière du Congo. Une autre voie en cours d'exécution partant de la baie de Lobito joindra Catumbella à Benguella, et de là se rendra à la frontière de l'Est dans le pays des Barotse. Enfin, toujours dans la même colonie, une Compagnie vient de se former pour construire une ligne ferrée de la Baie du Tigre aux mines d'Otavi, situées dans le Sud-Ouest africain allemand.

Au Mozambique, la situation est presque la même. Une voie débouchant du Transvaal aboutit

à Lourenço-Marquez, une autre venant de Salisbury draine vers le port de Beira les produits de la riche contrée de Manica et du Mashonaland. Puis plusieurs projets sont à l'étude, qui auraient les bassins du Zambèze et du Chire comme objectifs.

Le développement est assez rapide depuis 20 ans, des Compagnies coloniales se forment et beaucoup prospèrent. Mais le peuple portugais a compris que l'heure est venue de développer ces territoires avec plus d'activité. Il a vu des colonies voisines progresser à pas de géant ; le Congo le menace au nord et à l'est de l'Angola, la Rhodesia est en train d'entourer le Mozambique d'un cercle de rails. Aussi veut-il lui aussi continuer l'œuvre commencée et créer de nouveaux chemins de fer ; le dur labeur, la lutte ardente, le courage infatigable, rien ne suffirait si, dès maintenant, il ne se mettait vigoureusement au travail. Ce peuple, colon par excellence, mais colonisateur aujourd'hui devancé, n'éprouverait plus, s'il remettait à plus tard, que déceptions et mécomptes. Tous les sacrifices qu'il a déjà faits et qui commencent à rapporter quelques fruits, se tourneraient contre lui. Il n'est pas plus difficile de nos jours de créer des voies ferrées que de trouver autrefois une nouvelle route de l'Inde. Les ingénieurs d'aujourd'hui ne doivent pas le céder aux hardis navigateurs de jadis.

Que le peuple portugais se souvienne que s'il doit à ses colonies beaucoup de souffrances, il leur

est redevable aussi de sa carrière enviable et brillante, et de son incontestable grandeur historique. Cette évocation du passé le guidera dans l'avenir et lui donnera comme autrefois, courage et confiance dans les entreprises coloniales.

---

## CHEMINS DE FER DE L'ANGOLA

---

Le territoire de l'Angola a un développement côtier très important, près de 1.625 kilomètres ; sur les bords de l'Atlantique des baies profondes, des ports abrités présentent aux navires de grandes facilités d'atterrissage. Les principaux sont Saint-Paul de Loanda avec une surface d'eau de 887 hectares et des profondeurs de 7 à 27 mètres, Lobito, Benguella, Mossamedes dont la rade offre quelques écueils, Bahia dos Tigres (baie des Tigres) immense bassin de plus de 300 kilomètres carrés, Porto Alexandre, sans compter d'autres ports abordables par des navires d'un tonnage encore considérable à Cabinda, Sao Antonio do Laire, Ambriz, Caldeira de Santa Marta.

Ainsi l'Angola est très favorisé au point de vue des relations maritimes.

A l'intérieur, la contrée n'est pas moins propice à la colonisation européenne ; on peut la diviser en trois zones. Le pays entre Congo et Couanza est accidenté mais n'offre que des altitudes relativement faibles. Entre la Couanza et le Haut Counene

on retrouve les trois gradins classiques du relief africain avec des côtes de 2.300 mètres environ. La région méridionale profondément érodée par le Counene est en moyenne moins élevée que la précédente. Néanmoins dans la chaîne de Chella, certains pics dépassent 1.800 mètres.

Par suite de divers accidents du terrain, les cours d'eau de la colonie se déversent soit dans l'Atlantique (Congo, M'Bridja, Couenza, Counene) soit dans la cuvette australe du lac Ngami (Coubango) soit dans la mer des Indes (Zambeze).

De tous ces fleuves le Congo, jusqu'à Matadi, est accessible aux grands navires ; le Couanza ne permet la navigation qu'aux petits vapeurs jusqu'à Dondo, à 225 kilomètres de la mer ; le Counene est en partie navigable, mais sa barre n'est franchissable que de décembre à avril.

Malgré ces voies de pénétration naturelles, le rendement est assez faible. Il faut donc faciliter le trafic par d'autres moyens.

Grâce au courant polaire qui rafraîchit la côte, le pays est sain, surtout si on franchit l'altitude de 1.000 mètres. Aussi la population européenne est-elle relativement nombreuse. A Saint-Paul de Loanda, par exemple, il y aurait environ 5.000 européens sur les 10.000 qui peuplent la colonie. Quant aux indigènes, leur nombre peut être évalué à près de 12.000.000, chiffre important pour une colonie africaine.

Par suite de l'étendue du pays et de la variété relative de l'altitude et du climat, on récolte dans

l'Angola, tous les produits tropicaux et beaucoup de nos fruits des zones tempérées.

La flore est très riche. On y trouve le manguier, le bombax, l'acajou blanc du Brésil, le landolphia qui fournit le caoutchouc et le minusops qui donne de la gutta percha. Les vallées du territoire de Mossamedes produisent le copayer. On cultive partout le sorgho, le millet, le manioc, le bananier, la patate douce, les haricots, la canne à sucre, les piments, le tabac, le blé, le seigle, le coton et surtout le café.

La faune comprend, outre un assez grand nombre de fauves, l'éléphant, la girafe, le zébre, les buffles et beaucoup de bœufs.

Au point de vue minéralogique, le sel gemme se rencontre à Quissama ; il sert de monnaie dans les échanges. Des gisements de fer et de malachite ont été découverts dans le Nord, des filons d'or se trouvent à Cassinga, près de Mossamedes. Enfin on affirme la présence de couches pétrolifères importantes.

Tous ces produits commencent à être exploités. Le commerce se développe depuis que les colons vont au devant de l'indigène, grâce aux routes et à la voie ferrée de Loanda-Ambaca. Aussi le mouvement qui n'était que de 22 millions de francs en 1875 est passé à 90 millions en 1899.

Et cependant, jusqu'à présent, les moyens de transport ont beaucoup fait défaut et la plus grande partie des territoires situés dans l'intérieur sont restés pour ainsi dire inexploités.

Si l'on envisage ce qu'est le commerce actuel et ce qu'il pourrait être à l'aide des voies ferrées, on peut se faire une idée de l'état florissant que cette colonie atteindra dans une vingtaine d'années, quand elle sera dotée des lignes en construction ou en projets.

Presque aucune région du continent africain n'est plus colonisable ; aucune n'est aussi bien partagée au point de vue de la variété des produits. Il suffirait, pour la mettre en valeur, d'y adapter quelques centaines de kilomètres de rails. Ce serait une avance de fonds à coup sûr rémunératrice, ce seraient des entreprises destinées fatalement à la réussite.

#### **Chemins de fer existants, Projets, Concessions.**

Comme nous venons de le dire, les Portugais se limitèrent au commerce d'échange à l'aide de courtiers indigènes (1). « Tant qu'ils ne se décidaient pas à avancer vers l'intérieur de cette vaste possession avec leurs dépôts de marchandises et attendaient dans les villes du littoral que l'indigène y vint faire le négoce, le commerce ne pouvait se développer que très lentement ; mais depuis qu'ils sont convaincus de la nécessité d'établir des succursales de leurs maisons dans

(1) Vasconcellos, p. 132.

les districts de l'arrière pays, qu'on a apporté plus d'attention à l'entretien des chemins et ouvert quelques routes, enfin doté le port de Loanda, centre du principal mouvement commercial de la colonie, d'une voie ferrée de pénétration, la progression du trafic s'est accrue extraordinairement. »

Ce chemin de fer, le seul qui rend actuellement de grands services à la colonie est destiné à amener à Loanda, tous les produits d'une région très fertile, où le café surtout se cultive sur une grande échelle.

L'idée qui a présidé à la construction de cette ligne, est née du désir qu'avaient les Portugais de relier leurs deux possessions, alors jointives, de l'Angola et du Mozambique. En effet, on trouve en 1875, une concession faite par le gouvernement portugais en vue « de réunir à travers toute l'Afrique portugaise, la côte de l'Atlantique à celle de l'Océan Indien. »

Mais, depuis cette époque, les événements ont marché, les Anglais fidèles à leur politique et désireux de pouvoir posséder une communication ininterrompue du Cap au Caire, se sont enfoncés hardiment entre les deux colonies portugaises et le traité du 11 juin 1891 consacre la séparation définitive de ces deux possessions.

