

Les grandes voies fluviales de l'Afrique

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **4 (1883)**

Heft 12

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-132127>

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.

LES GRANDES VOIES FLUVIALES DE L'AFRIQUE

En annonçant (p. 255) le mémoire de M. Stevenson, nous avions l'intention de revenir, plus tôt que l'abondance des matières ne nous l'a permis, sur l'importante question des voies fluviales africaines, au point de vue de l'exploration et de la civilisation de la zone équatoriale. Importante en effet, puisqu'un des grands obstacles au progrès de l'œuvre scientifique et humanitaire qui s'y poursuit s'est trouvé dans la difficulté et dans le coût des transports par terre. Tout le monde sait les embarras que causent aux explorateurs, aux négociants et aux missionnaires, l'obligation de se servir de caravanes de porteurs chargés d'innombrables colis de marchandises d'échange, de provisions, d'instruments, etc. On n'ignore pas non plus l'insuccès des tentatives faites pour créer des routes, bien vite recouvertes par une végétation exubérante, et pour substituer aux porteurs des bêtes de somme, éléphants, bœufs ou ânes, bientôt victimes du climat ou de la tsétsé. Quant aux frais de transport, le seul chiffre de 10,000 fr. la tonne, de Zanzibar au Tanganyika, suffit pour faire comprendre l'immense transformation que subira l'œuvre africaine lorsque, pour pénétrer au cœur du continent, on pourra adopter les grandes voies fluviales qui y conduisent.

Il va sans dire que de longtemps il ne pourra, en fait de navigation sur les fleuves de l'Afrique, être question de rien de semblable à ce qui existe sur le Rhône, le Rhin ou le Danube pour l'Europe, sur le Mississippi ou l'Amazone pour l'Amérique, sur les fleuves de l'Inde ou de la Chine pour l'Asie. Le relief du continent africain, avec son vaste plateau central bordé, sur presque toute sa périphérie, de plusieurs terrasses qui ne laissent entre elles et la mer qu'une zone de terrain bas plus ou moins étroite, crée, pour tous les fleuves venant de l'intérieur, des séries de rapides ou de cataractes qui ne permettent de songer, pour aucun d'eux, à une navigation non interrompue jusque dans la région de leur cours supérieur, comme c'est le cas pour les grandes artères fluviales des autres parties du monde. Le Niger seul pourra faire exception. Ce n'est pas que ce grand cours d'eau soit exempt de rapides, infranchissables pour les bâtiments réclamés aujourd'hui par la navigation accélérée ; les cataractes de Boussa sont encore un obstacle insurmontable aux vapeurs, mais peut-être réussira-t-on un jour à les faire disparaître, et à établir une communication continue des bouches du Niger jusque près de Bamakou. En attendant il ne serait point impossible, à des vapeurs d'un faible tirant d'eau, de pénétrer à l'époque des hautes eaux, par le grand

affluent du Niger, le Bénoué, et, par le Mayo-Kebbi et les marais de Toubouri, jusqu'au lac Tchad, et de là, par le Chari et l'Ouellé jusque dans le voisinage du Nil Blanc¹, soit à plus de 3000 kilom. de l'océan Atlantique. Mais, au point où nous ont conduits les explorations de Flegel d'un côté, et celles de Junker et de Casati de l'autre, nous ne pouvons encore rien dire de positif à cet égard.

Il n'en est pas de même des trois autres grands fleuves de l'Afrique, le Nil, le Zambèze et le Congo. Toutefois avant d'entrer, avec M. Stevenson, dans l'étude de la navigabilité de ces grandes voies civilisatrices, qu'il nous soit permis de faire remarquer que si, au point de vue des rapides et des cataractes, l'Afrique offre une infériorité relativement aux autres continents, d'autre part, la disposition de ses grands cours d'eau lui crée un avantage que les autres parties du monde ne présentent pas, celui de pouvoir, sauf quelques interruptions, pénétrer du nord, de l'est et de l'ouest, par eau, jusqu'au cœur du continent. En Europe, en Asie et en Amérique des chaînes de montagnes ont opposé aux communications rapides des obstacles que la science a surmontés, mais à quel prix ! et encore, les frais de transport par les chemins de fer du Mont-Cenis et du Saint-Gothard, comme par ceux des montagnes Rocheuses et des Andes, dépasseront toujours le coût des transports par eau, même avec transbordements, que l'on pourra établir sur les fleuves de l'Afrique.

