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

Artikel: Nouvelles
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-131308

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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

les Français s'efforcent de nouer des rapports commerciaux entre le Soudan d'une part, l'Algérie et la Sénégambie de l'autre; les Anglais s'avancent dans l'Afrique australe, entraînant avec eux un cortège de pionniers résolus et de négociants, attirés par l'appât d'un gain presque assuré; les Portugais, établis sur les deux côtes, se frayent lentement un passage vers l'intérieur, et leurs trafiquants habitués dès longtemps au climat et aux coutumes des indigènes, entretiennent des relations commerciales de plus en plus nombreuses avec les tribus nègres. Enfin, les Égyptiens eux-mêmes remontent le Nil avec leurs petits bateaux à vapeur; les Italiens s'établissent au Sud de l'Abyssinie, et la Société de géographie commerciale de St-Gall travaille à entrer en rapports directs avec l'Afrique du Sud. On le voit, la question africaine préoccupe tous les esprits, et le plateau central pourrait être comparé à une vaste citadelle, assaillie de tous côtés par des armées de négociants avides de connaître les richesses qu'elle recèle.

Les nègres eux-mêmes se prêteront au développement du commerce et de l'industrie dans leur pays, et chercheront à en arracher le monopole des mains des Arabes, leurs tyrans, qui ne sont pas seulement les agents d'un négoce licite mais qui font encore le trafic honteux de chair humaine. Il n'est pas en effet de marché, au centre de l'Afrique, qui ne reçoive, à côté des produits du sol, de longues caravanes d'esclaves que leurs maîtres ont enlevés dans les grandes razzias de l'intérieur. A Timbouctou, Kouka, Salaga, Ségou, Kano, il en arrive des centaines et même des milliers les jours de foire.

La situation de l'Afrique, envisagée sous ce dernier aspect est donc encore bien sombre, bien sinistre. Mais avant peu elle s'améliorera et deviendra prospère, pourvu que chacun concoure à l'œuvre immense de régénération de cette terre si belle, si riche, à laquelle est due une place au sein de la grande famille civilisée.

NOUVELLES

Expéditions internationales. L'Association internationale africaine vient de recevoir le courrier de Zanzibar; il lui a apporté de bonnes nouvelles de la santé de tous ses voyageurs. MM. Cambier et Dutrieux étaient encore à Tabora le 3 avril, mais ils espéraient pouvoir reprendre leur marche en avant dès les premiers jours de mai, époque

de la cessation des pluies. Ils possédaient encore des marchandises et des vivres pour longtemps, et avaient toujours l'intention d'établir une station à l'ouest du Tanganyika.

M. Dutalis a été rejoint le 29 mai, à Zanzibar, par ses collègues de la deuxième expédition internationale, MM. Popelin et van den Heuvel. Il avait en grande partie préparé l'organisation de la caravane, de sorte que cette seconde expédition pourra vraisemblablement pénétrer dans l'intérieur du continent dès les premiers jours du mois de juillet. Les rapports sur les marches de la première expédition, publiés par la Commission exécutive, renferment des directions précieuses sur l'organisation d'une caravane.

Stanley avait profité de son séjour à Zanzibar pour visiter les rivières de la côte orientale. Après avoir exploré le Ouami, en compagnie de Dutalis, il était parti le 26 avril, avec son petit bateau à vapeur l'*Albion,* pour Dar-es-Salam, et comptait être de retour à Zanzibar le 5 mai.

Flotille internationale du Congo. Nous avons parlé de l'installation prochaine d'un steamer sur le cours moyen du Congo par les soins du Rév. T.-J. Comber ; mais il y a mieux encore. D'après une correspondance publiée par les journaux belges, l'Association internationale, frappée des difficultés du transport de la côte vers l'intérieur, a affrété le vapeur belge *Barga*, jaugeant 829 tonneaux, pour transporter un plein chargement de marchandises, d'Anvers à l'embouchure du Congo. Ce navire est commandé par le capitaine de Mytenaere ; il aura, entièrement chargé, un tirant d'eau de 4^{m},27 et conviendra admirablement à la navigation sur la côte africaine. Le chargement est destiné à la caravane internationale qui se trouve déjà en Afrique.

Le *Barga* ne pouvant, à cause de son tirant d'eau, remonter le Congo, on a dû chercher un moyen pour transporter les marchandises de la côte ouest vers l'intérieur de l'Afrique, à un endroit où l'on pourra être rencontré par les explorateurs belges.