Avant l'ouverture de la voie ferrée, le commerce dans le bassin de la Couanza se faisait partie à dos d'hommes, partie en bateaux. Des centres d'Ambaca et de Duque de Braganza par des sentiers

longs de 150 kilomètres et mal tracés au milieu de la forêt, des porteurs descendaient les marchandises jusqu'à Malange sur la Couanza. Puis, à l'aide de petits bateaux, on parvenait aux centres de Pongo-Ndongo et de Dondo, d'où on continuait, à l'aide de vapeurs d'un assez faible tonnage, jusqu'à Loanda. A ce dur labeur, rien que dans cette région, 125.000 porteurs étaient utilisés. Les prix, par suite de ce portage, étaient considérablement augmentés, puisque le coût de la tonne kilométrique variait de 1 fr. 60 à 2 francs.

D'Ambaca à Dondo il fallait compter 6 jours au moins pour les marchandises et 4 jours pour les voyageurs; de Dondo à Saint-Paul-de-Loanda, on mettait en moyenne 4 jours. Et malgré toutes ces entraves, le commerce était important, à considérer seulement le nombre de porteurs employés.

La construction d'une voie ferrée dans ces conditions, procurerait le double avantage de faciliter les transactions en assurant la rapidité et l'économie, et de rendre aux exploitations des milliers de travailleurs.

Aussi, devant ces considérations, le gouvernement portugais accorda-t-il la concession de la ligne de Saint-Paul-de-Loanda à Ambaca en 1886, et les travaux furent commencés le 31 octobre de la même année.

D'une façon générale, la voie suit la rive droite de ce fleuve. Une première section longue de 60 kilomètres fut ouverte au trafic dès le mois de janvier 1889. A la fin de 1894, une longueur de 260 ki-

lomètres jusqu'au pont de Luinha était mise en service. Enfin, en 1899, la ligne entière était terminée et la première locomotive arrivait à Ambaca le 8 mai. Maintenant la ligne dépasse déjà cette ville (340 kilomètres du littoral). A la fin de 1900, le chemin de fer atteignait le Lucalla à 363 kilomètres de la côte et il se construit mais lentement vers Malange et la frontière du Congo belge.

C'est la « Companhia réal de Caminhos de Ferro à travez d'Africa » qui a entrepris la construction. Mais comme la Compagnie ne peut affectuer les travaux nécessaires sans demander à l'Etat de nouveaux sacrifices, ce dernier a pris la ligne à son compte, en paie les charges et continue la construction. Cette voie coûte actuellement à l'Etat près de 3 millions par an.

Le chemin de fer part de Loanda, vieille cité fondée en 1556 et qui compte actuellement plus de 42.000 habitants. C'est une jolie ville bâtie sur une flèche de sable. Malheureusement son bras de mer se comble et les navires de guerre et transatlantiques doivent maintenant s'arrêter à près de 2 kilomètres. Il y a des distilleries, des hôtels et déjà 5 journaux. Loanda est reliée télégraphiquement aux divers centres de la province. Cette ville possède une belle gare avec marquise couvrant 4 voies parallèles et de nombreux ateliers de réparation.

La ligne, à l'écartement de 1 m. 05, part donc de Loanda, parvient près de Kaliri, à la côte 173, puis redescend dans des régions basses et marécageuses. A partir du kilomètre 228 à Oeiras la ligne

grimpe presque sans discontinuer jusqu'à Deletando à 822 mètres d'altitude, et se prolonge en s'abaissant jusqu'à Ambaca, dans la vallée du Lukalla. A citer sur le parcours la station de Zeuza do Itombe qui menace de devenir un centre très important par suite de la découverte récente de riches gisements de cuivre.

En attendant l'achèvement sans cesse retardé de cette ligne, le lieutenant Paiva Couceiro a eu l'ingénieuse idée d'en prolonger le rayon d'action en se servant d'une locomotive routière du système Fowler. La traction mécanique fit des essais concluants sur les routes de Malange et de Cassange et déjà un assez grand nombre d'entreprises particulières ont recours à ce moyen de communication.

Comme détails techniques, on peut citer que les rails sont des rails Vignoles en acier de 7 m. 20 de long, pesant 20 kilogs au mètre courant. Quant aux traverses, elles étaient d'abord en sapin, injectées de créosote et coaltarisées, mais dès à présent, on emploie la traverse Willemin qui revient à 5 francs pièce.

Le maximum de pente est de 25 millimètres par mètre et le minimum des courbes est de 120 mètres.

Dès que la construction fut décidée, les indigènes accoururent aux chantiers; plus de 3.000 furent employés sous la direction d'un personnel en majorité français. Les ateliers s'organisèrent suivant le système des primes que les Belges ont adopté à leur tour au Congo en 1895. Un groupe de noirs prend à la tâche des lots de terrassements à rai-

son d'un certain nombre de sacs, un sacco valant à peu près 168 francs.

Cette méthode donne de bons résultats, il en découle une rapidité plus grande et surtout une économie sensible. Aussi malgré des terrassements considérables surtout aux environs de Calungembo, de Cassolaila et de Deletando, le prix de revient kilométrique ne s'élève qu'à 145.000 fr. en moyenne.

Au point de vue du matériel, fourni presque en totalité par les usines de Belgique, le chemin de fer emploie des locomotives de 25 tonnes qui sont changées à chacune des 4 sections de la ligne. Les compartiments de voyageurs comportent les 3 classes dont une, la 3<sup>e</sup>, réservée aux indigènes.

A raison de 20 kilomètres à l'heure jusqu'à Oeiras, et de 15 entre Oeiras et Deletando, le voyage dure à peu près deux jours au lieu de 10 jours autrefois.

Les tarifs adoptés sont relativement bas et bien au-dessous des prix exigés au Congo belge.

Le tableau ci-dessous, emprunté à *La Conquête de l'Afrique*, par Jean Darcy, montrera les différences des régimes adoptés.

Tarif par kilomètre	Angola	Congo
Voyageurs de 1 <sup>re</sup> classe..	80 reis (1)	225 reis
Voyageurs de 3 <sup>e</sup> classe..	20 reis	48 reis
Tarif minimum.....	30 reis	244 reis
Tarif maximum.....	120 reis	455 reis

(1) 1 franc vaut au pair 180 reis et au change moyen 432, le conto de reis vaut au pair 5,555 francs et au change environ 4.300 fr.

Aussi le mouvement comparé est-il tout au bénéfice de l'Angola. Le voici pour 1899-1900.

	Angola	Congo
Voyageurs (nombre).....	28.876	10.700
Marchandises (tonnes).....	17.306	17.400
Têtes de bétail.....	5.795	

Les recettes, quoique importantes, ne sont pas très considérables, vu le taux de tarifs. Alors que dans le Congo et avec un trafic moindre, elles montaient en 1900 à 2.430.000.000 de reis, elles ne s'élevaient dans l'Angola qu'à 306.115.710 reis.

En terminant, disons que des embranchements ont été prévus de Cassaoballa à la ville de Dondo sur le Kouanza et aux environs de Zeuza, à cause des mines de cuivre.

Quand le rail arrivera à Malange, le développement de cette voie ferrée et de ses embranchements atteindra 580 kilomètres sans parler du prolongement qui se fera tôt ou tard, jusqu'à Kassange. Alors le chemin de fer sera en état de drainer les marchandises des riches régions du Kassai et du Kouango, dont les produits s'écoulaient actuellement par le Congo belge.

Le chemin de fer de Loanda a beaucoup contribué déjà au développement économique de la province et s'il n'a pas jusqu'à ce jour donné les résultats qu'on pouvait en attendre, cette déception, qui n'est à notre avis que passagère, peut être attribuée à plusieurs causes. Le prix de la ligne a été relativement élevé, 145.000 francs au kilomètre tout com-

pris; on aurait pu économiser en ne donnant, comme au Congo, qu'un écartement de voie inférieur à 1 m. 05. Mais cette économie présente aurait pu être regrettée amèrement plus tard, quand le trafic dont la colonie est susceptible se sera développé comme il doit le faire certainement. Le grand préjudice vient de l'abaissement excessif des tarifs. Ceux-ci, dans un pays neuf, sans concurrence, auraient dû être maintenus à des taux plus élevés et cela sans nuire au trafic. En abaissant le prix ancien de la tonne kilométrique de 50 0/0, les commerçants auraient encore trouvé avantage à confier leurs marchandises au chemin de fer. L'abaissement des tarifs se serait imposé de lui-même plus tard, par suite du développement et de l'établissement de lignes rivales.