Il est naturel que nous commençons par le Nil, le mieux connu, et celui sur lequel existent déjà des communications régulières par bateaux à vapeur. En effet, cette grande artère qui s'étend du nord au sud, de la Méditerranée jusqu'au delà de l'équateur, est navigable jusqu'à la première cataracte, près d'Assouan, à plus de 1100 kilom. de la mer. Il est vrai qu'à partir de ce point, sur un parcours de 1000 kilom. environ, jusque près de Khartoum, il n'y a pas moins de six cataractes ou rapides. Aussi a-t-on eu l'idée de faire un chemin de fer d'Assouan à Chendi ; le tracé en a été levé, mais on n'en a construit que quelques kilomètres. Un projet d'écluses pour franchir les cataractes a aussi été conçu, et les plans en ont été dressés, mais on n'y a pas donné suite. L'idée de Gordon-pacha, de gagner le Haut-Nil par la voie de Souakim sur la mer Rouge, a beaucoup plus d'avenir ; c'est la route que prennent les

¹ D'après une carte d'Emin-bey, gouverneur des provinces équatoriales, publiée dans la dernière livraison des *Mittheilungen* de Gotha, un affluent du Nil-Blanc prend sa source dans la même région que le Kibali, cours supérieur de l'Ouellé. (Voir la carte, page 116).

voyageurs et les caravanes; c'est aussi celle qu'a suivie le corps expéditionnaire envoyé au Soudan. Une ligne de vapeurs réguliers relie déjà l'Europe à Souakim, où l'on n'est plus éloigné de Berber que de 400 kilom. en ligne directe. La route actuelle qui unit ces deux localités, et par laquelle les transports se font avec des chameaux, traverse un pays désert, coupé de temps à autre par des chaînes rocheuses; toutefois une voie ferrée pourrait y être construite sans difficultés pour les ingénieurs; seulement il faudrait, pour éviter une étendue de sables mouvants, faire un détour qui porterait la longueur de cette ligne à 450 kilom.

A partir de Berber, le Nil s'étend jusqu'à Lado sur le Nil-Blanc, à une distance de 1450 kilom. en ligne droite, sans autre interruption qu'un rapide franchissable, à l'endroit que l'on appelle la sixième cataracte. L'altitude de Khartoum, en amont de ce point, étant de 378 m. et celle de Lado, de 465 m., la différence n'est que de 87 m., sur un parcours de 1550 kilom., soit une moyenne de 0^m 05 environ par kilomètre. Le lit du fleuve est profond; çà et là seulement il est étroit. De Khartoum à Fachoda, le Nil traversant des terrains en grande partie couverts de forêts, les rives en sont fermes. De Fachoda à Lado, en revanche, il est entouré de grands lacs et de marais, ce qui ne permet d'aborder que sur un petit nombre de points; dans ces marécages, la végétation détachée des rives pendant l'inondation forme, au confluent du Bahr-el-Ghazal, un grand dépôt qu'on appelle le *Sudd*, et dont il faut empêcher l'accumulation, sans quoi l'on devra recommencer souvent les travaux considérables de Marno et de Gessi. Mais cet inconvénient disparaîtra, quand les communications seront devenues plus fréquentes, et que l'on aura pris des mesures pour écarter les obstructions dès qu'elles commenceront à se produire.

Quant aux affluents des deux rives, on peut à peine considérer l'Atbara comme navigable, mais le Nil-Bleu peut être remonté jusqu'à environ 500 kilom. de son embouchure, et le Sobat l'a été par des vapeurs, sur un parcours de 320 kilom., à l'époque de la crue. D'autre part le Bahr-el-Ghazal et le Djour sont navigables plus de la moitié de l'année pour de petits vapeurs, jusqu'à Meshra-el-Rek et à Wau, et le Bahr-el-Arab jusqu'au 25° 50' long. E. de Paris.

