

GIGANTESQUE PROJET

LE CHEMIN DE FER DU CAP AU CAIRE

Le projet le plus colossal de chemin de fer africain est celui d'une ligne anglaise devant aller du Cap au Caire, et, par conséquent, devant traverser le continent dans toute sa longueur.

On sait que cette idée grandiose fut conçue par Cecil Rhodes, parvenu alors au faite de la puissance ; c'est grâce à son impulsion que fut commencé l'établissement d'une ligne télégraphique entre les deux points extrêmes de l'Afrique, puis que fut entreprise la prolongation vers le nord de la voie ferrée existant déjà dans l'Afrique australe.

Du Cap au Caire, il y a environ 10,080 milles. Depuis 1899, on peut se rendre déjà en chemin de fer du Cap jusqu'à Boulouwayo, dans le Matébéland (2,200 milles), trajet qui demande de trois jours. De là à Salisbury et à Tété, sur le Zambèze, on devait prendre alors pendant dix jours, la route, sur 640 milles, dont la moitié seulement pouvait être parcourue par la voiture de poste ; aujourd'hui, le chemin de fer est prolongé jusqu'à six milles du delà de Boulouwayo, ce qui facilite déjà cette partie du trajet.

De Tété à Tchiromo, on parcourt, pendant deux jours, le Zambèze en bateau à vapeur, de là, on se rend à Malope par la route (160 milles) en trois jours ; enfin, on remonte le lac Nyassa, en bateau à vapeur, jusqu'à Karonga, sur 640 milles, en trois jours. De Karonga, la route Stevenson conduit à la pointe méridionale du lac Tanganyika en douze jours (400 milles), puis le lac peut être traversé en trois jours par un vapeur. On reprend la route sur 320 milles, durant douze jours, sur le territoire de l'Afrique orientale allemande, pour se rendre du lac Tanganyika au Victoria-Nyanza. La traversée de ce lac par vapeur demande deux jours jusqu'à l'ouganda pour un trajet de 320 milles. Il faut encore douze jours de route pour aller par l'Ouganda au lac Albert (320 milles). On descend alors par vapeur, le Nil Blanc, de ce lac jusqu'à Khartoum (2,400 milles), ce qui demande encore quinze jours. A Khartoum est le point terminus des chemins de fer égyptiens et, en quatre jours, on franchit les 1920 milles qui séparent cette ville du Caire.

On voit combien est encore long et compliqué un voyage du Cap au Caire. En 1899, on estimait qu'il exigeait 81 jours. Les Anglais annoncent qu'en 1905, on pourra traverser l'Afrique, du sud au nord, en quarante-trois jours seulement.

La construction de la ligne progresse assez rapidement, bien que, dans ces derniers temps, elle ait été assez retardée par suite de la pénurie de main-d'œuvre indigène. D'après les dernières nouvelles de la "Chartered Company", le rail atteint le mille 267 au delà de Boulouwayo, étant ainsi à 55 milles des mines de charbon de Wankie.

De grands efforts sont faits pour arriver le plus tôt possible à Wankie, car le charbon de ces mines trouvera un usage immédiat dans les grandes villes de la Rhodesia et dans celles du nord de la colonie du Cap. Les gisements de Wankie fourniront aussi du combustible aux usines de Beers à Kimberley.

Ainsi, deux grandes amorces de cette immense voie ferrée s'avancent à la rencontre l'une de l'autre, l'une sur une longueur de 2,467 milles du sud au nord, l'autre de 1920 milles du nord au sud jusqu'à Khartoum. Il reste donc encore à achever tout l'espace intermédiaire, soit près de 5,700 milles.

Il est probable que la voie atteint actuellement Wankie. De ce point, on activera le plus possible la construction des 110 milles suivants, de façon à faire arriver la ligne aux chutes Victoria, où elle

traversera le Zambèze. On sait que cette cataracte est l'une des plus magnifiques du monde. Le Zambèze, formant là une nappe d'eau de 900 verges de large, se précipite d'une hauteur de 120 verges au fond d'une gorge, formée par une déchirure du basalte, qui croise son lit à angle droit et ne mesure que trente mètres d'un bord à l'autre. La falaise qui forme cette faille est perpendiculaire et descend au fond de l'abîme sans présenter de saillie. Appelée par les Anglais chutes Victoria, cette prodigieuse cascade est connue des indigènes sous le nom plus pittoresque de Mosioutounya, ou Fuméetonnante.