Une autre raison, et celle-là s'applique à toute la colonie, peut être trouvée dans les entraves apportées au commerce et à l'application du régime de 1892. Dans l'*Economiste français* du 23 novembre 1901, M. Paul Dreyfus écrit ce qui suit: « Pour obtenir des concessions de 1.000 hectares de terres très riches sur le bord des rivières, il faut tellement de formalités, qu'elles ne sont pas sollicitées. Le tarif de 1892 a été profitable à quelques négociants de Lisbonne et d'Oporto et à la ligne portugaise de navigation, mais il a été très préjudiciable au commerce de la colonie avec les autres pays. En résumé, la colonie se trouve dans une position difficile et il faudrait que son organisation économique soit transformée. »

Ainsi donc, pour peu que quelques modifications heureuses permettent le développement auquel est appelé fatalement la colonie, le chemin de fer de Loanda a devant lui, un avenir assuré. Il a la certitude de parcourir une contrée riche, très riche même, dont les produits viendront à lui, le jour où une organisation plus conforme aux exigences du commerce moderne, assurera une colonisation méthodique.

Un chemin de fer moins heureux que le précédent fut construit de Benguella à Catumbela (23 kilomètres) par la « Companhia Portugueza de Caminhos de Ferro Africanos ». Elle ne peut plus être exploitée faute de ressources et de trafic. La voie de 1 m. 01 a été édifiée assez légèrement, puisque les rails de 6 mètres ne pesaient que 9 kilos au mètre, aussi au bout de quelques temps, elle était devenue sinon inutilisable, du moins d'un entretien coûteux.

Il existe deux stations : l'une à Catumbella (au pied de la colline sur laquelle se trouve la forteresse), l'autre à Benguella, second port de la colonie et ville de plus de 6.000 habitants.

Lorsque cette ligne était exploitée sérieusement, les recettes journalières s'élevaient à 650.000 reis, soit 2.600 francs.

Maintenant cette ligne est inexploitée et la Compagnie a été acculée à la vente. Un groupe formé de Portugais intéressés au commerce de Benguella et qui voulaient agir sans demander le secours des capitaux étrangers, avait voulu alors la racheter

pour lui donner une extension bien plus considérable. La voie devait partir de Lobito et gagner la frontière du Barotse. Ce projet n'a du reste pas abouti.

Plus tard, à la suite des études exécutées très sérieusement par les ingénieurs Costa Serrao, Ganger et Serra Vianna, l'Etat avait résolu de reprendre le plan et de le faire aboutir.

La voie partant de Lobito gagnerait Catumbella (9 kilomètres), Benguella (23 kilomètres), puis Salma (25 kilomètres). Le tronçon de Catumbella étant déjà construit, il ne resterait pour cette première section, que 30 kilomètres de voie à établir. Le tronçon suivant atteindrait Caconda et plus tard la ligne se dirigerait vers l'Est jusqu'à la frontière, soit sur une longueur totale de près de 1.500 kilomètres.

Un concours d'adjudication fut ouvert et le 4 décembre 1902, le Gouvernement octroyait à l'Anglais R. Williams, la concession du chemin de fer.

Voici les avantages dont jouirait le concessionnaire :

1<sup>o</sup> Droit d'exploiter les mines à une distance de 120 kilomètres de chaque côté du chemin de fer dans toute sa longueur.

2<sup>o</sup> Usufruit des forêts de l'Etat pour le bois destiné à l'exploitation.

3<sup>o</sup> Droit de construire des hôtels et établissements commerciaux près des gares.

4<sup>o</sup> Exemption de certains impôts.

5° Rabais sur les droits de transports des minerais.

6° Libre introduction du matériel du chemin de fer.

Puis il était aussi stipulé que le concessionnaire pourrait construire un quai à Lobito, pour le trafic du chemin de fer.

M. Williams était obligé, s'il rétrocédait ses droits à une Compagnie, de la former dans un délai de six mois et de faire commencer les travaux dès mars 1903

La durée de la concession est de 99 ans, mais le Gouvernement portugais pourra, à partir de 1922, la racheter moyennant le paiement à la Compagnie durant le reste de la période, d'une somme annuelle égale à la moyenne des profits réalisés pendant les cinq dernières années.

D'après les avantages énumérés ci-dessus, on voit que le Gouvernement portugais a fait au concessionnaire la part très belle, et les organes de l'opposition ont crié au scandale en accusant l'Etat d'aliéner ses droits de souveraineté sur la meilleure partie de l'empire africain portugais. Ils appellent Robertsia du prénom de M. Williams, la région que doit traverser le nouveau chemin de fer. Il est vrai que le Gouvernement a pris certaines précautions pour éviter le danger qu'on lui fait pressentir. La Compagnie devra fonctionner d'après la loi portugaise, la majorité des directeurs seront portugais, la Compagnie qui se forme au capital de 50.000.000, pourra émettre des obligations, mais les porteurs



n'auront aucune créance sur ses propriétés. Toutes ces mesures sont excellentes sans doute, mais cet afflux de capitaux anglais qui permettront le développement de la colonie, n'est-il pas une menace pour son intégrité. L'activité britannique se présente sous bien des formes dans l'Afrique du Sud, son infiltration est de jour en jour plus puissante, et cette nouvelle victoire des capitaux anglais tend à prouver quel sérieux intérêt l'Angleterre attache à tout ce qui concerne le développement de son influence dans cette partie du monde. Quoi qu'il en soit, cette ligne de Benguella contribuera dans une large mesure à faire pénétrer le commerce et la colonisation dans l'intérieur. Si elle existait déjà, il est certain que la crise dont souffre la colonie aurait été très atténuée, le caoutchouc aurait afflué vers la côte, si les nègres avaient pu le vendre à bon compte dans les stations éloignées, en s'épargnant les fatigues, les mécomptes et les pertes de temps du voyage.

La ligne projetée traversera l'important district de Benguella, le plus riche sans contredit de la province. A environ 200 kilomètres du littoral, on commence à rencontrer un climat presque aussi doux que celui du pays le plus tempéré et le plus salubre de l'Europe et des terres à irrigations naturelles d'une fertilité incomparables, habitées par une population relativement très dense. Dans cette région, toutes les cultures tropicales et européennes réussissent à merveille. De plus l'élevé du bétail et l'exploitation du sous-sol pourraient aug-

menter considérablement les résultats de toute entreprise agricole ou industrielle.

La difficulté actuelle des communications dans l'intérieur est si grande, que les arrivages se font lentement. Les convois mettent souvent plusieurs semaines à gagner les bord de la mer. Les indigènes qui les forment font en général un seul voyage par an et les prix de transport sont considérables. Environ 300 reis la tonne kilométrique.

Le chemin de fer que l'on va construire sera donc un grand bienfait et à ce point de vue, il n'y a qu'à féliciter le gouvernement portugais de la concession qu'il vient d'octroyer.

Dans le dernier projet de chemin de fer que nous allons brièvement exposer, nous verrons encore agir des capitaux et des influences anglais. Il existe au nord de la colonie allemande du Sud-Ouest africain une région minière très importante dans les environs d'Otavi. Une grande partie de ces territoires a été concédée par le gouvernement allemand, à une puissante compagnie anglaise, la « South West Africa C<sup>o</sup> ». Celle-ci, désireuse de mettre ces terrains en valeur, avait envoyé des prospecteurs dans la région signalée comme devant contenir des mines.

Pendant son exploration, un de ces ingénieurs, M. Christopher James, reconnu à Tsumeb l'existence de gisements considérables de minerais de cuivre et d'étain qui pourraient faire espérer un bénéfice de 300.000 livres sans parler du minerai d'argent. De plus, sur d'autres points du territoire,

cet ingénieur avait découvert des gisements considérables notamment dans les environs de Petit-Otavi.

La Compagnie devant la certitude de mines exploitables et importantes résolut dans son assemblée générale du 28 juillet 1902 de construire une voie ferrée qui aboutirait à l'océan Atlantique. Cette ligne partant de la région minière, traverserait le Cunene à un point découvert par le Docteur Hartmann à 1 kilomètre environ en aval de la première cataracte et gagnerait de là Port Alexandre, en empruntant le tracé déjà étudié dans la colonie portugaise.

La Compagnie des mines d'Otavi serait chargée de la construction du chemin de fer. La dépense est évaluée à 1.655.000 livres.

On dit que la « South West Africa C<sup>o</sup> » doit racheter le capital du syndicat transafricain concessionnaire. En effet, la Compagnie de Mossamedes, après avoir obtenu, en 1899, du gouvernement portugais, l'autorisation de construire une voie ferrée allant de Port Alexandre à la frontière, avait conclu un contrat à cette intention, avec une Société de Londres la « Railway Works C<sup>o</sup> ».

A la suite du voyage de Cecil Rhodes à Berlin, il avait été décidé (par une convention signée entre le gouvernement allemand et la « Bristish South Africa C<sup>o</sup> ») (1) que la nouvelle ligne passerait par les gisements de cuivre d'Otavi, traverserait le

(1) *Rev. Portugueza*, février 1900.