En approchant de Lado et de Gondokoro on entre dans la région montagneuse et la navigation devient difficile, jusqu'au moment où elle est complètement arrêtée par un exhaussement du niveau général du pays; les rapides de Fola, qui s'étendent sur un parcours de plus de trois kilomètres, sont infranchissables; mais immédiatement au-dessus, à Dufilé,

la navigation peut reprendre jusqu'à l'extrémité sud du lac Albert. Il est vrai que les rives du fleuve sont rendues inabordables par la végétation de papyrus et d'autres plantes aquatiques ; mais le courant est presque imperceptible. A droite et à gauche du fleuve, s'étend un pays ondulé s'élevant graduellement vers le sud, jusqu'au niveau du grand plateau central qui se prolonge dans la direction du Zambèze, et où se trouvent les grands lacs. A 30 kilom. en amont de l'entrée du Nil dans le lac Albert, la navigation est interrompue par les chutes de Murchison, jusqu'à Foveira, à 40 kilom. ; là il devient de nouveau navigable jusqu'aux chutes de Ripon, près du lac Victoria.

La navigation à vapeur a été établie sur le Haut-Nil par Samuel Baker. En 1877 Gordon-pacha y avait déjà sept steamers, dont les uns étaient de 60 tonnes. Il réussit à en transporter deux, par sections, en amont de Dufilé. Aujourd'hui, il y a dix vapeurs dans les parties navigables du Haut-Nil ; quelques-uns sont de 120 tonnes. Tous les trois mois un steamer part de Khartoum, et son arrivée à Lado correspond avec le départ du vapeur qui fait le service de Dufilé à Magoungo, sur le lac Albert. Qu'en adviendra-t-il à la suite des événements actuels ?

En résumé, l'on compte, de Souakim à Magoungo, 2660 kilom. environ, et 200 kilom. de plus jusqu'à l'extrémité méridionale du lac Albert ; le transport par terre n'est nécessaire que sur un parcours de 600 kilom., tout le reste a lieu par vapeurs. Il est probable qu'on pourra faire disparaître les obstacles que présente le fleuve, ou tout au moins qu'on pourra réduire le portage de 30 ou 50 kilom.

Pour pénétrer dans l'Afrique centrale par la côte orientale, la grande voie fluviale est le Zambèze, ou mieux encore son principal affluent sur la rive gauche, le Chiré, par lequel on peut atteindre le Nyassa et le Tanganyika, et obtenir une communication de 2000 kilom., dont 400 par ligne de terre, et 1600 par eau (Voy. la carte, III^{me} année, p. 44).

Livingstone, le premier, s'efforça dès 1861 de surmonter les obstacles que présentent, sur un parcours de 100 kilom., les rapides du Chiré. Mais ce ne fut qu'en 1875, que la mission de Livingstonia réussit à faire transporter le petit steamer à hélice, l'*Ilala*, démonté en 700 sections, en amont de ces rapides, ce qui permit d'avoir une voie par eau de 640 kilom. (160 par le fleuve et 480 par le lac).

De Quilimane, au nord de l'embouchure du Zambèze, la navigation se fait par la *Lady Nyassa*, petit vapeur-salon qui, par la rivière Quaqua, transporte les voyageurs en une semaine jusqu'à Katonga, à travers

une plaine d'alluvion, où le fleuve est large, mais bas, avec un portage à Mazaro pour atteindre le Zambèze proprement dit, un peu en aval du confluent du Chiré, dont la riche vallée a une largeur de 25 à 30 kilom. A gauche s'élèvent des montagnes qui, en quelques endroits, atteignent 1500 et même 2000 m. A Katonga, une route de 3 m. de large, longeant les rapides du Chiré, s'élève graduellement vers Mandala et Blantyre, jusqu'à une hauteur de 1000 m., puis redescend vers Matopé, sur le Haut-Chiré à 500 m. d'altitude. Le chef makololo Chipitoula fournit des porteurs qui, par cette route, transportent les marchandises en quatre jours. De Matopé, l'*Ilala* remonte le fleuve et le lac jusqu'à Karonga, en une semaine, mais en jetant l'ancre chaque soir dans un des mouillages de la côte occidentale. De Karonga, une route en pente douce s'élève jusqu'à 1400 m., sur un plateau qui s'étend à des milliers de kilomètres à l'ouest et au sud. Jusqu'à Zombé, à 250 kilom., on pourra employer des wagons et des bœufs, la tsétsé ne se rencontrant pas dans cette région ; elle reparait à Zombé, d'où il y aura encore 22 kilom. de portage. Le vapeur la *Bonne Nouvelle* doit être arrivé au Tanganyika, qu'il pourra parcourir jusqu'à son extrémité septentrionale en une semaine.