A cette fin, il a été chargé sur le *Barga*, après démontage, trois canots à vapeur non pontés, un petit steamer ayant deux cabines pouvant abriter une trentaine de personnes, trois grands chalands de 50 tonnes chacun.

Le tirant d'eau de chacun de ces bâtiments n'excède pas 0^{m},38, ce qui leur permettra de remonter très haut le Congo, pendant la saison des pluies. Il sera ainsi possible de former des stations, permanentes ou provisoires, sur les deux bords du fleuve.

Les trois canots feront le service d'éclaireurs et de ravitailleurs; le steamer remorquera les chalands qui porteront le matériel et les marchandises. Dans un voyage d'essai, les vapeurs ont fourni une vitesse de 14 nœuds à l'heure, égale à celle des plus rapides paquebots connus.

Cette flotille sera commandée par le capitaine Lœsewitz, qui aura sous ses ordres quarante marins éprouvés, habitués à la température tropicale par de fréquents séjours dans les contrées équatoriales; parmi eux se trouvent charpentiers, forgerons, mécaniciens, voiliers, etc. L'équipage a contracté un engagement de trois ans.

Le *Barga* a quitté les bassins d'Anvers le vendredi 6 juin. Sa Majesté le roi des Belges a reçu, avant leur départ, le capitaine et un jeune ingénieur, M. Th. van Schendel, qui fait partie de l'expédition.

Territoire des Lynx-Korannas. Deux missionnaires allemands, relevant de la Société des missions de Berlin, avaient créé une station dans le district de Bloemhof, au sud-ouest du Transvaal, sur les frontières de la province anglaise du Griqua-Land.

Le territoire sur lequel cette station fut établie est habité par la tribu des Lynx-Korannas, qui prétend en être la maîtresse absolue et souveraine, et ne dépendre d'aucune puissance étrangère; le gouverneur de Natal aurait lui-même, par une décision arbitrale rendue en 1871, reconnu l'indépendance de ce territoire. C'est du moins ce qu'affirme un correspondant de la *Gazette d'Augsbourg*. Les colons de la province anglaise voisine, désirant jouir de certains avantages qu'offre le district de Bloemhof, et en provoquer l'annexion aux possessions britanniques, se plaignirent au colonel Warren, gouverneur du Griqua-Land, d'incursions continuelles des Korannas sur le territoire anglais, et ajoutèrent que ces incursions avaient lieu à l'instigation des missionnaires allemands. Le colonel Warren prêtant l'oreille à ces plaintes et à ces suggestions, proclama purement et simplement l'annexion du district de Bloemhof, et ordonna aux deux missionnaires de quitter leur station, établie dans une localité qui porte le nom de Saaron. Les missionnaires n'ayant pas immédiatement obtempéré à cet ordre, le gouverneur anglais expédia des soldats à Saaron pour les arrêter; l'un d'eux, M. Kallenberg, était absent; mais l'autre, M. Brune, fut en effet arrêté, et après avoir été plus ou moins gravement maltraité, ainsi que les Korannas qui avaient voulu le défendre, il fut expulsé du district de Bloemhof.

Tel est, en substance, le récit qui a été transmis à la *Gazette d'Augs-*

bourg par son correspondant de Natal ; ce récit était accompagné de réflexions concluant à la nécessité d'une demande de satisfaction à adresser par l'Allemagne à l'Angleterre. En effet, des pourparlers sont engagés sur cette affaire entre les cabinets de Berlin et de Londres.

Compagnie générale du Zambèze. Par décret royal en date du 26 décembre 1878, le gouvernement portugais a accordé à M. Païva d'Andrada, attaché militaire à la légation de Portugal à Paris, les concessions et privilèges ci-dessous spécifiés :

1° La propriété de toutes les mines d'or, de cuivre, de fer et d'autres métaux actuellement connues, et comprises dans une région de la province portugaise de Mozambique de plus de 9000 lieues carrées, traversée dans toute sa longueur par le Zambèze, qui la partage approximativement en deux parties égales et est navigable depuis le centre de la concession jusqu'à la mer;

2° Le monopole, pendant vingt ans, de l'exploitation des mines et gîtes métallifères qui viendraient à être découverts dans cette région;

3° La propriété des mines de houille actuellement connues et comprises dans le bassin hydrographique du Zambèze;

4° Le monopole, pendant vingt ans, des gîtes carbonifères qui viendraient à être découverts dans ce bassin ;

5° Le droit d'exploitation des forêts du district du Zambèze;

6° La possession de 100,000 hectares de terrain, à choisir dans ce district et destiné à l'exploitation agricole et à la colonisation.

