

Zeitschrift: L'Afrique explorée et civilisée
Band: 6 (1885)
Heft: 5

Artikel: Les gisements aurifères du Transvaal
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-132589>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

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

Une nouvelle station missionnaire protestante sera fondée à Kerbala (Sénégal); M. et M^{me} Taylor seront remplacés temporairement par MM. Mabile et Morin, heureusement arrivés à Saint-Louis.

La Société africaine espagnole rétablira les comptoirs pillés et détruits par les Arabes du Rio-del-Oro. Les navires envoyés des Canaries pour châtier les coupables n'ont trouvé personne, les individus compromis s'étant tous retirés dans l'intérieur.

Le nouveau ministre de France au Maroc doit aller prochainement présenter ses lettres de créance au sultan, à Mequinez. Il sera accompagné par M. H. Duveyrier, chargé de faire un voyage scientifique dans l'intérieur du Maroc.

M. Saturnino Gimenez est rentré en Espagne, après avoir visité les tribus du sud du Maroc, et exploré ensuite le bassin de la Moulouya entre l'Algérie et le Maroc.

LES GISEMENTS AURIFÈRES DU TRANSVAAL

Dans l'article que nous avons consacré aux gisements aurifères en Afrique (II^{me} année, p. 18-22), nous avons dit quelques mots de ceux du Transvaal, qui commençaient à attirer l'attention des colons du sud de l'Afrique. Dès lors le nombre des gisements découverts s'est étendu, l'importance de la quantité d'or qu'on peut en espérer a été mieux constatée, des améliorations ont été apportées à l'exploitation ; quoiqu'il y ait encore beaucoup de progrès à faire à cet égard, le moment nous paraît venu de réunir dans un exposé succinct les résultats obtenus jusqu'à ce jour. Nous nous aiderons pour cela des données que nous fournissent d'une part, le *Cape Argus* et le *Natal Mercury*, et d'autre part, les *Mittheilungen* de Gotha qui ont consacré à cette question deux articles accompagnés de deux cartes, l'une géologique, de l'Afrique australe-orientale, l'autre, plus spécialement destinée à montrer l'emplacement et l'étendue des gisements connus aujourd'hui. Ces cartes étaient nécessaires au gouvernement de la république sud-africaine, aussi bien qu'aux nombreuses personnes intéressées dans les concessions minières du Transvaal. M. Haevernick de Prétoria, qui les a dressées, est persuadé qu'une exploitation sérieuse de ces gisements ne peut se faire que par des spécialistes européens désintéressés, par une commission internationale de géologues minéralogistes, qui apprécieraient d'une manière générale la valeur des mines découvertes ; néanmoins les documents dont il s'est servi pour les établir permettent d'en admettre les données avec confiance ; elles ont pour base les levés de M. Haevernick lui-même et les observations de Mauch, Jeppe, sir G. Colley, P. Berthoud, Riedle, Rissik, Loveday, Machado, etc.

Jusqu'ici il n'y a pas eu d'exploration détaillée faite par des experts ; des mineurs ont tenté la fortune, tantôt sur un point tantôt sur un autre, avec des chances diverses, sur des conjectures ou des indications particulières. Dès qu'un gisement réel était constaté, le gouvernement accordait des concessions d'exploitation, que souvent le concessionnaire délaissait bientôt comme improductives ; aussi la répartition des formations aurifères ne put-elle être connue qu'après qu'on eut étudié exactement les emplacements renfermant de l'or. L'exploitation n'est pas encore sortie de la période d'essai, et, avant que l'on ait obtenu un rendement plus rémunérateur, ou que l'on puisse espérer le voir acquis par de plus grandes facilités de communication, on ne peut compter sur un relevé exact des territoires en question, parce que les capitalistes, les mineurs, les géologues n'aiment pas à dépenser leur temps et de fortes sommes d'argent à des entreprises qui, quoique très importantes, ne promettent pas un gain assuré. D'ailleurs l'état des finances du gouvernement auquel incombe le devoir de faire faire l'exploration du pays à ce point de vue, ne lui a pas permis de vouer toute son attention à ce sujet.