Quant à la voie du Zambèze proprement dit, depuis son confluent avec le Chiré jusqu'aux rapides de Kebrabasa, le lit du fleuve est large et peu profond ; aussi Serpa Pinto pensait-il que, au point de vue d'une route commerciale, le Chiré serait préférable, quoiqu'il y ait 144 kilom. de portage jusqu'à Tété. Livingstone a pu, cependant, aux hautes eaux, remonter le Zambèze, et les vapeurs de l'African Lakes Company font le voyage de Tété en dix jours. En amont, les rapides de Kebrabasa, de 64 kilom. de longueur, sont infranchissables. Au delà, on a, jusqu'aux gorges de Kariba, sur un parcours de 424 kilom., une voie fluviale pour des steamers d'un faible tirant d'eau. A 50 kilom. en aval de ces gorges, la Kafoué rejoint la rive gauche du Zambèze, et Serpa Pinto dit que, d'après les renseignements fournis par les natifs, elle est navigable jusqu'à Kayinga (368 kilom.), station commerciale importante, d'où, par un portage de 256 kilom., on arrive à Lialui, résidence du roi des Barotsés sur le Haut-Zambèze, dont une partie aussi est navigable. Le cours moyen du grand fleuve est obstrué par des cataractes, des chutes Victoria aux gorges de Kariba, mais, depuis Impalera en amont des chutes sus-mentionnées, on entre dans le Chobé lequel, d'après Serpa Pinto, offre une route fluviale de 1000 kilom. environ, qui permet de remonter jusque près des sources de cette rivière, la plus importante, dit-il, pour le développement futur de cette région (Voy. III^e année, p. 54, et la carte p. 64).

Au point de vue des relations commerciales par le Zambèze, il faut se rappeler qu'en 1877 le gouvernement de Lisbonne a établi, pour la province de Mozambique, un tarif, d'après lequel les marchandises en transit doivent payer un droit de 3 % ; toutefois, ce tarif n'ayant point été confirmé par des traités internationaux, peut être modifié selon le bon plaisir des autorités portugaises. En outre, les Portugais se servant de leurs colonies africaines comme de lieux de déportation, permettent aux déportés de s'établir à l'intérieur ; si ceux-ci y commettent des méfaits et qu'on s'en plaigne, l'autorité répond qu'ils sont en dehors du territoire portugais. Leurs descendants, désignés sous le nom de demi-caste, sont une cause de trouble pour les populations environnantes. A l'époque de Livingstone, le demi-caste Bonga était, par ses actes de piraterie, le fléau du Zambèze. Un autre demi-caste, Mariano, ravagea par le fer et le feu toute la vallée du Chiré, pour y faire des esclaves de traite. Peu avant l'établissement du tarif, il s'installa à l'embouchure du Chiré, d'où il chercha à chasser Chipitoula et les autres chefs makololos, qui, quoiqu'ils ne fussent pas des souverains parfaits, ont préservé la vallée des maraudeurs Mangones ou Zoulous, ainsi que des Portugais demi-caste.

La route entre les lacs Nyassa et Tanganyika traverse, près de ses sources, le Tchambezi, cours supérieur du Congo. Quoique M. James Stewart, l'ingénieur de la route, ait constaté que, dans la première partie de son cours il n'est pas navigable, il n'en reste pas moins une voie par eau de 160 kilom. que l'on pourra descendre avec de petits vapeurs jusqu'au lac Bangouéolo, et même jusqu'au lac Moero.

Mais c'est par la côte occidentale que s'ouvre, à la science et à la civilisation, celle des routes fluviales africaines qui paraît avoir le plus d'avenir, le Congo, reconnu déjà par Stanley sur une longueur de plus de 1000 kilom., de l'embouchure jusqu'au confluent de l'Ikelemba. Il est vrai qu'une série de cataractes en brise le cours sur une étendue de 224 kilom., de Vivi à Stanley-Pool ; mais, dans cette partie même, entre Isangila et Manyanga, Stanley a pu établir des communications par vapeurs sur une distance de 118 kilom., pour unir deux sections de route, de Vivi à Isangila, et de Manyanga à Stanley-Pool, où les rapides étaient infranchissables. Aujourd'hui, les membres des expéditions belges peuvent faire le voyage, de l'embouchure du Congo jusqu'à Vivi (184 kilom.), par des vapeurs de toutes dimensions ; de Vivi à Isangila, (83 kilom.), par la route taillée, en quelques endroits à grand peine et à grands frais, dans les rochers qui surplombent le fleuve ; d'Isangila à Manyanga (118 kilom.), par petit steamer, et de Manyanga à Stanley-