Sud-Ouest africain allemand et rejoindrait le réseau du Transvaal.

Aujourd'hui, cette ligne va recevoir son exécution. La colonie de l'Angola n'en tirera peut-être pas grand profit, mais Port-Alexandre deviendra un grand port de transit, quelque chose comme Lourenço-Marquez sur l'océan Indien.

Ainsi, sauf dans le district de Loanda, les chemins de fer vont se construire à l'aide de capitaux britanniques, c'est un signe d'avenir et de prospérité pour un pays. Car si les Anglais laissent au coq gaulois le sable du désert pour s'aiguiser le bec, ils jettent leur dévolu généralement sur des contrées fertiles, et aptes à un grand développement commercial.

Citons en terminant, pour être complet, un projet de ligne entre Cabinda et Tchiloango ; mais après les constructions du chemin de fer du Congo belge ; cette voie paraît devoir rester longtemps encore à l'état de projet.

---

## CONCLUSIONS

Ainsi armée de communications, la colonie de l'Angola pourra prospérer, mais à une condition toutefois : c'est que, comme nous le disions plus haut, la législation douanière et coloniale soit modifiée.

A l'heure actuelle, très peu de colonies possèdent autant d'éléments d'avenir. Le sol est très productif, la main d'œuvre abondante et bon marché, le sous-sol renferme de nombreuses richesses.

On doit espérer qu'après la crise qui sévit actuellement encore, une ère nouvelle s'ouvrira permettant de récolter ce qu'on sème aujourd'hui. L'inauguration des chemins de fer de Benguela et de Port-Alexandre aura, sur la contrée, une portée économique très considérable.

Le jour où le double ruban de fer, véhicule de tout progrès, de toute pensée et de tout commerce, se déroulera au sein de ces contrées, bien des difficultés de l'heure présente seront aplanies. Et l'on devra considérer cette période critique comme bienfaisante, puisqu'elle aura réveillé l'énergie de tout un peuple, hâté le développement économique de tout un vaste pays.

---

## BIBLIOGRAPHIE

*Bulletin du Comité de l'Afrique française* (En particulier, Novembre 1897).

*Questions Diplomatiques et Coloniales* (1900).

*Revue Scientifique* (1896).

*Mouvement Géographique* (1897-1902).

*Geographical Journal* (1895).

*Colonias Portuguezas* (de VASCONCELLOS).

*Deutsche Colonial Zeitung* (1900).

---

## CHEMINS DE FER DU MOZAMBIQUE

---

Le Mozambique, dont la colonisation date de 1505, est une colonie dont l'avenir peut paraître moins brillant, au point de vue portugais, que celui de l'Angola.

Ce n'est pas que la richesse des ses territoires soit moindre, bien au contraire. Mais encerclée par des voisins dont les intentions s'étalent au grand jour, possédant pour son malheur des ports excellents, cette colonie est l'objet d'ardentes convoitises.

Du reste, le Mozambique, très éloigné de la mère patrie, ne fait avec elle qu'un trafic restreint, et un grand nombre d'étrangers y sont fixés et y trafiquent. D'après Johnston « les deux tiers du commerce sont entre les mains de sujets britanniques, indiens ou européens. Le reste est partagé entre des maisons françaises, allemandes, portugaises et hollandaises, une faible proportion du trafic est faite par les natifs de Goa ou des autres possessions portugaises ».

La « Compagnie du Mozambique » qui exerce son action sur une grande partie du territoire, est

surtout formée de capitaux français et anglais. Ce sont deux Compagnies anglaises, les « Beira Junction » et « Beira Railway Co », qui ont construit la voie ferrée de Beira à Umtali, et c'est une autre Compagnie anglaise, la « Mashonaland Railway » qui les exploite. La population européenne, si on excepte les troupes d'occupation, est en minorité portugaise.

Il y a donc là, pour cette colonie, une situation délicate, résultant de l'infiltration continuelle des capitaux et des éléments étrangers, qui pourrait dans l'avenir, amener de sérieuses difficultés.

Entouré au Sud et à l'Ouest par des possessions anglaises dont les débouchés sont à Lourenço-Marquez et à Beira, limité au Nord par l'Est africain allemand, le Mozambique est déjà un vaste champ d'exploitation pour ses deux voisins. Cela n'est pas étonnant, car il est, au dire de M. Aubert, d'une fertilité prodigieuse dans toutes ses parties. Son sol offre partout pour la culture, une richesse inépuisable. Le nord de la colonie, bien que souffrant assez souvent de la sécheresse, produit du café en abondance. Dans les autres parties, les indigènes cultivent le mil et le riz, recueillent le copal, le caoutchouc; la cire et le miel, l'ivoire et l'ébène. La côte est très poissonneuse et l'ambre s'y récolte. Quant à l'intérieur, les grandes altitudes sont favorables aux exploitations de café et de quina. La canne à sucre prospère dans les vallées, et les cocotiers poussent le long des rivages de la mer. Le blé, le thé, la vigne croissent dans la région mon-

tagneuse de Gorongosa. Quant à l'arachide, on en trouve principalement dans les terrains sablonneux d'Inhambane.

Ajoutons à cela des richesses minérales considérables, or dans le Manica, houille près de la Rovuma, fer et cuivre à Tété, et nous aurons un aperçu des ressources énormes que cette contrée possède en vue d'une exploitation rationnelle. Malheureusement, les moyens de transport sont assez primitifs. Ce n'est pas que les cours d'eau manquent, mais ils sont pour la plupart inutilisables ou faiblement utilisables.

Les principaux de ces fleuves tributaires de l'Océan Indien ou du canal de Mozambique sont : la Rovuma qui n'a pas de barre et est navigable aux hautes eaux pour les petits vapeurs et en tous temps pour les canots indigènes jusqu'au confluent du Loujenda. Mais son embouchure est en territoire allemand.

Le Quisungu, qui possède une embouchure aux eaux profondes. Le Zambéze qui est toute l'année navigable pour des barques de faible tirant d'eau entre la frontière et les cataractes de Quebrabassa. De ce point à Tété, son lit est étroit et profond. A partir du confluent du Chire il s'élargit beaucoup, atteint jusqu'à 13 kilomètres, puis bientôt se détachent des coulées qui forment, aux hautes eaux, le bras dit Koua-Koua. Sur ce bras, des vapeurs calant jusqu'à 2 mètres, peuvent descendre jusqu'à Quelimane.

Le Pungue descend des massifs du Manica, son

cours inférieur est navigable mais encombré de bancs de sables qui se déplacent.

Le Limpopo ne roule jamais un fort volume d'eau, mais les petits vapeurs à roues peuvent le remonter pendant plus de 200 kilomètres.

Le Komati, pendant 80 kilomètres, a plus de 1 mètre de profondeur.

En somme, on ne trouve pas au Mozambique de grandes ressources naturelles, au point de vue des communications.

De plus la mouche tsétsé y exerce ses ravages sur tous les animaux domestiques qui pourraient servir aux transports.

On en est donc réduit, si l'on veut éviter de faire passer par Durban ou le Cap, les produits récoltés au Transvaal, et dans la Rhodesia, de faire appel à la voie ferrée et de réunir par le rail ces pays à leurs débouchés naturels qui sont Lourenço-Marquez, Beira, Quelimane. Enfin le nord de la Colonie, particulièrement dépourvu de moyens de transport, devrait être aussi doté de chemins de fer.

A l'heure actuelle, il n'existe que deux lignes, mais plusieurs autres sont en projet, nous les étudierons successivement.

### **Chemin de fer de Lourenço-Marquez à Komati Poort**

La création de Lourenço-Marquez, située au fond de la magnifique baie de Delagoa, remonte à 1554, époque où Lourenço-Marquez prit possession de ce territoire au nom du roi de Portugal, et y créa un comptoir d'échanges. La nouvelle ville végéta pendant longtemps ainsi que l'indique M. Jean Darcy, dans ses études d'histoire africaine. Les causes en étaient sans doute dues à la grande insalubrité du pays et au peu de fertilité du sol. De plus, l'arrière-pays était occupé par des tribus cafres farouches et guerrières, qui rendaient les communications et les échanges extrêmement périlleux et difficiles.

Longtemps, ces établissements et ces comptoirs restèrent donc à l'état stationnaire ; mais lorsque des Etats se furent créés au Transwal et dans l'Orange, le port trouva sa véritable voie ; c'était, en effet, le débouché nécessaire de ces contrées fertiles. Plus tard encore, quand, par suite de la découverte des mines d'or, toute une industrie se créa hâtivement, Lourenço-Marquez prit beaucoup d'extension et on construisit un chemin de fer qui conduisait à cette région, objet de tant de convoitises.