D'après une carte qui nous a été communiquée, et qui indique les concessions faites à M. d'Andrada par le gouvernement portugais, le territoire concédé comprendrait à peu près tout le bassin du Zambèze inférieur, de Nyampanga au confluent du Chiré et du Zambèze, et du 17° latitude sud à l'extrémité méridionale du lac Nyassa. Un steamer, la *Lady Nyassa,* parcourt déjà le Zambèze inférieur.

M. d'Andrada travaille à la formation d'une Compagnie générale du Zambèze, assez puissamment constituée pour entreprendre soit directement, soit par l'intermédiaire de compagnies sous-concessionnaires, l'exploitation des richesses minérales, forestières et agricoles de la contrée; sa colonisation européenne et asiatique; l'ouverture, avec le concours du gouvernement, de voies et services de transports et de communications tant intérieures qu'extérieures, nécessaires au développement commercial et industriel du pays ; le développement du commerce de la région de l'Afrique centrale exceptionnellement favorisée par le Zambèze, qui,

navigable sur plus de 600 kilom. constitue, sur la côte orientale, la seule voie économique de la mer à l'intérieur.

M. d'Andrada sera accompagné dans son expédition par M. de Gourgues, M. l'ingénieur de La Touche et un médecin. Cette petite colonne espérait pouvoir partir vers la fin de juin.

Traité anglo-portugais. L'Angleterre et le Portugal viennent de conclure un traité de commerce, de navigation, d'extradition, etc. Le but de ce traité est de développer le commerce de l'Afrique méridionale, et de permettre aux deux gouvernements de coopérer d'une manière directe à l'œuvre de la civilisation de ce continent, notamment à la suppression du commerce des esclaves. Le Portugal proclame la libre navigation du Zambèze et de ses affluents ; il accorde à l'Angleterre le droit de libre transit par le port de Lorenzo Marquez, pour les marchandises à destination du Transvaal, ou venant de cette colonie ; il donne des facilités pour le passage des troupes et des munitions de guerre, par le territoire portugais, jusqu'à la frontière des possessions britanniques. Les parties contractantes ont convenu de nommer une commission, pour examiner la possibilité de construire un chemin de fer entre Lorenzo Marquez et le Transvaal.

Chemin de fer de Zanzibar. Il s'est formé à Manchester une société qui se propose de coopérer à la civilisation de l'Afrique centrale, en vue de nouveaux débouchés pour l'écoulement des produits des manufactures anglaises. M. J. Bradshaw, l'un de ses fondateurs, a écrit au sultan de Zanzibar, pour le consulter sur la question de l'établissement d'un chemin de fer ouvrant l'Afrique centrale à partir du territoire de Zanzibar. Son Altesse s'est déclarée disposée à appuyer le projet ; elle fera une concession de terrain pour le chemin de fer, et en favorisera la construction de tout son pouvoir, car elle est d'avis qu'il contribuera beaucoup au développement du commerce entre la côte et l'intérieur.

Emin Effendi dans l'Ouganda. Le sultan de Zanzibar vient de recevoir de l'Ouganda une lettre de M. J. Emin Effendi, médecin en chef des provinces équatoriales égyptiennes, envoyé par Gordon Pacha, gouverneur général du Soudan égyptien, en mission scientifique dans l'Ouganda, l'Oukanagoué et les pays environnants. Il se plaint d'avoir rencontré une opposition malveillante de la part de Mtésa, et préfère rebrousser chemin pour achever son voyage par quelque autre route ; il se loue de ses relations avec les marchands arabes, sujets du sultan de Zanzibar, et adresse pour cela ses remerciements à ce souverain.

Voyage de Rohlfs au Wadaï. L'expédition de Rohlfs a malheureusement à lutter contre de grandes difficultés, qui affaiblissent beaucoup l'espoir de voir le courageux explorateur atteindre le Wadaï, en passant par l'oasis de Kufarah. D'après une lettre du 8 avril, publiée par les *Mittheilungen de Gotha* et datée de Audschila, après avoir vainement attendu les présents qui lui avaient été annoncés, il a dû quitter Sokna dont le séjour est très coûteux; en outre, ses gens commençaient à être démoralisés par une oisiveté de plusieurs mois.

