

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 53 (1927)  
**Heft:** 26

**Artikel:** Un eldorado africain  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-41103>

### **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:** 16.03.2025

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

plongeur. Une autre possibilité consiste à disposer le groupe turbo-souffleur sur la plate-forme supérieure, contre une paroi de la salle des machines. Cette disposition se recommande surtout pour des installations à plusieurs moteurs, ce qui permet de réunir entre elles les plate-formes des diverses unités le long de la paroi de la chambre des machines. Dans la disposition représentée par la fig. 5 les conduites d'air et de gaz d'échappement ont un minimum de longueur et n'empruntent pas le sol de la salle.

#### Possibilités d'adjonction de la suralimentation.

La suralimentation par turbo-soufflante à gaz d'échappement peut être appliquée aussi bien à des moteurs à quatre temps neufs qu'à des machines existantes. Pour des moteurs neufs, les quelques pièces à exécuter spécialement, entre autres les conduites, sont prévues d'emblée pour leur assemblage avec la turbine. Pour des moteurs existants, ces pièces sont à modifier ; en outre, il faudra examiner si la puissance augmentée peut être supportée par la génératrice, la transmission, etc., faute de quoi les mesures nécessaires devront être prises. Pour des moteurs marins, il ne faudra pas perdre de vue qu'en conservant la même hélice, le nombre de tours de la machine augmentera avec la puissance. L'augmentation de puissance réalisable dans ce cas se trouvera accrue encore proportionnellement à l'élévation du nombre de tours. A la pression de suralimentation de 0,4 respectivement 0,5 at., elle atteint 65—83 %. La vitesse du navire peut ainsi être augmentée de 18, respectivement 22 %. Si l'on veut maintenir le nombre de tours de la machine, il sera nécessaire d'employer une hélice de pas plus rapide, la puissance augmentée correspondant alors à la relation entre la pression absolue employée et la pression atmosphérique. Autrement dit, si la pression de suralimentation est d'environ 0,5 atm., la puissance augmentée atteindra 1,5 fois celle du moteur Diesel primitif. Quant à la vitesse du navire, elle sera accrue d'environ 14 %.

#### Un Eldorado africain.

C'est le Katanga, colonie belge, situé entre le 5° et le 12° parallèle de latitude sud, d'une part et entre le 24° et le 29° méridien, d'autre part, mais plus particulièrement le haut de ce pays, entre le 9° et le 12° parallèle. En effet, ce Haut-Katanga est doté non seulement de gisements de cuivre d'une énorme puissance (évaluée à 40 millions de tonnes de métal) et d'une haute teneur moyenne, mais d'importants gisements stannifères et cobaltifères, de champs diamantifères, de gisements d'or, de platine et de palladium et de gisements radifères d'une telle richesse que, d'après M. van Schendel<sup>1</sup>, ils ont rendu « la Belgique maîtresse du marché du

<sup>1</sup> *La Science Moderne* (Paris, librairie J.-B. Baillière et fils), N° de novembre 1927.

radium et que la puissance de sa production a fait fermer plusieurs usines aux Etats-Unis ». (Fig. 1.)

Tous ces trésors sont la propriété de l'Union minière du Haut-Katanga, une entreprise belge « capitalisée par la Bourse de Bruxelles à la somme fantastique de 1,1 milliard de francs-or » suivant le calcul publié par le *Bulletin financier suisse* (numéro du 25 novembre dernier) dans un article qui analyse avec beaucoup de sagacité les perspectives de cette Société et ses connexions financières avec deux autres puissants groupements : la *Tanganyika Concessions Ltd* et la *Zambesia Exploring Co.*

L'exploitation rationnelle de ces précieux gisements nécessite la construction d'un réseau de chemins de fer et l'aménagement des forces hydrauliques, car cet extraordinaire pays possède aussi la houille noire pour le traitement thermique des minerais et la houille blanche pour leur traitement électrochimique.

Actuellement, le principal centre d'utilisation est à *La Panda*, (fig. 2,) dont la gare est longue de 1800 m., couvre 20 hectares, dessert un trafic journalier de 400 wagons

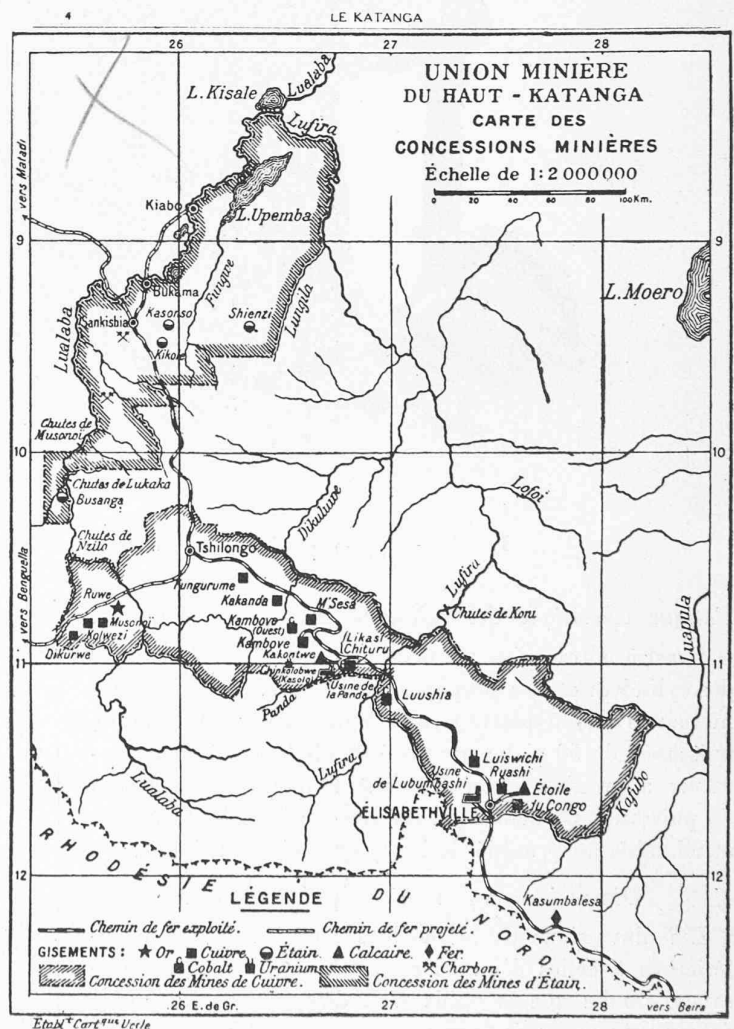


Fig. 1. — Carte des deux concessions (cuivre au sud, étain au nord) exploitées par l'Union minière du Haut-Katanga, au sud-est du Congo belge, entre le Lac Tanganyika (au nord-est), la Rhodésie (au sud) et l'Angola portugais (à l'ouest). En y pénétrant par Capetown, qui est à 17 jours de paquebot de Southampton, il faut une semaine seulement pour être rendu à Elisabethville.