Ce fut Mauch qui, le premier dans l'époque moderne, découvrit en 1867 de l'or à Tati, dans le pays des Ma-Tébélé. Sa découverte donna une impulsion énergique à des recherches dans le Transvaal. Déjà l'année suivante, Mauch lui-même y constata l'existence de terrains aurifères dans la chaîne des monts Murchison, au nord de l'Oliphant's River, affluent du Limpopo, mais ils ne parurent pas pouvoir fournir une exploitation rémunératrice. La première exploitation au Transvaal fut entreprise à Marabastad, où Button découvrit de l'or en 1871. Pendant plusieurs années on travailla dans les mines de Eerstelling voisines de cette ville, mais sans grand profit. Lorsqu'en 1873 se répandit la nouvelle de la découverte d'or d'alluvion dans la vallée de la Blyde, affluent de l'Oliphant's River, au N.-E. de Lydenbourg, les mineurs y affluèrent, mais le lavage des dépôts n'étant pas très profitable, ils durent se mettre à l'exploitation de la couche de quartz aurifère existant dans cette partie du Transvaal. Coup sur coup on ouvrit des mines près de Mac-Mac (concession de Pilgrim's Rest), dans laquelle on trouva quelques pépites extrêmement grosses ; puis, à Waterfall-Creek, à Rotund-Creek, et enfin, à Spitzkop aux sources de la Blyde. En général on vit se renouveler ici l'expérience faite dans d'autres districts du Transvaal ; on trouva quelques dépôts d'une grande valeur, en sorte que quelques mineurs firent fortune en peu de temps, mais ce furent

des exceptions. La plupart des ouvriers gagnaient à peine de quoi subvenir à leur entretien.

Les années suivantes amenèrent la découverte des gisements de Nylstroom dans le district de Waterberg, de Blaubank dans les monts Witwaters au sud de Prétoria, d'Elands Spruit sur le cours supérieur de la rivière des Crocodiles, de l'Amasouazi Land, de Schola Spruit dans le district de Potchefstrom, des Dwarsberg dans le district de Marico ; enfin, ceux des environs de Prétoria. Les roches aurifères paraissent répandues dans tout le nord et le nord-est du Transvaal. La découverte la plus importante fut celle des mines de De Kaap, sur la petite rivière Lempogwan, qui se jette dans la rivière des Crocodiles.

L'exploitation donnait déjà les plus grandes espérances, lorsque survint une circonstance qui lui porta un coup fatal. En 1876 commença la guerre des Boers contre Secocoeni, qui s'était retranché dans les monts Lolou, au nord-ouest de Lydenbourg, et troublait la sécurité de toute la contrée avoisinante. Quoique les ouvriers travaillant aux mines ne courussent pas un danger imminent, cette lutte, qui dura des mois et se termina par la dispersion de l'armée des Boers et par le triomphe de Secocoeni, exerça dans tout le Transvaal une influence qui fut loin d'être favorable aux entreprises minières. L'annexion ultérieure du Transvaal par la Grande-Bretagne, la soumission de Secocoeni par le général Wolseley qui, outre les troupes régulières dut lever un corps considérable de volontaires, en grande partie ouvriers mineurs, et un autre corps de 8000 Souazi, l'irritation croissante des Boers contre la domination anglaise, et la guerre de l'indépendance, n'étaient pas propres à contribuer au développement de l'exploitation des mines ; aussi la plupart d'entre elles furent abandonnées, ou bien le travail y fut réduit au minimum.

Une amélioration à cet état de choses ne se produisit que lorsque, en 1881, le Transvaal eut assuré son indépendance par le traité de Prétoria. C'est alors que fut annoncée la découverte des mines de De Kaap, qui coïncida avec une crise sérieuse dans l'exploitation des mines de diamants de Kimberley, où l'éboulement des parois intermédiaires des puits arrêta pour longtemps le travail, et causa la ruine de plusieurs sociétés d'actionnaires. Des centaines d'ouvriers européens et indigènes perdirent ainsi leur gagne-pain et se portèrent vers les mines du Transvaal, où beaucoup d'entre eux ne trouvèrent que déception, soit parce qu'ils n'avaient pas l'expérience nécessaire pour ce nouveau travail, soit parce qu'ils l'entreprirent avec des ressources insuffisantes.

Les difficultés que présente l'exploitation des mines d'or du Transvaal sont beaucoup plus grandes qu'en Australie et en Californie. Dans la plupart des gisements, l'or est incrusté dans le quartz et, en l'absence de machines, ne peut en être extrait que par un travail très pénible. Dans les vallées inférieures où sont les dépôts d'or d'alluvion, le lavage est rendu difficile par le peu d'eau qu'elles possèdent. Il faudrait des capitaux considérables pour installer des machines afin de désagréger le quartz ; mais ces capitaux manquent, la crise de Kimberley ayant ébranlé, dans toute l'Afrique australe, la confiance des capitalistes dans le rendement des mines d'or. Plus récemment, et depuis que de nouveaux terrains aurifères ont été découverts le long de plusieurs affluents de la rivière des Crocodiles, aux mines de Moodie¹, de Devil's Kantoor, de Barrett, etc., et que le lavage et les galeries de celles de De Kaap ont pris plus d'extension, des compagnies minières se sont formées, pour la plupart de capitalistes anglais, et on a monté quelques machines pour broyer le quartz.