« A l'heure qu'il est, dit-il, je ne sais pas si nous pourrons partir de Audschila pour le Wadaï. Jusqu'à présent je n'ai pu engager un guide ; quand j'en avais trouvé un, les fanatiques partisans des Senussi me l'enlevaient. Les indigènes refuseront de venir avec moi sans guide. Plusieurs de mes hommes ont déjà fait défection, et je suis persuadé que, si je suis contraint de continuer ma route seul, tous m'abandonneront, à l'exception de deux ou trois peut-être. Dès lors je ne sais s'il sera prudent de partir. Si j'avance, il faut que j'arrive ou que je succombe. A Battifal, il n'y a qu'un puits et point de pâturages pour les chameaux. Il faut tout emporter d'ici; je ne puis me charger que d'eau pour douze jours, de fourrage pour huit et de vivres pour soixante. Il n'existe pas de chemin frayé de Battifal au puits le plus septentrional de Kufarah ; trouverai-je ce puits sans guide? Pourrais-je prendre la responsabilité d'exposer tant de vie d'hommes ? »

Rohlfs se demande pourquoi l'on n'emploie pas les aérostats ; la France, qui a tant d'intérêt à explorer les régions au sud de l'Algérie, aurait dû, lui semble-t-il, expédier depuis longtemps déjà un ballon d'exploration de Touggourt à Géryville. Les courants aériens réguliers du nord de l'Afrique permettraient de diriger facilement les ballons. « Durant le long trajet de Sokna à Audschila, » dit-il, « souvent je me suis dit : Si j'avais un ballon ! Et je dois cheminer avec des chameaux ! Quand tout va bien l'on fait 4 kilomètres à l'heure, avec des chameaux fatigués 3 kil. et même moins. La route de Sella à Audschila n'est pas précisément intéressante. De Sokna à Sella nous avons suivi un chemin tout nouveau, entre les routes suivies par Beurmann et Hornemann; nous en avons été récompensés en ce que nous sommes arrivés à l'oasis de Bou Naïm ou Abou Naïm, entièrement inconnue jusqu'ici. Elle est située à l'ouest de Dschibbena et au sud de Marade. Celle de Dschibbena est aussi plus grande que je ne le pensais; elle est très riche en palmiers. »

De son côté le Dr Stecker, qui accompagne Rohlfs, a écrit à la Société

de géographie de Paris une lettre, dans laquelle il raconte avoir assisté, le 24 février dernier, dans le Djebel Fezzan, à un violent ouragan du sud ouest. L'air était mêlé de grains de sable d'une sécheresse incroyable, et tellement chargé d'électricité que le voyageur, dont les cheveux se hérissaient, tirait de sa tente des étincelles de 10 centimètres de longueur.