On travaille actuellement à l'élaboration des plans du pont gigantesque sur lequel le chemin de fer franchira le fleuve. Le pont, en acier, aura 150 verges de portée et s'élèvera juste en dessous de ce qu'on appelle le Boiling-Pot, point où les eaux du Zambèze se précipitent dans l'étroite gorge.

Une grande provision de matériaux ont déjà été amenés sur le terrain, en vue de l'établissement de la ligne jusqu'au Zambèze et au delà. La voie ferrée ouvrira alors au commerce et à l'industrie de vastes régions riches en cuivre, en étain, en zinc, qui s'étendent à 300 milles au nord-est des chutes Victoria.

Mais, d'après les projets actuellement en cours, la ligne du Cap au Caire ne serait pas, actuellement du moins, une voie ferrée ininterrompue ; ce serait, pour le moment, une grande voie consti-

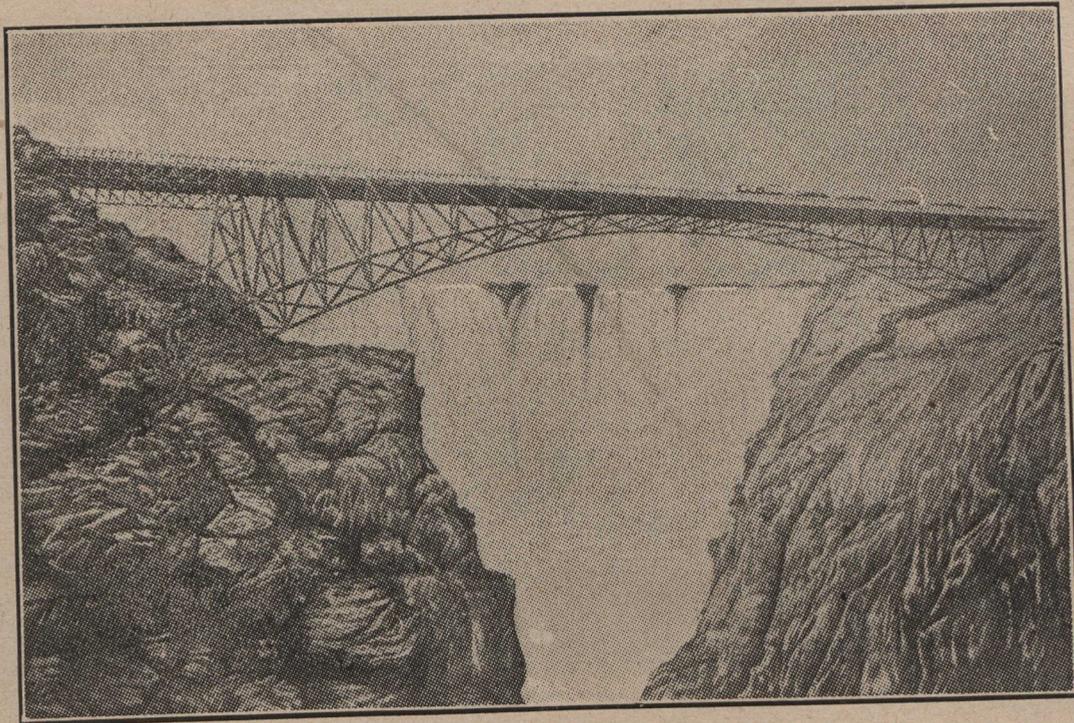
luxe de l'Afrique du Sud, et elle fait construire des wagons spéciaux pour touristes, pourvus de tout le confort moderne et semblables aux voitures que la Compagnie Cook fait circuler dans le bassin du Nil.

La voie du Cap au Caire, grâce aux embranchements déjà faits ou à faire, mettra la Méditerranée en communication à la fois avec l'océan indien et l'océan atlantique.

Il y aura sans doute des embranchements du Nil vers Souakim et Massaoua, sur la mer Rouge. Plus tard aussi, le chemin de fer de Djibouti à Addis-Ababa se reliera vraisemblablement au Transcontinental africain ; il en sera de même de la ligne de Mombassa, dans l'Afrique orientale anglaise, au Victoria Nyanza, et de celle que les Allemands construisent actuellement, à travers leur colonie, de la côte au lac Tanganyika. La ligne portugaise de Beira atteint déjà, depuis le 17 mai 1899, Fort-Salisbury, station du Transcontinental. De l'autre côté, la grande voie du Cap au Caire sera rejointe aussi par la ligne que les Belges ont formé le projet de conduire de Stanleyville, sur le haut Congo, au lac Albert.

