

Les chemins de fer de l'Afrique australe

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **L'Afrique explorée et civilisée**

Band (Jahr): **1 (1879)**

Heft 9

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-131332>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

L'expédition des éléphants conduite par M. Carter, arrivée à Tabora en même temps que M. Popelin, avait perdu un second éléphant pendant la traversée de l'Ougogo. Mais les deux survivants étaient plus vigoureux et mieux portants qu'au moment de leur arrivée à Mpouapoua, ce qui paraîtrait prouver que l'éléphant résiste aux morsures de la tsetsé.

La caravane de MM. Cadenhead, Burdo et Roger a quitté Zanzibar le 25 janvier; elle comprend un certain nombre d'ânes de grande taille, dont MM. Sanford et Mackinnon ont généreusement fait don à l'Association, pour en tenter l'emploi comme bêtes de somme.

LES CHEMINS DE FER DE L'AFRIQUE AUSTRALE

Découverts en 1486 par le navigateur portugais Barthelomeu Diaz, les pays de l'Afrique australe qui forment aujourd'hui la colonie du Cap ont été occupés, de 1652 à 1806, par des boers hollandais, qui n'ont pas su leur faire acquérir une grande importance. En revanche, depuis 1806, époque de la prise de possession par l'Angleterre, la contrée, n'a cessé de prospérer et de prendre un meilleur rang parmi les colonies britanniques.

Ce n'est pas cependant que son sol soit très fertile; l'eau manque souvent, et la sécheresse donne pendant plusieurs mois aux *karrous* ou plateaux intérieurs l'aspect de vrais déserts. Ce n'est guère que pendant deux mois que ces plateaux sont couverts de végétation; elle y est alors exubérante et l'on y rencontre de grandes troupes d'autruches, de buffles et d'antilopes; mais pendant le reste de l'année la presque totalité de ces espaces est inhabitable, et c'est pour cela que, dans la carte qui accompagne cet article, de larges étendues de pays ne renferment aucun nom de ville ou de village. En outre, l'ouverture du canal de Suez, en 1869, a considérablement amoindri l'importance commerciale de la ville du Cap, autrefois l'étape obligée des navires qui se rendaient aux Indes ou qui en revenaient.

Malgré des conditions aussi défavorables, l'Angleterre n'a pas désespéré de sa colonie. Les émigrants anglo-saxons ne pouvant faire produire au sol que quelques plantes, parmi lesquelles la vigne occupe le premier rang, se sont rejetés sur les mines, qu'ils exploitent avec ardeur; les marchands, de leur côté, se voyant dans l'impossibilité d'accaparer le commerce des Indes, se sont tournés vers les contrées centrales encore vierges, qu'ils vont civiliser et rendre productives.

Pour exécuter ces projets il fallait des lignes ferrées nombreuses, puisque les cours d'eau ne sont pas navigables ; on se mit donc courageusement à l'œuvre. Examinons quel a été le résultat de ces efforts.

La première ligne construite fut celle de Cape-Town à Wellington, par Paarl (92 kil.). Par un acte daté du 29 juin 1857, le parlement colonial garantissait un intérêt de 6 % sur une somme n'excédant pas 12,500,000 fr., destinée à la construction de cette ligne. Le premier coup de pioche fut donné par le gouverneur sir George Grey le 31 mars 1859. Les travaux furent conduits avec assez d'activité pour que, le 31 mars 1860, un tronçon ait pu être inauguré. En 1862, un embranchement aboutissait à Stellenbosch, situé à 48 kilomètres de Cape-Town, et en novembre 1863 la ligne complète, jusqu'à Wellington, était ouverte au commerce d'une région éminemment fertile, bien cultivée et surtout riche en vignobles. Ce qui prouve le mieux la grande utilité de ce chemin de fer, c'est que, dès l'année 1864, il transporta 72,000 voyageurs et 10,000 tonnes de marchandises, et en 1865, 120,000 voyageurs et 23,000 tonnes. Au bout de six ans le trafic avait plus que doublé.

Peu de temps après s'achevait une autre ligne, partant de Cape-Town dans la direction du sud et conduisant à Wynberg (13 kil.). Elle était due à l'initiative privée et appartenait à une compagnie, formée en 1861 sous le titre de « Compagnie du chemin de fer de Wynberg. » La ligne fut ouverte le 19 décembre 1864.