Pool (152 kilom.), par terre, le long d'une route plus facile, établie sur la rive méridionale. De Léopoldville à Ikengo, la dernière des stations actuelles de Stanley (580 kilom.), le fleuve est large, assez profond pour que des vaisseaux aussi gros que ceux du Mississippi puissent y circuler ; semé d'îles, il n'a aucun de ces îlots flottants qui, sur d'autres fleuves, rendent la navigation périlleuse. Plusieurs stations intermédiaires fondées à Msouata, à Bolobo, à Loukoléla, dans les endroits où la population est le plus dense, sans en compter d'autres moins importantes, peuvent déjà être considérées soit comme des bases d'opération, pour l'exploration spéciale de telle ou telle partie du fleuve et des affluents voisins, soit comme des centres de commerce ; tout au moins comme des lieux de marché, où les natifs des environs apportent leurs produits pour les échanger contre les marchandises de provenance européenne ; ou bien encore comme des foyers, d'où l'influence missionnaire s'étendra peu à peu parmi les tribus d'alentour, pour y porter les bienfaits de la civilisation chrétienne. Les missionnaires baptistes et ceux de la Livingstone Inland Mission, dont les stations de Underhill, Palabella, Banza-Mantéka, Bainesville, Loukouno et Arthington sont sur la rive gauche du fleuve, suivent une route de caravanes sur la même rive.

De la station de Msouata, à 140 kilom. de Léopoldville, Stanley et Johnson ont déjà pu rectifier la direction d'un affluent du Quango, émissaire du lac Léopold II, ainsi que la situation de ce lac. Tandis que, d'après les premières indications, l'un et l'autre se dirigeaient du S.-E. au N.-O., la carte fournie par Johnson aux *Proceedings* de la Société de géographie de Londres place le lac du 1°,40' au 2°,20', lat. S. dans une direction N.-E. S.-O., que conserve son émissaire, la Wabouma, à peu près jusqu'à son confluent avec le Quango.

A 126 kilom. en amont de Msouata est la station de Bolobo, et, 147 kilom. plus haut, celle de Loukoléla ; enfin, remontant le fleuve au delà, sur un parcours de 168 kilom., on rencontre celle d'Ikengo, près de l'embouchure de la Mobinda, le plus grand des affluents méridionaux du Congo. C'est vraisemblablement entre cette station et l'extrémité septentrionale du lac Léopold II, que Stanley a découvert le lac Mantoumba, dont il parle dans une de ses dernières lettres, sur les bords duquel la population est si nombreuse, qu'involontairement on est amené à la comparer à celle qu'ont rencontrée Pogge et Wissmann dans leur voyage de Muquengué à Nyangoué.

Peut-être, pendant que nous écrivons, tel ou tel des vapeurs de Stanley a-t-il dépassé l'équateur pour remonter à 600 kilom. au delà, jus-

qu'aux chutes qui portent son nom, en aval de Nyangoué. Les renseignements qui lui ont été fournis sur les dispositions des tribus en amont d'Ikengo, permettent d'espérer que la navigation pourra s'établir sur tout le cours moyen du grand fleuve, sans rencontrer l'hostilité qui s'est déclarée contre l'explorateur lors de sa descente du Congo. Il a tous les moyens nécessaires pour explorer non seulement le fleuve lui-même, mais encore ses principaux affluents septentrionaux, la Bangala, l'Ukéré, l'Arouimi, ainsi que ceux de la rive gauche, la Mobinda, l'Ikelemba et le Sankourou. Les vapeurs des missionnaires baptistes et de la Livingstone Inland Mission, le *Peace* et le *Henry-Reed*, contribueront pour leur part à la reconnaissance hydrographique de cet immense bassin, et serviront à propager la civilisation jusque dans les parties les plus reculées du centre africain, sans parler du steamer que Brazza transporte par l'Alima, et qui sera probablement, avant peu, rejoint par d'autres.