Maintenant cette ville est devenue un des ports les plus importants de la côte Sud Orientale d'Afrique. Aussi, le mouvement commercial qui n'était

que de 1.020 contos en 1888, est-il passé actuellement à plus de 20.000 contos. Sur les produits importés ou exportés, bien peu viennent du Portugal ou vont dans ce pays. Le transit à destination du Transvaal montait en 1897 à 19.000 contos dont 5 seulement étaient de provenance portugaise.

Ce débouché précieux ne fut pas sans attirer l'attention de l'Angleterre qui se rendait très bien compte de l'importance stratégique et commerciale de Delagoa. Prétoria, c'est-à-dire la capitale des champs d'or n'était qu'à 593 kilomètres de Lourenço-Marquez, alors que la distance de cette ville au Cap était de 1673 kilomètres, et que le port anglais le plus proche, East-London, en était éloigné de 1.115. En 1870, déjà, l'Angleterre avait réclamé la baie de Delagoa; le maréchal de Mac-Mahon choisi comme arbitre, donna raison au Portugal.

Plus récemment encore, nouvelle tentative, mais cette fois à propos de la voie ferrée.

Nous en reparlerons à la fin de cette étude.

L'histoire du chemin de fer de la baie de Delagoa est intimement liée à la politique du Transvaal. Les Boers sentaient bien le danger qui les menaçait vers le Sud et vers l'Ouest. « Les diligences » m'amènent cent Anglais par semaine, disait le Président Kruger, les chemins de fer m'en amèneraient mille ». Aussi était-il l'ennemi de tout moyen de communication rapide avec les possessions britanniques. Mais ce que les Boers voulaient c'est un chemin de fer, celui qui relie directement le Transvaal à la mer, celui qui le rapproche

le plus de l'ancienne patrie, celui surtout qui doit faire au réseau ferré de la colonie du Cap, une concurrence mortelle.

Sans parler des tentatives faites par les Boers pour s'emparer d'une porte de sortie sur l'Océan Indien, nous allons passer rapidement en revue les principaux projets qui ont trouvé leur solution dans la construction du chemin de fer actuellement existant.

Dès le mois de septembre 1860, un des grands marchands de la baie de Delagoa propose un projet de voie ferrée de Lourenço-Marquez au Zoutpansberg. Cette proposition n'eut aucune suite.

En juin 1870, MM. Forsmann et Munich avaient sollicité l'autorisation d'entreprendre la construction d'une route capable de supporter une traction par machine à vapeur. Cette résolution n'eut pas plus de succès.

Le 14 août 1872, M. Moodie obtint la première concession de chemin de fer, mais celui-ci, avec l'autorisation du gouvernement portugais, céda ses droits à M. Guzmán. Ce dernier essaya en vain de constituer en Angleterre une Compagnie pour exploiter sa concession. Moodie, en 1873, revint à la charge mais échoua à son tour.

Les capitalistes d'alors n'étaient pas, on le voit, disposés à placer leur argent dans une affaire qui devait être pourtant brillante.

Devant ces insuccès, le Président Burgers proposa au Volksraad d'emprunter en Europe 500.000 livres avec lesquels le gouvernement construirait

lui-même une ligne ferrée à voie étroite du Drakenberg à Lourenço-Marquez. Le Président se rendit en Europe pour faire cet emprunt, il n'obtint pas le succès désiré. Toutefois une convention fut signée à Lisbonne en 1875, au cours de ce voyage, dans laquelle le roi de Portugal accordait, en ce qui le concernait, de grands avantages pour la construction et l'exploitation de la ligne future. Les autorités portugaises, après pas mal de retards, accordèrent à M. Moodie la concession de la voie ferrée de Lourenço-Marquez à la frontière transvaalienne. Les travaux devaient être terminés en trois années, sous peine de rescission du traité.

De son côté, le gouvernement Sud-Africain traitait avec la « Lebombo Railway Cy » constituée à Pretoria. Mais comme il voulait que toute la ligne fut en son pouvoir, il racheta la concession de M. Moodie moyennant 5.000 livres et conféra ses droits à la Compagnie de son choix. Cette combinaison ne réussit pas plus que les précédentes. En dépit de tous les efforts, les capitaux manquèrent, sur ces entrefaites survint la révolte des Cafres et la Compagnie du chemin de fer Lebombo, abandonnée à elle-même, fit faillite et liquida.

On ne peut s'empêcher de regretter la triste fin d'une entreprise en somme bien commencée et qui aurait été inévitablement féconde en magnifique résultat. N'est-il pas déplorable de voir une concession aussi sérieuse, pourvue de la garantie de deux gouvernements, assurée d'un grand trafic et d'un avenir brillant, succomber ainsi faute de quelques mil-

lions, alors que dans bien des circonstances les capitaux abondent à la suite d'articles de journaux habilement lancés.

Les choses restèrent en l'état jusqu'en 1882. A cette époque, et après la défaite des Anglais par les Boers, un traité fut signé le 7 octobre, entre le Portugal et le Transvaal. A ce traité de commerce et d'amitié est annexé un protocole spécial au chemin de fer de Lourenç-Marquez à Pretoria. Des garanties et des subventions considérables étaient accordées, le Gouvernement Transvaalien s'engageait à continuer la ligne sur son territoire et cette fois les démarches devaient aboutir.

A la suite de ce protocole, le gouvernement portugais accorda une nouvelle concession à un groupe portugais à la condition qu'il créerait une Compagnie exclusivement portugaise devant porter le nom de : « Caminho de Fero De Lourenco Marquez Do Transvaal ». Mais cette exclusivité n'était que pour la forme, car devant l'impossibilité de trouver en Portugal les capitaux nécessaires, on autorisait la Compagnie à céder ses droits à un financier américain établi en Angleterre, le colonel Mac Murdo.

Après quelques difficultés celui-ci réussit à constituer en mars 1885, une Compagnie au capital de 500.000 livres ; qui prit le nom de « Delagoa Bay And East African Railway Co ».

Le Gouvernement portugais se réservait le droit d'acquérir la ligne au bout de 35 ans à un prix calculé sur la moyenne des profits réalisés pendant

les 7 dernières années, ce prix toutefois ne devait en aucun cas être inférieur au coût de la ligne.

On se mit rapidement à l'œuvre, le chemin de fer fut ouvert au trafic sur un parcours de 80 kilomètres en décembre 1887.

La ligne part de la ville de Lourenço-Marquez et s'avance par des pentes douces et graduées à travers une belle contrée boisée et fertile jusqu'aux rives de la rivière Komati, qui coule dans une vallée d'une merveilleuse beauté. Elle avait été construite par l'ingénieur anglais Thomas Tancred.

Mais une série de difficultés devaient bientôt surgir et empêcher son exploitation pendant un certain temps.

Telle qu'elle était, cette ligne n'avait pas grande utilité. Son terminus était situé à un endroit où la mouche tsétsé faisait sentir ses ravages. Pour lui assurer l'existence, il fallait que le rail pénétrât au Transvaal et atteignit les centres miniers.

Le Président Kruger, qui avait de son côté concédé à la « Netherland South African Railway Co » la construction de la ligne à l'Ouest de la frontière de son territoire, voulut obtenir pour la Compagnie concessionnaire, des tarifs de faveur ; de plus il prétendait que le chemin de fer portugais n'atteignait pas le Transvaal, mais à un point situé à 8 kilomètres de la frontière.

Des pourpalers interminables s'engagèrent et la « Delagoa Bay Co » risquait de végéter longtemps quand le président de cette Société, Mac Murdo, mourut. Au même moment, on parlait sérieuse-

ment du rachat du chemin de fer par Cecil Rhodes.

Qu'advint-il alors ? Un accord secret fut-il passé entre le Transwaal et le Portugal ? On le croit. Toujours est-il que le Gouvernement portugais, le 25 juin 1889, sept semaines après la mort de Mac Murdo, s'appuyant sur une clause du traité de concession, saisissait la ligne pour non exécution dans les délais convenus de la dernière section du réseau (1).

Cette saisie produisit en Angleterre et aux Etats-Unis une vive émotion, et des menaces publiques et privées furent adressées avec la dernière véhémence au gouvernement portugais. Lord Castletown interpella à ce sujet Lord Salisbury. Celui-ci répondit en substance qu'il n'y avait pas lieu, pour l'instant, de s'alarmer ; si les intérêts des capitalis-

(1) Voici les clauses du contrat sur lesquelles s'est basé le gouvernement portugais pour annuler la concession.