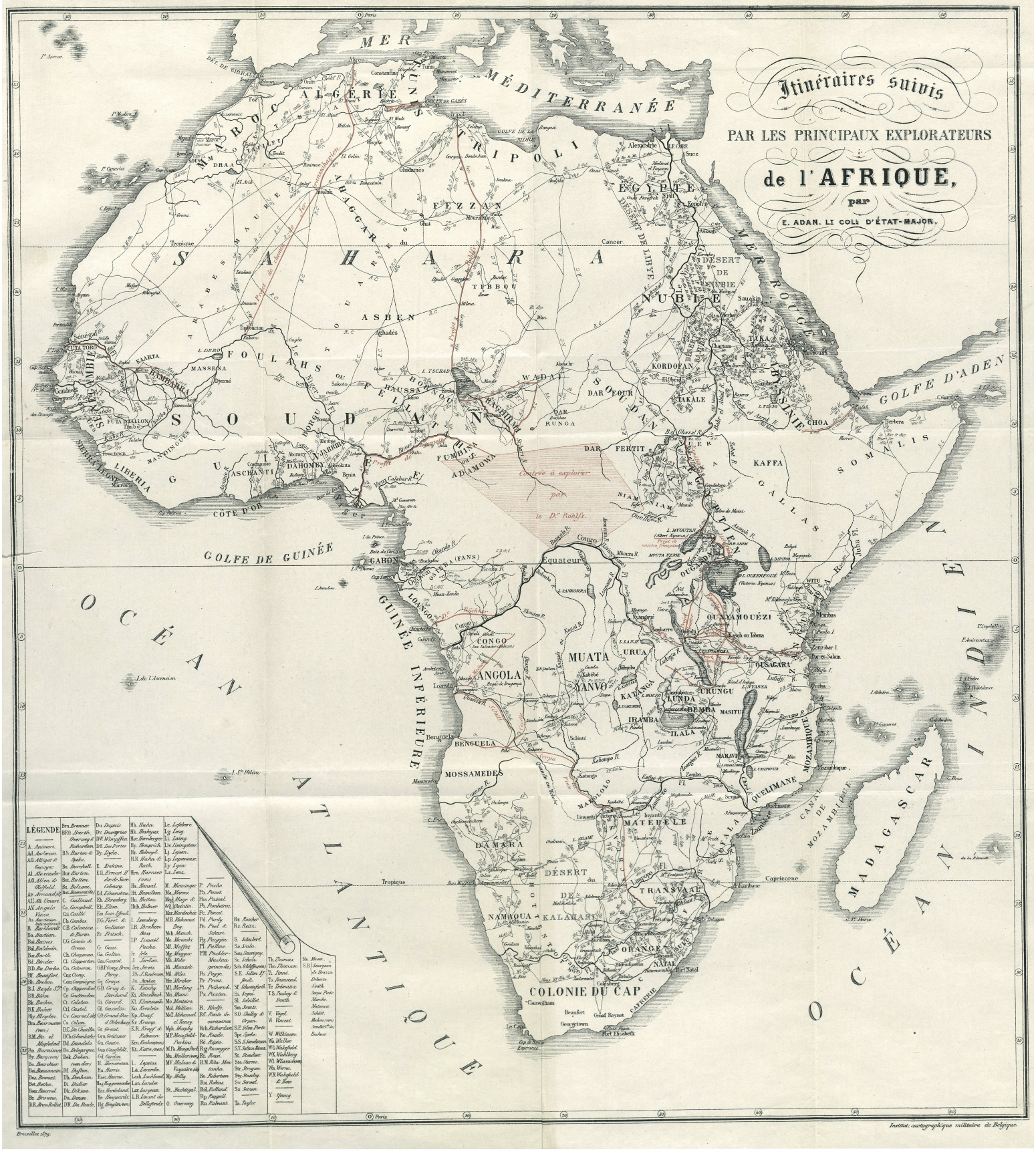
La lettre de Rohlfs mentionne aussi un fort simoun, qui ne lui a pas permis de faire les observations astronomiques nécessaires pour déterminer exactement la position de l'oasis de Bou Naïm.

Arrivée de Serpa Pinto à Lisbonne. Le steamer l'*Orénoque*, à bord duquel Serpa Pinto a regagné l'Europe, est entré dans le Tage le 22 juin à 8 heures du matin. Le vice-président de la Société de géographie de Lisbonne, M. du Bocage, et le premier secrétaire général, M. Luciano Cordeiro, se sont rendus à bord, et ce dernier a remis au hardi explorateur une médaille d'or et des brillants de la part d'une société de Fernambouc.

La Société de géographie a tenu une séance qui a duré quatre heures. Le roi assistait à la Conférence, dans laquelle Serpa Pinto a présenté à la Société une carte de l'expédition; le président a rendu hommage au courage déployé par l'explorateur, et l'a félicité des succès qu'il a obtenus. Des applaudissements réitérés de la part des très nombreux assistants ont accompagné les paroles de M. du Bocage.

Progrès de la civilisation au Transvaal. D'après un rapport de M. Berthoud, inséré dans le *Bulletin missionnaire vaudois,* le gouvernement se propose de discréditer la polygamie, et de faire tout ce qu'un gouvernement peut légitimement tenter pour favoriser la civilisation et le christianisme; mais le moyen d'y arriver n'a pas encore été étudié ni médité.

Le gouverneur de Prétoria a demandé à M. Berthoud si les missionnaires vaudois enseignaient les travaux manuels et les métiers aux noirs, et si ceux du Lessouto le faisaient. Il a exprimé le désir que cet enseignement fût pris en sérieuse considération. Il a été fort surpris d'apprendre quel trafic d'eau-de-vie se fait actuellement parmi les blancs et les noirs du district de Zoutpansberg. Il espère que des lois sévères restreindront bientôt ce commerce démoralisant. Il est prêt à faire de grands sacrifices pour l'instruction de ses ressortissants, à commencer par les blancs.