Mais l'exploitation de tous ces gisements du Transvaal ne pourra devenir rémunératrice que lorsque le chemin de fer de la baie de Delagoa sera construit. Déjà en 1870 le gouvernement du Transvaal en avait projeté un de Prétoria à Lorenzo Marquez ; la compagnie à laquelle il avait été concédé ne put trouver les fonds nécessaires, et le projet ne fut repris que lorsque, en 1876, le gouvernement résolut de l'exécuter lui-même. Un emprunt de 7,500,000 francs fut conclu en Hollande, mais l'annexion du Transvaal par l'Angleterre arrêta tout. Celle-ci n'avait aucun intérêt à doter le Transvaal d'une route directe vers l'Océan et les possessions portugaises. Après que le traité de Prétoria, en 1881, eut rendu à la république sud-africaine son indépendance, et lorsque l'on put espérer voir le commerce se relever, l'attention se porta de nouveau sur le projet de chemin de fer, mais il fallait en modifier le tracé, pour éviter le Souazi Land, auquel le traité de Prétoria garantissait son indépendance du Transvaal. Le major Machado, ingénieur portugais, fit en 1881 et 1882 un nouveau tracé, qui devait mettre les mines d'or du bassin de la rivière des Crocodiles en communication directe avec l'Océan.

La construction de cette ligne paraît indispensable pour une exploitation prospère. Actuellement les frais de transport d'une tonne de

¹ D'après une correspondance du *Cape Argus*, de Moodie, on n'a pas découvert moins de 26 gisements dans l'espace des douze derniers mois.

marchandises, de Port-Natal à Lydenbourg, s'élèvent à 875 fr., sans compter les droits d'entrée et de transit que le gouvernement de Natal a encore augmentés. L'installation de machines pour l'exploitation minière est donc extrêmement coûteuse, et le combustible doit suivre la même voie. Dès lors la production ne peut être rémunératrice que sur les gisements les plus riches.

La conclusion de la convention de Londres, en 1884, en assurant au Transvaal une indépendance plus grande que ne le faisait celle de Prétoria de 1881, et en allégeant la dette de la république sud-africaine, avait fait espérer que le chemin de fer pourrait être construit un peu promptement ; mais cet espoir ne s'est pas réalisé. La tentative d'un emprunt de 12,000,000 fr., à Amsterdam, a échoué, et, pendant un certain temps encore, les relations du Transvaal avec le dehors devront avoir lieu par la voie coûteuse de Natal, ce qui retardera certainement le développement de ce pays. Sans doute la route de Lydenbourg et des mines d'or de ce district à la baie de Delagoa est beaucoup plus courte que celle de Durban, mais elle présente des difficultés sérieuses, en sorte que jusqu'ici une faible partie seulement de l'importation et de l'exportation du Transvaal l'a adoptée, quoique le Portugal, afin d'accroître le trafic de sa colonie, ne réclame que le 3 % pour les droits d'entrée. La route de Lorenzo Marquez passe, sur une longueur de 80 kilomètres, à travers un pays plat, marécageux, foyer d'émanations pestilentielles pour les hommes et les bêtes de somme, qui ne peuvent le parcourir sans trop de dangers que pendant les mois de juin à août. Du passage de la Comati, par les monts Libombo, chaîne frontière entre le Transvaal et la colonie portugaise, jusqu'aux mines d'or, sur une étendue de plus de 160 kilomètres, le terrain est très coupé, des pentes abruptes alternent avec des gorges semblables aux canons du Colorado, et l'on ne peut les franchir qu'avec de grandes pertes de temps et de bêtes de somme. Aussi la construction d'une voie de communication directe avec l'Océan, quelque désirable qu'elle soit, peut-elle se faire attendre longtemps encore.

BIBLIOGRAPHIE ¹

LES MISSIONS ÉVANGÉLIQUES depuis leur origine jusqu'à nos jours, par *G. E. Burckhardt* et *R. Grundemann*. T. II, Afrique. Lausanne (G.

¹ On peut se procurer à la librairie H. Georg, à Genève et à Bâle, tous les ouvrages dont il est rendu compte dans *l'Afrique explorée et civilisée*.