La ligne télégraphique du Cap au Caire qui, jusqu'ici, avait été poursuivie simultanément avec la construction de la voie ferrée, dépasse déjà le Nyassaland et est achevée jusqu'à l'Est-Africain allemand.

Le télégraphe suivra la rive occidentale du lac Tanganyika dans l'Etat indépendant du Congo, et pénétrera sur le territoire allemand pour gagner la côte occidentale du Victoria Nyanza, puis entrera dans l'Ouganda. De la sorte, il ne traverserait le territoire allemand que sur 400 milles environ.



LE CHEMIN DE FER DU CAP AU CAIRE.—Projet de pont sur le Zambèze

tuée par des chemins de fer surtout, mais aussi, pour partie, par des voies navigables.

Le chemin de fer serait conduit jusqu'au lac Nyassa. Au delà, sur 500 milles, le trajet s'effectuerait par bateau sur le lac Nyassa. Du lac Nyassa au lac Tanganyika, à Abercorn, on construirait une ligne de 290 milles, puis on remonterait le lac Tanganyika en bateau sur 640 milles. Du nord du Tanganyika au lac Albert, on se servirait du chemin de fer et du bateau, puis la traversée du lac Albert (300 milles) s'effectuerait en bateau. Un chemin de fer de 200 milles conduirait de ce lac à Lado sur le Nil, et l'on descendrait le fleuve de Lado à Khartoum (1,600 milles). Pour ce qui est du chemin de fer de Khartoum au Caire, il faut d'ailleurs remarquer qu'une lacune existe aussi. La ligne est construite de Khartoum à Berber et uadi-Halfa, mais de Ouadi-Halfa à Assouan, on utilise le fleuve, et, sur cette longueur, il y aurait à établir un raccordement qui est d'ailleurs en projet.

Malgré le désir et les efforts des Anglais, il sera impossible que la ligne du Cap au Caire soit en territoire exclusivement britannique. Dans sa partie centrale, la voie devra emprunter, soit le territoire de l'Est-Africain allemand, soit celui de l'Etat indépendant du Congo sur une longueur d'environ 1,000 milles.

En même temps que la ligne s'avance la Compagnie des voies ferrées de la Rhodesia augmente son matériel ; elle possède déjà le seul train de

zaine les plus belles pièces au marché de la ville voisine, il crut nécessaire de couper court à toute tolérance, et ordonna à ses gardes de se montrer impitoyables envers n'importe quel délinquant.

On ne tarda pas à lui amener un pauvre diable surpris emportant deux lapins.

—Comment, c'est toi qui dépeuple mes garennes ! s'écria M. de X..., qui connaissait l'homme pour l'avoir occupé à diverses reprises. T'imagines-tu que je nourris des lapins pour les envoyer dans ta casserole ? Tu sais pourtant bien à quoi tu t'exposes.

Le braconnier faisait une mine si piteuse que le duc sentit sa colère se fondre.

—Faites excuse, m'sieu le duc, balbutia le braconnier, si j'ai tendu des collets, c'est qu'les petits ont faim à la maison. Y a de la misère chez nous, et si vous saviez c'que ça m'fend le coeur de voir ces innocents demander du pain !

—Diable ! tu as des enfants ?

—Trois, m'sieu l'duc, et le dernier n'a que quinze jours.

—Trois enfants... Ah ! dit le duc, ayant l'air de réfléchir.

Puis, faisant la grosse voix :

—Et combien m'as-tu volé de lapins ?

—Deux seulement, répondit l'homme, tout tremblant ; deux, pas plus, et c'est la première fois !

—Comment, malheureux ! s'écria le duc, comment, tu as trois enfants et tu ne m'as pris que deux lapins ! Garde, donnez-lui encore un lapin !

En temps de chasse

M. le duc de X..., qui passe à juste titre pour l'un des meilleurs fusils de France, fait preuve à l'occasion d'un coeur non moins excellent.

Voici le trait qu'on nous rapporte :

M. de X... est propriétaire d'un parc immense et très giboyeux, mais dans lequel les braconniers font merveille.

Furieux d'apprendre que certains paysans, non contents de se régaler de ses faisans et de ses lapins, expédiaient par surcroît et à la dou-