Itinéraires suivis
PAR LES PRINCIPAUX EXPLORATEURS
de l'AFRIQUE,
par
E. ADAN. LT COLL D'ÉTAT-MAJOR.
MER MÉDITERRANÉE
ALGÉRIE
TRIPOLI
EGYPTE
DÉSERT DE LIBYE
DÉSERT DE NUBIE
MER ROUGE
ARABIE
SAHARA
SOUDAN
GOLFE D'ADEN
SOMALIS
GALLAS
ABYSSINIE
MAROC
FEZZAN
GHADAMES
TIBBOU
ASBEN
WADAI
DARFOUR
KORDOFAN
TAKALE
DONGOLA
BERBER
SUAKIN
TAKA
CHOA
KAFFA
FERTIT
RUNGA
BAGHIRMA
BORNOU
HAUSSA
FELLATAH
FOULAHS
MASSENA
KAARTA
FOUTA TORO
FOUTA DJALLON
SÉNÉGAMBIE
SIERRA LEONE
LIBERIA
CÔTE D'OR
ASCHANTI
DAHOMEY
ADAMOWA
GUINÉE
GOLFE DE GUINÉE
GABON
CONGO
ANGOLA
BENGUELA
MOSSAMEDES
DAMARA
NAMAQUA
KALAHARI
DÉSERT DU
COLONIE DU CAP
ORANGE
NATAL
TRANSVAAL
MATEBELE
MASHONA
MUATA
URUA
KANYO
KATANGA
LUNDA
BEMBA
IRAMBA
ILALA
MARAVI
QUELIMANE
MOZAMBIQUE
OUTAMOUÉZI
OUSAGARA
OUKEREOUE
UNYANYEMBE
UGANDA
KAMRASI
MOUTA NZIGE
MOUTA NYANZA
KARAGOUÉ
UNYORO
KAGEYE
MADAGASCAR
OCÉAN ATLANTIQUE
OCÉAN INDIEN
Cancer
Tropique
Capricorne
Equateur
Paris
Alger
Tunis
Tripoli
Alexandrie
Le Caire
Suez
Khartoum
Gondokoro
Zanzibar
Mombas
Kilimané
Natal
Port Elizabeth
Le Cap
Cap de Bonne Espérance
Sainte Hélène
Ascension
Açores
Canaries
Madère
Comores
Seychelles
Maurice
Bourbon
Mayotte
Nossi-Bé
Sainte Marie
Route suivie par le Dr Rohlfs.
Contrée à explorer par le Dr Rohlfs.
Projet de route à suivre par le Dr Rohlfs.
Projet de Mr Duveyrier à travers le Sahara.
Projet de Mr Largeau.
Projet de Mr Soleillet.
Projet de Mr Erckmann.
Projet de Mr Mohamed.
Projet de Mr Pechuel-Loesche.
Projet de Mr Pogge.
Projet de Mr Pruyssenaere.
Projet de Mr Reichard.
Projet de Mr Rohlfs.
Projet de Mr Schweinfurth.
Projet de Mr Soleillet.
Projet de Mr Stanley.
Projet de Mr Thomson.
Projet de Mr Wissmann.
Projet de Mr Wolf.
Projet de Mr Zintgraff.
Projet de Mr Zweifel.
LÉGENDE
Bru. Brun-Rollet
BRO. Brun-Rollet
Bu. Burton
Bur. Burton
Bur. Burton
Bur. Burton
Bur. Burton
Bur. Burton
Ba. Barth
Bal. Baines
Bal. Baldwin
Bar. Barth
Bd. Bowdich
BD. Da Barbosa
Bf. Beaufort
Bn. Broken
B. J. Boyle
B. Bolon
Bk. Backin
B.K. Baker
Bly. Blaydes
Bru. Baumann
Bt. Bt. et Magdalena
Bn. Burnier
Bry. Burgess
Bo. Bocarro
Bm. Bannerman
Bm. Bonnet
Bat. Bache
Bar. Barrot
Br. Browne
B.R. Brun-Rollet
Ca. Caillaud
Ca. Campbell
Ca. Castle
Ch. Combes
C.B. Colonna
C. Cameron
Cg. Cooper
Ca. Caillaud
Cm. Compiègne
Cp. Chippendall
Cr. Crattenden
Ct. Colston
Ctl. Castel
