

chemins de fer du réseau a été marquée par l'ouverture de la ligne d'Ashton à Sivellendam, desservant un bon district agricole, et destinée à être prolongée jusqu'à Riversdale.

Le chemin de fer de Sir Lowry Pass à Caledon, celui de Malmesburg à Mooresburg et celui de Klipplaat à Mossel Bay par Oudtshoorn sont en cours de construction. Ces lignes ouvrent de nouveaux districts et les rapprochent de Capetown en les réunissant à la ligne principale.

Dans le nord l'extension vers le Zambèze et le Tanganyika se poursuit ainsi que la jonction avec le chemin de fer Beïra-Salisbury.

Les conséquences de l'état de guerre se sont fait lourdement sentir sur l'exploitation des chemins de fer, tant par l'usure anormale du matériel, que par les attaques de l'ennemi sur la ligne, et aussi par l'élévation du prix du charbon.

Les mines du Cap situées à Indme et à Stormberg, et les mines de l'Orange à Vereeniging fournissant habituellement une partie du charbon nécessaire, étaient entre les mains des Boërs. Il a fallu employer exclusivement du charbon d'Angleterre à des prix très élevés. La tonne qui coûtait à l'administration 33⁴/₂, à Capetown, par contrat de 1899, lui coûte maintenant 51⁷/₇.

La gare terminus de Capetown est devenue plus que jamais insuffisante au trafic des marchandises comme des voyageurs. L'administration propose en ce moment de dépenser un demi million de livres sterling pour l'agrandissement de la gare.

Docks de Capetown. — Le tonnage des navires reçus dans les docks a été, en 1899, de 2,953,000 tonnes contre 1,596,000 en 1895 et 836,000 en 1885.

Le tonnage des marchandises débarquées et embarquées, non compris le lest et l'eau a été de 1,054,000

tonnes contre 701,000 en 1895 et 467,000 en 1885.

Les revenus du port ont été de 194,000 liv. st. l'année passée contre 76,000 en 1885.

Ces chiffres témoignent suffisamment des grands progrès faits par le port depuis près de quinze ans.

Remarquons toutefois que l'enlèvement des marchandises à quai a été loin d'être aussi rapide que le débarquement, et que la congestion qui en est résultée est responsable de pertes sérieuses pour le monde commercial et maritime.

Comme perfectionnement des conditions de travail, il est question d'ajouter des magasins de triage et de dépôt sur les quais, et d'ériger 23 grues hydrauliques coûtant, d'après devis, 84,000 liv. st.

Commerce du Nord—Le nord devient de plus en plus, dans l'Afrique du sud, le débouché vers la conquête duquel tous les efforts se tournent. On parle du Far North des Etats-Unis d'Afrique comme du Far West des Etats-Unis d'Amérique.

Pour cette raison d'expansion, ce n'est pas sans sensation que le commerce de Capetown a appris par le *Times* de Londres, le 28 octobre 1899, qu'un arrangement était survenu entre la Compagnie Sud-Africaine et le gouvernement allemand, prévoyant l'ouverture d'un chemin de fer joignant la ligne du Bechuanaland à la côte occidentale du Damaraland, soit à la baie des Baleines, soit à la baie du Grand-Poisson, et plus probablement à cette dernière. Ce n'est évidemment qu'une éventualité assez éloignée, mais la prospérité de la Rhodesie oblige à la considérer à l'avance.

La route de Buluwayo vers l'Europe par la baie du Grand Poisson, comparée à celle de Capetown, serait de 1,300 milles moins longue,