Wissmann, de son côté, mettra certainement au service de S. M. le roi des Belges, qui l'envoie au Congo, toute l'expérience qu'il a acquise dans son premier voyage. On peut supposer que plusieurs des grands affluents de ce fleuve, surtout ceux de la rive méridionale, ne pourront pas être remontés jusqu'à leur cours supérieur ; quelques-uns pourront avoir des cataractes, comme celles qui ont empêché le major de Mechow de descendre le Quango jusqu'à son embouchure dans le Congo ; mais peut-être aussi tel d'entre eux, le Sankourou, par exemple, sera-t-il navigable jusqu'au cœur du continent, et l'apparition de steamers au milieu de tribus réputées cannibales leur imposera-t-elle un respect salutaire, qui assurera la tranquillité des blancs, et leur permettra de fonder là aussi des stations scientifiques, civilisatrices et commerciales.

Quant à la rive septentrionale, si la pente de ce plateau est plus ou moins analogue à celle de la partie où coule l'Alima, navigable jusqu'à son confluent avec le Congo, on est en droit d'espérer que les vapeurs pourront remonter les autres affluents jusque très avant dans l'intérieur, et que l'on arrivera à déterminer bientôt les limites septentrionales, encore bien vagues du bassin du Congo. D'après la grandeur des pirogues et le développement des flottilles des indigènes, en particulier de celles des riverains de l'Arouimi, on peut légitimement supposer qu'il y a là encore une voie fluviale navigable sur quelques centaines de kilomètres.

Comme voie d'accès au Congo nous devrions mentionner le Quillou-Niari, le long duquel sont de nombreuses stations françaises et belges. Mais, nous l'avons déjà dit, (Voy. III^{me} année, p. 279 et carte p. 288),

l'étude de cette rivière, au point de vue de la navigation, est à faire, les rapides de son cours inférieur paraissant devoir être un obstacle absolu. M. Elliot pourrait donner des renseignements sur le cours moyen, le long duquel il a créé des établissements, mais il ne nous est parvenu aucun rapport des découvertes qu'il a pu y faire, ni de l'importance de cette route. Toutefois le fait qu'il a jugé bon d'y fonder plusieurs stations, semble prouver qu'il ne la croit pas inutile pour les communications à établir de l'Atlantique à Stanley-Pool.

Les dernières lettres de Stanley ont montré avec quelle rapidité ont marché les progrès de l'exploration, depuis l'installation de ses trois vapeurs à Stanley-Pool. Sans doute il peut y avoir des moments d'arrêt : néanmoins on peut entrevoir un avancement plus rapide encore, lorsque, des stations fondées le long du fleuve et de ses affluents, au nord et au sud, partiront, dans toutes les directions, des expéditions chargées chacune d'explorer spécialement telle ou telle partie encore inconnue de ce vaste territoire. Elles devront tôt ou tard se rencontrer avec les explorateurs, les missionnaires et les commerçants qui remonteront, les uns le Nil, jusqu'à Meshra-el-Rek et Wau, les autres le Niger, le Benoué, le Chari et l'Ouellé jusqu'au Kibali, d'autres encore le Chiré, le Nyassa et le Tanganyika, pour venir, par le Loukougua et le Loualaba, tendre la main aux pionniers qui s'avancent vers Nyangoué par la grande artère du Congo.

PARTIE DE L'AFRIQUE VOISINE DU DÉTROIT DE BAB-EL-MANDEB

La carte qui accompagne ce numéro représente la vaste plaine qui commence au bord de la mer Rouge et du golfe d'Aden, et s'arrête au pied de la formidable barrière des monts d'Abyssinie, dont la pente du côté oriental est si forte, qu'on peut les comparer à un véritable rempart, tandis qu'à l'ouest ils vont mourir doucement sur le plateau abyssin. Limitée au nord par la mer, la plaine se continue au sud de Harar, en s'élevant peu à peu pour constituer bientôt le plateau des Somalis. Du reste sa surface est très accidentée. Au sud, notre carte indique des montagnes hautes de 1300 à 3200 m., mais plus au nord se trouvent des dépressions au-dessous du niveau de la mer. L'une d'elles, la plus forte, celle du lac Assal (— 174 m.), est située à une faible distance de l'océan Indien ; elle n'en est séparée que par un petit isthme et un rideau de montagnes, dont l'une, le mont Gudah, a 914 m. ; l'autre dépression, la plaine salée d'Asale (— 61 m.), est plus éloignée de la mer, et le fond