Ces deux voies une fois construites, le public sembla se désintéresser de la question, et l'Assemblée législative rejeta même un projet demandant de prolonger la ligne de Wellington jusqu'à Worcester situé plus à l'est.

Mais après la découverte, en 1870, de champs de diamants dans le Griqualand-West, au nord de la rivière Orange, et en particulier à Kimberley, l'opinion publique se préoccupa de nouveau de la construction de voies ferrées, destinées à mettre en communication régulière les régions centrales avec la côte.

En 1872, les autorités coloniales décrétèrent l'extension de la ligne de Wellington jusqu'à Worcester, en passant au nord près de Sharon. En 1873, on commença la construction d'une voie partant du port d'East London pour Queenstown. Enfin, en 1874, pendant le cours de la session du parlement, le gouvernement proposa hardiment un bill demandant la construction de 1300 kilomètres de chemins de fer, pour le prix approximatif de 125 millions de francs. Les lignes adoptées furent :

1° De Worcester à Beaufort, à travers le Grand Karrou.

2° Un embranchement de la ligne de Cape-Town à Wellington sur Malmesbury, centre d'un district abondant en céréales.

3° De Port-Elizabeth, port très important et centre du commerce des laines, à Cradock, avec un embranchement pour Graham's-Town.

4° De Port-Elizabeth à Graaf-Reinet par Uitenhage.

5° D'East-London à Queenstown, avec un embranchement sur King William's-Town.

Une courte ligne de Uitenhage à Port-Elizabeth avait déjà été construite par une compagnie privée, mais elle sera sans doute achetée par le gouvernement, qui voudra profiter du trafic important de Graaf-Reinet.

Le projet de loi accepté, le gouvernement se mit sérieusement à l'œuvre, et deux ans après, en 1876, un des membres de la Chambre de commerce de la Ville du Cap s'exprimait ainsi : « Un progrès considérable a été fait cette année dans la construction des chemins de fer. La ligne Nord-Est, de Port-Elizabeth à Cradock, a été ouverte jusqu'à Corney, à plus de 50 kilomètres de Port-Elizabeth ; la ligne entre Uitenhage et Port-Elizabeth a été livrée à l'exploitation, et elle a été prolongée vers Graaf-Reinet d'environ 13 kilomètres ; les études, le lever des plans sont terminés pour l'embranchement de Graham's-Town ; les travaux sur la ligne d'East-London à Queenstown avancent avec rapidité, car la ligne a été tracée sur 150 kil. et la plus grande partie des terrassements est achevée. »

Depuis 1876, les lignes se sont considérablement avancées vers l'intérieur ; maintenant Beaufort, Malmesbury, Stellenbosch et Simons-Bay sont reliés par une voie ferrée avec la ville du Cap ; Graaf-Reinet, Graham's-Town et Cradock avec Port-Elizabeth ; Queenstown le sera très prochainement avec East-London. Bien plus, l'opinion publique se préoccupe vivement d'étendre encore davantage le réseau des chemins de fer. L'attention, un moment détournée de cette question par la guerre des Zoulous, y revient avec une nouvelle ardeur. De toute part on demande que les mines de l'intérieur soient mises en communication directe avec les ports d'embarquement. — Dernièrement, à Port-Elizabeth, un meeting a émis des résolutions tendant à relier les mines de diamants de l'état libre du Fleuve-Orange et le pays des Bassoutos, le plus directement possible avec leurs ports naturels. Un comité de cinquante membres a même été nommé pour étudier ce sujet. — D'autre part, la Chambre de Commerce de Cape-Town demande une ligne ferrée qui mette le Griqualand-West en communication avec le

Cap. Des résolutions ont été adoptées pour que toutes les informations nécessaires, au point de vue commercial, soient recueillies. — Enfin, le *Cape Argus* a publié une correspondance de Graaf-Reinet, qui montre que, dans cette localité, on songe à la prolongation des chemins de fer dans la direction du Fleuve-Orange. L'auteur de la lettre voudrait que l'extension fût dirigée de Beaufort par Victoria West à Hope-Town sur l'Orange, et que la ligne de Graaf-Reinet fut prolongée sur Richmond. La ligne de Cradock devrait être poussée jusqu'à Colesberg. Il est certain que les dépenses occasionnées par ces constructions seraient remboursées au bout de peu de temps, par suite de l'immense trafic de produits agricoles et minéraux qui se ferait alors entre les districts desservis et la côte. Du reste, une fois les monts Nieuweveld franchis, la ligne serait directe et ne réclamerait pas beaucoup de travaux d'art.