Art. 40. — L'entreprise s'oblige à construire le chemin de fer et tous les autres ouvrages se rapportant à l'art. 1 du présent contrat dans le délai de 3 ans à partir de la date à laquelle les plans soumis à l'approbation du gouvernement seraient dûment approuvés.

Art. 42. — Si l'entreprise ayant commencé les travaux ne les continuait pas de manière à leur donner tout le développement proportionnel à leur extension, ou si elle ne finissait pas la construction du chemin de fer avec tout son matériel fixe et roulant, édifices, accessoires et dépendances, aux termes et dans le délai stipulé à l'art. 40, si elle n'accomplissait pas les clauses du contrat ou bien encore si elle se refusait à satisfaire à la décision des arbitres, dans le cas de leur intervention, le gouvernement, de son autorité, aura le droit de déclarer la résiliation du contrat.

tes anglais sont véritablement lésés, l'enquête que l'on instruit le démontrera, et alors seulement on pourra agir en connaissance de cause.

Après bien des incidents, les partis opposés se décidèrent à porter leurs réclamations devant une cour arbitrale qui serait constituée à Berne. L'Angleterre espérait que, sa cause étant favorable, l'indemnité à laquelle le Portugal serait condamné, excéderait ses ressources et alors, c'était la baie de Delagoa si ardemment convoitée, maintenant plus que jamais, qui serait le gage de la non exécution du jugement.

Les événements n'ont pas donné satisfaction à son attente. Le Portugal a sans doute été condamné, mais l'amende de 15.000.000 n'est pas assez forte pour qu'il ne puisse la payer.

Quoi qu'il en soit, le gouvernement portugais a saisi et conservé la ligne depuis 1889. Il a fait achever par un entrepreneur anglais les 9 kilomètres qui doivent aboutir à la frontière du Transvaal. Le travail a été terminé en 1890.

En même temps, le Portugal accordait au Président Kruger les tarifs de faveur qu'il demandait depuis 2 ans et les travaux de la ligne du Transvaal ont aussitôt commencé (décembre 1889). Nous nous sommes assez étendus sur le chemin de fer de Delagoa, parce qu'il pouvait être intéressant de voir à quelles péripéties est soumise une simple voie ferrée de 90 kilomètres de long, quand des questions financières et politiques menacent à chaque instant son existence. Ainsi cette ligne dont le

premier projet a été mis au jour en 1860, n'arrive à son exécution que 30 ans plus tard ? Et cependant c'était une ligne d'une réelle importance, comme le prouvent les recettes actuelles.

Puis l'affaire de la baie de Delagoa est toujours à l'ordre du jour. Sans doute juridiquement elle est terminée, le Portugal tout en étant condamné, est sorti vainqueur, l'Angleterre ne peut l'oublier de sitôt.

Maintenant cette ligne est en plein rapport. Elle fait surtout du transit, puisque presque toutes les marchandises qu'elle transporte sont à destination du Transvaal ou en proviennent pour être exportées. Ce transit est très important.

En 1897, le chemin de fer a rapporté 727 contos (plus de 4 millions et n'en a coûté que 355 contos (3 millions environ) et depuis que la paix a été faite entre le Transvaal et l'Angleterre, les recettes n'ont pas diminué.

Pour terminer cette étude, mentionnons la nouvelle qui vient d'être télégraphiée en Europe (avril 1903). Il paraîtrait qu'une ligne va être créée de Lourenço-Marquez à Prétoria. Cette ligne aurait un tracé de 60 milles plus court que l'ancienne voie.

Ce chemin de fer sera la voie la plus directe pour le Rand, donnant à Lourenço-Marquez un avantage de 146 milles sur Durban.

La nouvelle ligne traverserait des contrées riches en charbon et mettrait le port en communication

directe avec les mines. Delagoa Bay serait de ce fait, de tous les ports sud-africains, celui qui pourrait fournir le combustible au prix le plus réduit.

Le chemin de fer serait construit et exploité par le gouvernement portugais.

Voilà les seuls renseignements que nous avons à ce sujet. Ce dédoublement pourrait être très avantageux, car avec le développement dont est susceptible toute cette région, il y a sans doute matière à alimenter deux chemins de fer, l'un exploitant le sud et le centre, l'autre le nord du Transvaal.

### **Chemin de fer de Beira à Umtali**

La seconde ligne ferrée existant dans le Mozambique est celle qui part de Beira, traverse toute la colonie dans sa largeur et arrive à la frontière de la Rhodesia, à un point appelé New Umtali, après un parcours d'environ 204 milles (328 kil. 500).

Si on jette un coup d'œil sur une carte de l'Afrique du Sud il est facile de voir que ce chemin de fer, relié dernièrement à ceux de la Rhodesia, est le tronçon d'une ligne de plus de 3.500 kilomètres dont les points terminus sont le Cap et Beira. Si d'autre part on examine les travaux exécutés dans ces contrées, et les projets en cours d'exécution, l'importance de ce chemin de fer saute encore plus aux yeux. En effet, de Buluvayo, une ligne se dé-

tache et atteindra prochainement les Victoria Falls sur le Zambeze, de plus le projet de Port Alexandre à Otavi rejoindra tôt ou tard cette dernière ligne. Ainsi Beira sera le point de départ de trains allant au Cap ou se rendant, au travers de l'Afrique, à Port Alexandre, dans l'Angola. En un mot, de ce port le rail s'étalera sur plus de 6.000 kilomètres, il sera le seul débouché d'une région de près de 1.000.000 de kilomètres carrés. C'est assez dire l'avenir réservé à ce chemin de fer.

Voici son histoire rapidement exposée.

Après les événements de 1891 qui fixèrent d'une façon définitive la frontière occidentale de la Colonie du Mozambique, l'Angleterre avait exigé qu'une voie ferrée fut construite pour relier Beira, port naturel de ses territoires du Mashonaland, à un point quelconque de la nouvelle frontière.

De son côté, pour répondre à cette convention, le gouvernement du Portugal, quand il accorda la charte à la « Compagnie du Mozambique », stipula (art. 30) :

La Compagnie devra construire sans subvention ni garantie d'aucune nature de l'Etat, un chemin de fer avec rails d'acier d'un poids minimum de 20 kilos par mètre courant, pour relier le port de Beira (baie du Pungue) avec la frontière intérieure du district de Manica, passant par Macequece.

Cette construction devra être terminée dans un délai improrogable de quatre ans, compté de la date à laquelle le Gouvernement ordonnera de la

commencer, de même qu'elle ne pourra pas être commencée sans l'avis du gouvernement.

La « Compagnie du Mozambique » ayant déjà beaucoup d'argent à dépenser pour l'organisation de son territoire, où tout était à créer, concéda en 1892 à une Compagnie anglaise, la « Beira Railway Co » la construction de la ligne. Celle-ci, commencée en octobre 1892, fut terminée au mois de mars 1894 (1). Les ingénieurs qui le construisirent se heurtèrent à des difficultés sans nombre. La nature de la contrée à travers laquelle le rail se développe est dans sa partie orientale extrêmement marécageuse. Sur certains points, on fut obligé de fixer les traverses sur pilotis. Au début, 100 cafres étaient employés à tailler un sentier pour permettre aux ingénieurs de faire un levé approximatif du terrain. Un de ces derniers disait que probablement aucun être humain n'avait foulé le sol où maintenant court la voie ferrée.

Puis à l'approche de la frontière la contrée devient subitement tourmentée et montagneuse. Des ravins, des pentes abruptes se rencontrent à chaque pas et rendent la tâche de plus en plus pénible. On s'élève à plus de 700 mètres très rapidement. La « Beira

(1) Le prix moyen de revient était de 2.500 livres. Le rayon minimum est de 100 mètres, la pente maximum de 2 0/0, le poids du rail de 27 kil. 215 par mètre courant.

Sur l'ensemble de la ligne il y a 16 stations dont les principales sont Beira, Fontesvilla, Manangebas, Chimoio, Macequece, Umtali.

Le matériel primitif comprenait en 1898, 47 locomotives, 250 wagons, 50 trolleys et 8 voitures.

Railway C<sup>o</sup> » avait fait exécuter les travaux par contrat passé avec MM. Pauling, de Londres. Ce fut une faute, car le contrat étant passé pour une somme déterminée peut-être trop faible, les constructeurs, devant des difficultés qu'on ne soupçonnait pas lors de la signature de la convention, en furent réduits, pour ne pas perdre, à négliger la construction, à employer des artifices qui rendirent la circulation très pénible, et les déraillements très fréquents.

De plus la voie n'avait qu'une largeur de 0 m. 65 (2 pieds anglais), aussi les marchandises à destination de la Rhodesia devaient-elles subir un transbordement à la frontière. Ce fut l'occasion d'une nouvelle dépense, comme nous le verrons plus loin.