Cv. Courval
Cn. Colon
DC. De Castile
DG. Godenhelm
Dd. Dandelot
De. Delagorgue
Dek. Dekken
Dh. Denham
Dr. Dufton
Dk. Dickson
Du. Dessan
DR. Du Roule
Du. Duguis
Dv. Duvergier
DW. Wenigsiffen
DE. Des Portes
Dy. Dyke
E. Erskine
EB. Ernest II de Saxe Cobourg
EA. Edmonstone
Eh. Ehrenberg
Eh. Elton
Em. Von Ende
FG. Furet
F. Galinier
Fr. Fritsch
G. Grant
Ga. Galton
Gn. Gessiot
GB. Grey Bruce
Gy. Grey
GD. Gray
G. Gerard
Gl. Gazelles
GD. Grand-Duc d'Oldenbourg
Gr. Grant
Gn. Gretzner
Gm. Gonin
Gm. Gieseldt
Gd. Gordon
H. Hermann
Ha. Harris
Har. Harne
Hg. Haggenmacher
Hx. Hardeland
Hr. Hoyzarde
Hg. Hingston
Hb. Haden
Hh. Hodgson
Har. Barnberger
Hp. Hengrich
Hr. Hebrard
H.B. Hahn
Hahn
Hrm. Harnier
Hs. Hansal
Ht. Hamilton
Hu. Hutton
Hth. Hobson
I. Isenberg
I.B. Ibrahim
Ibra
I.P. Ismael Pacha
Ir. Irle
J. Jordan
Jer. Jervis
JS. Sundstrom
Jn. Anders
K. Kassby
Ki. Kinzelbach
Kl. Klunzinger
Kn. Knudsen
Kp. Kropf
Kr. Krump
K.R. Kropf
Kohnson
Kro. Krohnemann
Kt. Kotte
L. Legaise
La. Laverdin
Lach. Lachland
Lan. Lander
Lar. Largeau
L.B. Lieut de Bellefonds
Le. Lefebvre
Lg. Long
L.L. Laing
Lw. Livingstone
Ly. Lyons
Lg. Lagerstrale
Ly. Lyon
Lx. Lenz
M. Montinger
Ma. Marno
Mag. Mage
M.Q. Quarin
Mar. Mardochee
M.B. Mohamet Bey
Mch. Mauch
Me. Merewski
Mf. Moffat
Mg. Magyar
Mn. Mohr
Mt. Monteil
Mh. Miles
Mm. Marcher
Ml. Merking
Mm. Munzi
Mo. Montaire
Mol. Mellon
Mol. Mohamed el Rirey
Mph. Murphy
M.P. Mouffet
Parkins
M.Pa. Monpfort
Ma. Mackerrow
MY. Malzac
Voyssière
My. Molly
Nt. Nachtigal
O. Overweg
P. Pecho
Pp. Penet
Pas. Pascal
Ps. Pambeiro
Pc. Pincet
Pd. Purdy
Pf. Poel
Schurr
Pg. Poggio
Ps. Soleillet
Pch. Richardson
Pe. Reade
Pt. Pruet
Pl. Petherick
Px. Paxton
R. Rhotff
RS. Reade
Rr. Rocher
Ra. Retz
S. Schubert
Sa. Soulo
Sm. Stumpfy
Sc. Schole
Sch. Schöffbaum
S.E. Salim Effendi
Spe. Speke
SS. Sanderson
S.T. Sutton Bent
St. Stanbur
Ste. Sterne
Str. Strogon
Sty. Stanley
Sv. Serval
Se. Setzer
Sg. Seppelt
Ta. Taylor
Th. Thomas
Tho. Thomson
Tl. Tinné
Te. Townsend
Tr. Trémaux
T.S. Thackey
Smith
V. Vogel
Vi. Vincent
W. Wilhelm
Wa. Walker
WG. Wakefield
WK. Wakeberg
Wl. Wissmann
Wn. Werne
WK. Wakefield
E. Knox
Y. Young
M. Mauss
S.B. Saegnus
de Brazza
Debecie
Smith
Serg. Poste
Marche
Matenes
Schutt
Mahmoud
Smith & Co
Buchner
Bruxelles 1879.
Institut. cartographique militaire de Belgique.