Pour être complets, mentionnons encore la petite ligne de Port-Nolloth, à l'extrémité nord-ouest de la colonie du Cap, construite essentiellement pour le service des mines de cuivre de cette région.

Natal est la première colonie anglaise de l'Afrique australe où la locomotive ait été introduite. La première ligne de Durban aux quais du port fut construite par une compagnie, il y a près de 20 ans. Dès lors beaucoup d'efforts ont été faits pour étendre cette petite voie, avec le concours du gouvernement, mais ce n'est que depuis peu que les travaux ont pris un véritable essor. La ligne principale se dirige de Durban au nord vers Pieter-Maritzbourg, d'où elle sera poussée encore plus au nord dans la direction de Newcastle, chef-lieu d'un grand district houiller, avec un embranchement sur Harrismith, ville de la République du Fleuve-Orange. Une autre voie conduit, en suivant la côte, de Durban à Vérulam dans le district de Victoria, et doit être prolongée jusqu'à la frontière nord-est. Enfin une troisième ligne partant aussi de Durban aboutira à Isipingo, situé plus au sud.

La ligne de Durban à Pieter-Maritzbourg coûte 15 millions; celle de Durban à Vérulam en coûte 5 1/2 et celle de Durban à Isipingo 1 1/2.

Si l'on ajoute à ces chiffres le coût des études préparatoires, on arrive à la somme de 22 1/2 millions, que doit dépenser le petit État de Natal pour l'établissement de ses voies ferrées. Mais ces sacrifices seront sûrement compensés par une extension très grande du mouvement des affaires. Les trains apporteront à la côte, à des prix modérés, les produits du sol et des mines, qui ne peuvent trouver leur écoulement dans l'intérieur, tan-

dis que Durban enverra rapidement et à bon marché dans les provinces centrales beaucoup d'articles européens, qui aujourd'hui ne peuvent s'y vendre par suite de leur cherté. La ligne de Durban à Pieter-Maritzbourg doit être ouverte cette année ; c'est dans cette direction que les travaux sont poussés avec le plus de rapidité. La voie du reste a été fort difficile à établir, parce qu'il a fallu lui faire gravir les collines nombreuses et étagées qui bordent la côte.

Le *Transvaal* a pris dans ces dernières années un développement commercial et agricole remarquable. La découverte récente de riches mines d'or, dans la partie orientale de la contrée, a encore accru son importance, et attiré sur elle l'attention des émigrants et des capitalistes. En 1875, le Président de la République, le D^r Thomas Burger, visita l'Europe ; il entra alors en négociations avec le Portugal et avec une compagnie hollandaise, pour l'établissement d'une voie ferrée entre la baie de Delagoa, sur laquelle se trouve le port de Lorenzo Marquez, appartenant au Portugal, et Prétoria, capitale du Transvaal. Le gouvernement portugais, désireux d'accroître le commerce de ses colonies, modifia même, dans un sens favorable au Transvaal, les droits de douane prélevés à Lorenzo Marquez. Quoique depuis lors le Transvaal ait perdu son indépendance et que les Boers qui l'habitent soient dans un état de sourde rébellion contre l'Angleterre, le projet de chemin de fer n'a pas été perdu de vue ; les négociations continuent entre les deux gouvernements. Le Portugal a, dernièrement encore, exempté de tous droits les marchandises passant par Lorenzo Marquez, à destination du Transvaal ; en outre, il s'est engagé pour la moitié du prix de construction de la ligne. Bref, chacune des parties reconnaissant la nécessité absolue du chemin de fer et étant disposée à contribuer à son établissement, on peut prédire que, dans un avenir très prochain, la ligne sera exécutée. Les possessions anglaises seront alors dotées d'un réseau fort respectable de chemins de fer, susceptible de s'étendre vers les contrées centrales.

BIBLIOGRAPHIE ¹

LE CHEMIN DE FER TRANS-SAHARIEN, par M. *Pelletreau*. — La question du Trans-Saharien commence à avoir sa littérature. Après l'ouvrage

¹ On peut se procurer à la librairie Jules Sandoz, 13, rue du Rhône, à Genève, tous les ouvrages dont il est rendu compte dans l'*Afrique explorée et civilisée*.