Afin d'utiliser le plus possible la navigation sur le Pungue, le plan primitif portait que la construction commencerait seulement à Fontesvilla, de la sorte on réalisait une économie sérieuse. Mais par suite du trafic grandissant et surtout à cause des dangers que présentaient la navigabilité du Pungue encombré de bancs de sable, la nécessité de relier Fontesvilla à Beira se fit bientôt sentir. Aussi, en juillet 1895 fut créée une Sous-Compagnie, la « Beira Junction C<sup>o</sup> » qui devait construire le tronçon de Beira à Fontesvilla (35 milles). Celle-ci recevait entre autres avantages les propriétés de terrains de 5 kilomètres carrés, attenant de chaque côté de la voie, comme sur un damier avec des parcelles semblables restant entre les mains de la

Compagnie de Mozambique. Cette concession sera d'une valeur incontestable, car le port de Beira et les environs devenant de plus en plus peuplés, les terrains de cette région pourront dans l'avenir atteindre un prix élevé. Le tronçon fut terminé le 29 octobre 1896.

D'après un contrat passé entre les deux Compagnies de chemin de fer, la «Beira Railway» prenait à sa charge l'exploitation de toute la voie en fournissant le matériel roulant.

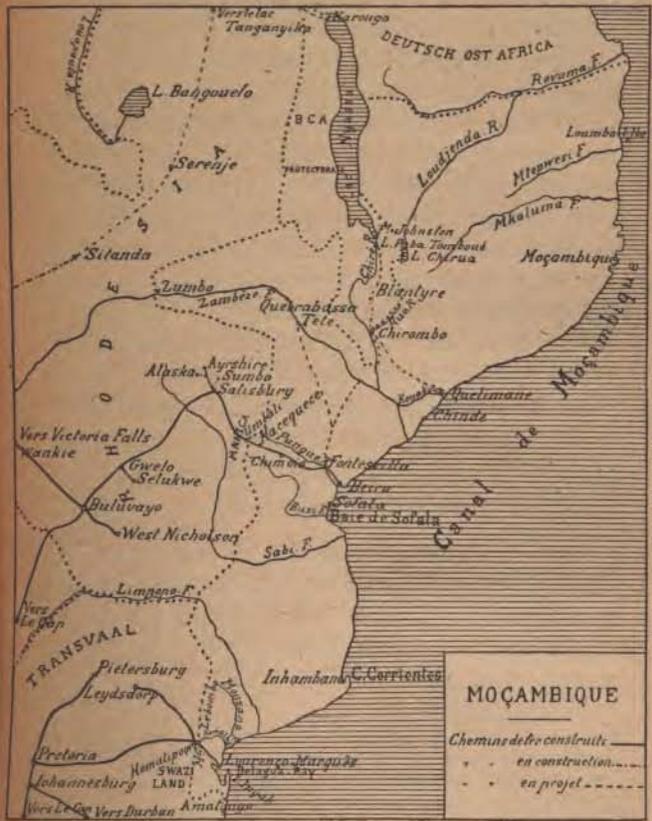
Bref la ligne terminée ne répondait pas à tous les désirs. Elle était construite légèrement, elle ne pouvait pas suffire à un trafic tant soit peu intensif et un transbordement était nécessaire à la frontière à cause de la différence d'écartement de voie entre ce chemin de fer et celui que l'on construisait dans la Rhodesia. Avec un peu de réflexion et moins de précipitation, cet inconvénient aurait pu être évité. Il était en effet aisé de prévoir que la Rhodesia où déjà la construction de chemins de fer était avancée, chercherait un débouché vers la mer et la voie dans cette contrée est à l'écartement de 1 m. 06. De plus, les régions que devaient desservir la ligne étaient particulièrement riches. N'était-ce pas le pays de Manica où des prospecteurs avaient déjà découvert de l'or, n'était-ce pas le légendaire royaume d'Ophir dont les ruines attestaient la prospérité ancienne. Cette imprévoyance coûta 850.000 livres soit plus de 21 millions, alors que la dépense primitive n'était que de 769.035 livres.

Il fut donc convenu que la ligne serait refaite

dans de meilleures conditions et à l'écartement de 1 m. 06. Cette œuvre a été rapidement terminée et le 1<sup>er</sup> août 1900 le chemin de fer fut livré à l'exploitation.

Pendant ce temps, en Rhodesia, la « Mashonaland Railway Co » terminait en 1899 sa voie d'Umtali à Salisbury et à la suite d'un accord intervenu entre cette Compagnie et les deux autres, le chemin de fer en entier était confié à l'exploitation de la « Mashonaland Railway ». D'après cette convention la « Beira Railway » recevra 55 0/0 des recettes nettes et elle remettra à la « Beira Junction » 20 0/0 des sommes ainsi perçues.

M. Jones, secrétaire de la « British South Africa », qui vient de parcourir tout le pays, a bien voulu nous communiquer le rapport qu'il doit incessamment publier. D'après lui, le chemin de fer de Beira n'a pas encore atteint la prospérité des autres lignes de la Rhodesia. Les raisons peuvent en être attribuées à la difficulté de la région traversée. Dans la saison pluvieuse, écrit-il, les terrains bas que la ligne parcourt deviennent un vaste marais, et les travaux en terre sont constamment enlevés par les eaux. Puis la fièvre paludéenne sévit dans ces contrées avec beaucoup d'intensité sur le personnel. Enfin pour atteindre les plateaux de la Rhodesia, il faut franchir des pentes très raides qui nuisent à la rapidité des communications et occasionnent des accidents. Pour arriver à éviter tous ces inconvénients, Sir Charles Metcalfe, le Directeur de la « Mashonoland Railway », a pro-



posé d'exécuter un certain nombre de réfections afin de permettre à la ligne de travailler sans interruption, même pendant la saison des pluies. Après plusieurs conférences avec M. Soley, Ingénieur Résident, des améliorations ont été arrêtées et sont en cours d'exécution.

Quoi qu'il en soit, le trafic est très important. Si l'on se rappelle que en 1899 la ligne a transporté le corps Carington soit 5.000 hommes avec chevaux canons, équipements, approvisionnements, alors qu'elle était encore à voie étroite et en pleine reconstruction, on se rendra compte de sa capacité. Pour les derniers exercices voici le résultat de l'exploitation de la ligne entière de Beira à Salisbury.

	Recettes	Dépenses	Bénéfices
En 1901	7.876.150 fr.	6.935.975 fr.	940.174 fr.
En 1902	8.451.750 fr.	5.432.500 fr.	3.019.250 fr <sup>1</sup> .

Ainsi la dernière année s'est soldée par un profit de 3.019.250 francs pour une longueur totale de 702 kilomètres. C'est-à-dire un revenu net kilométrique de 5.012 francs; c'est déjà un beau résultat pour une ligne de 2 ans d'existence.

(1) A titre de renseignements nous donnons un aperçu des tarifs de transport sur la Beira Railway et la Beira Junction.

- 1<sup>re</sup> classe 4 d. 1/2 par mille.
- 2<sup>e</sup> classe 3 d. par mille.
- 3<sup>e</sup> classe 1 d. 1/2 par mille.

De Beira à Umtali le prix du voyage est de 93 fr. 75 en première et de 31 fr. 85 en troisième classe.

Les marchandises sont réparties en 3 catégories dont les prix de transport sont au mille, respectivement de 10 d., 8 d. et 6 d. par tonne plus un droit de 6 fr. 25 par tonne.

A l'heure actuelle, un train part chaque jour de Beira pour Umtali. Tous s'arrêtent à Macequece et au moins trois par semaine desservent toutes les stations.

D'après un accord signé le 7 mai 1901, entre les Compagnies et la « Compagnie de Mozambique » on doit employer autant que possible des sujets portugais dans les stations et dans le service de la voie, des travaux et de la traction. Le gouvernement conserve la haute main en ce qui concerne l'élaboration des règlements spéciaux, autant pour l'exploitation que pour la police de la ligne.

Quel peut être l'avenir du chemin de fer ?

Pour s'en rendre compte, il suffit d'examiner le développement de Beira depuis 10 ans.

Ce port prend de jour en jour une extension plus grande. En 1891, il n'était encore qu'un simple fort lorsqu'on en fit le chef-lieu des territoires administrés par la « Compagnie de Mozambique » et la tête de ligne de la voie ferrée. Son développement est l'image en raccourci des « Cités Champignons » du *Nouveau Monde*. Il comptait alors 700 habitants dont 200 Européens. La ville s'étend sur une langue de sable à l'embouchure du Pungue ; on y a installé des quais, des appontements en fer, un phare, une douane, des tramways à vapeurs, et le port très bon est accessible aux grands navires. Les Compagnies de navigation les plus importantes y envoient leurs bateaux. En 1901, 288 navires y ont débarqué leurs marchandises.

