

ché, car, situé dans une dépression profonde, à une altitude de 380 mètres, inférieure à celle du Nil moyen, il ne pourrait s'y écouler, comme on l'avait cru, par le Sobat : c'est donc un lac fermé.

SOUDAN. — La navigation du Nil commence régulièrement au lac Albert et dessert Wadelaï, Duffé, Redjaf, Lado, dans la concession anglo-belge ; elle se continue dans la plaine basse du Bahr-el-Ghazal, même à travers ces amas d'herbes flottantes, si redoutées il y a quelques années.

La nouvelle ville de *Sobat*, au confluent de la rivière de ce nom, fera concurrence à l'ancien et mémorable Fachoda, que les Anglais ont débaptisé « par courtoisie » et appelé Kodok.

Plus au Nord, *Kartoum*, capitale du Soudan, se rebâtit à l'européenne sur la rive droite, tout en laissant subsister sur la rive gauche la ville arabe d'Ondurman. Là commence la seconde section de la voie ferrée du Cap au Caire, longeant le Nil par la rive droite, envoyant de *Berber* un embranchement, aujourd'hui terminé, jusqu'à *Souakim*, port de la mer Rouge. A Abou-Hamet, au grand coude du Nil, la ligne quitte le fleuve, qu'elle va retrouver à *Wadi-Halfa*, sur la limite égyptienne ; elle passe à Korosko, à Assouan, célèbre par son fameux barrage de 2 000 mètres formant réservoir des eaux niliennes ; puis à Esneh, Louqsor, Keneh, connus par leurs antiquités, Assiout ou Syout, autre barrage-réservoir du Nil ; le Caire, la grande capitale de cette Egypte fameuse, où le protectorat britannique est aujourd'hui incontesté. Du Caire rayonnent les dérivations du fleuve qui aboutissent à *Alexandrie*, à Rosette et à Damiette, tandis que Port-Saïd et Port-Tewfik gardent les extrémités du canal de Suez, qui a vu passer en 1905 plus de 4 000 navires — dont les deux tiers anglais — jaugeant 12 millions de tonnes et apportant plus de 100 millions de francs dans les caisses de la Compagnie.

ABYSSINIE. — Le négus continue à jouer un rôle important au milieu des sollicitations de ses trois voisins, car il a pu pacifiquement faire reculer les frontières orientales de ses Etats, d'abord dans la Somalie française, où le chemin de fer venant de Djibouti n'est français que sur une courte distance, tandis que le négus retient la propriété du reste de la ligne construite jusqu'à Harar et de l'embranchement projeté sur