Riche de son transit qui passe dans son port, dans

ses entrepôts, et sur son chemin de fer, la ville continue de s'accroître avec rapidité, et bien plus jeune que Lourenço-Marquez, elle a déjà presque rattrapé son aînée.

Rien que dans le Mozambique, le chemin de fer traverse une contrée très riche. Aux environs de Macequece de nombreuses Compagnies minières se sont déjà partagées les claims à exploiter. De grandes concessions agricoles ont été accordées dans les bassins du Pungue et du Buzi. Enfin il est question de construire deux lignes ferrées qui, de Fontesvilla, desserviraient les riches pays de Tête et de Sena.

Si maintenant on passe la frontière, la voie traverse la région de Manica qui jusqu'à présent n'a pu être exploitée faute de moyens de communications. De nombreuses mines d'or y ont été découvertes et le développement s'en poursuit tous les jours. Enfin c'est l'immense Rhodesia dont on ne peut encore apprécier les ressources tout en étant assuré de son extrême richesse.

Comme le dit M. Jones, le trafic ne fera que s'augmenter au fur et à mesure que des voies ferrées seront construites en Rhodesia ; et en ce moment, dans ces vastes territoires, des chantiers sont partout établis. La ligne de Wankie, celle de Gwelo seront bientôt terminées et le débouché naturel de toutes ces communications sera Beira.

CONCLUSION. — Le chemin de fer sera donc, quand il aura été consolidé et amélioré dans les

conditions indiquées par Sir Charles Metcalfe, susceptible d'un énorme développement.

Mais que de dépenses on aurait pu éviter avec un peu de prévoyance. Elargissement de la voie, ponts en fer remplaçant les ponts en bois, réfection nécessaire dans les régions basses, tous ces changements auraient dû être prévus et la dette des deux Compagnies, au lieu de se monter à près de 50 millions, aurait pu être réduite de moitié environ.

L'administration des trois sociétés par une seule semble une excellente mesure qui permettra d'exploiter avec plus de profits et moins de frais généraux, car ceux-ci sont considérables.

Si l'on examine les recettes et les dépenses de 1901-1902, on voit que la dépense kilométrique a été de plus de 9.500 francs pour 13.000 francs de recettes nettes. La proportion pourrait être diminuée et elle le sera quand les réfections auront été effectuées.

Sans avoir peut-être l'avenir du chemin de fer du Congo, cette voie est susceptible d'un trafic analogue. Ce trafic est déjà important, puisqu'il se solde par 10 millions de recettes brutes, pour une ligne de 602 kilomètres, terminée en réalité le 1<sup>er</sup> août 1900. Et que sera-ce quand l'Angleterre aura donné à ses colonies nouvelles tout leur développement, et quand le chemin de fer de Beira sera à travers l'Afrique une des premières lignes transcontinentales.

**Projets.** — En dehors de ces deux voies ferrées construites, il existe encore en Mozambique quelques projets dont plusieurs ont déjà échoués et dont d'autres semblent appelés à voir le jour.

Une des premières concessions de ce genre, c'est celle qui fut faite à la Compagnie du Cap Delgado en 1890.

Le concessionnaire, le comte Daupias, devait, entre autres conditions, établir une ligne ferrée à voie de 1 mètre, entre la côte et le lac Nyassa. Devant les difficultés et le prix de premier établissement, le gouvernement portugais décréta en 1891 qu'il était seulement nécessaire de construire une ligne ferrée à voie étroite, système Decauville. Malgré cet adoucissement dans les exigences primitives, le chemin de fer ne fut pas exécuté.

Un autre projet dont la réalisation paraît prochaine, aura le bassin du Zambeze pour objectif et son centre d'exploitation.

Pour obvier aux difficultés de pénétration par ce fleuve, à cause des chutes et des rapides qui l'obstruent en aval de Tété, le gouvernement portugais fit adopter, en 1898, par la Chambre des Pairs, un projet de chemin de fer de 250 à 300 kilomètres entre Quelimane et Chirombo au confluent du Ruo, petit tributaire du Chire. Cette ligne se prolongerait en sol anglais par Blantyre, vers le lac Nyassa, et plus tard vers le lac Tanganyika. Elle pourrait être éventuellement reliée à Beira par un tronçon passant par Sena sur le Zambeze et dont le tracé a déjà été étudié par la Compagnie de Mozambique.

WARRIES  
KY  
05-6004

7 days

## CONCLUSIONS

Dans le Mozambique comme partout ailleurs sur les côtes jadis si inhospitalières de l'Afrique, l'activité humaine s'est donnée libre cours. Des Compagnies à charte se sont créées, ont formé à leur tour des Sous-Compagnies qui exploitent avec succès ces terres si riches, ces régions si fertiles.

Mais là plus qu'ailleurs, les événements ont produit une pression telle que bientôt il a fallu accorder à la colonie une organisation économique dont on ne pouvait soupçonner l'éclosion il y a vingt ans.

C'est le Transvaal qui, de pays pauvre inconnu, attire l'attention du monde entier par les gisements aurifères. C'est la Rhodesia qui, au pouvoir des Anglais depuis 1891, serait une conquête stérile si elle n'obtenait un débouché sur la mer. C'est l'afflux énorme de capitaux qui, trop à l'étroit dans la vieille Europe économe, viennent demander à ces contrées encore vierges, un emploi rémunérateur. C'est enfin le besoin de trouver des débouchés à une production toujours croissante et qui cherche à jeter sur quelque région neuve, ses cotonnades, ses rails, ses machines.

Le Portugal, entraîné par le courant, et bien que

ne ressentant pas comme d'autres nations ces nécessités pressantes, a cédé au mouvement de la colonisation à outrance. Les portes une fois ouvertes, les capitaux étrangers, les émigrés de tous les peuples, s'y sont donnés rendez-vous. Les domaines portugais n'y peuvent que gagner.

Le Mozambique qui, de longtemps peut-être, par suite de l'éloignement de la métropole, serait resté à l'état de colonie de luxe, se développe de jour en jour, et s'affirme comme une région de grand avenir. Ses trois ports de Lourenço-Marquez, Beira, Quelimane, hier encore ignorés des navigateurs, reçoivent aujourd'hui des centaines de grands navires. Deux lignes ferrées qui ont l'heureuse chance d'avoir du combustible presque à proximité, sont déjà d'un plein rapport. Partout des exploitations, partout des mines, partout enfin l'indice d'un travail humain intelligent et productif.

Mais cette prospérité est peut-être un danger. Des voisins puissants et ambitieux entourent le Mozambique et leur convoitise s'étale au grand jour. Souhaitons pour la paix universelle que le Portugal, qui s'est taillé dans l'histoire un glorieux passé colonial, s'efforcera de conserver une de ses colonies les plus belles et les plus anciennes.

Par ses propres ressources, ce pays ne peut donner aux territoires qu'il possède, le développement intensif et rapide nécessité par les nécessités de la vie économique moderne.

Il a fait appel à toutes les bonnes volontés, à toutes les énergies. Mais si le Mozambique est ainsi par la force des choses un vaste terrain d'exploitations pour l'activité humaine, il ne faudrait pas que, renonçant à son rôle, il devienne le champ clos où lutteront les ambitions et les rivalités.

---

## BIBLIOGRAPHIE

- Le Transvaal et l'Angleterre en Afrique du Sud.*  
Georges AUBERT.
- Questions Diplomatiques et Coloniales (1900-1901).*  
*Bulletin du Comité de l'Afrique Française.*  
Colonisation. JOHNSTON.
- Financial News.*
- Revista Portuguesa.*
- Colonias Portuguezas.* VASCONCELLOS.
-

## TABLE DES MATIÈRES

---

	Pages
PRÉFACE .....	I
INTRODUCTION .....	I
<b>Chemin de fer des Colonies allemandes.....</b>	<b>11</b>
Considérations générales.....	13
Togo.....	18
Kamerun.....	27
Sud-Ouest africain allemand.....	37
Est africain allemand.....	56
<b>Chemin de fer des Colonies italiennes.....</b>	<b>81</b>
Erythrée.....	83
<b>Chemin de fer des Colonies portugaises....</b>	<b>99</b>
Angola.....	105
Mozambique.....	106

---

Stanford University Libraries



3 6105 010 165 988

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES  
CECIL H. GREEN LIBRARY  
STANFORD, CALIFORNIA 94305-6004  
(415) 723-1493

All books may be recalled after 7 days

DATE DUE

28D MAR 23 1995

MAR 23 1995

NOV 29 2005  
OCT 21 2005