
SPOORWEGCONCESSIES IN DE KONGO VRIJSTAAT (1885-1908) EN DE OVERNAME ERVAN DOOR BELGISCH KONGO

door Dirk DEMOOR

Het toegankelijk maken van onontgonnen land en de aanleg van spoorwegen in haast ontoegankelijk gebied is in onze geest onverbreekelijk verbonden met heldenmoed en pionierswerk. Uit wat volgt, mag blijken dat de eerste spoorwegbouwers in Centraal Afrika inderdaad heel wat technisch hoogstaande prestaties geleverd hebben. Omdat voor de meesten onder ons Kongo Vrijstaat het gebied blijft dat Leopold II veroverde op de Arabieren om de 'negers' te bevrijden van slavernij en dat hij testamentair aan de Belgische Staat overmaakte, achten we een kort politiek-economisch overzicht, van deze geschiedkundig unieke staat, beslist noodzakelijk. Vervolgens komt de eigenlijke bespreking van de spoorwegconcessies aan de beurt.

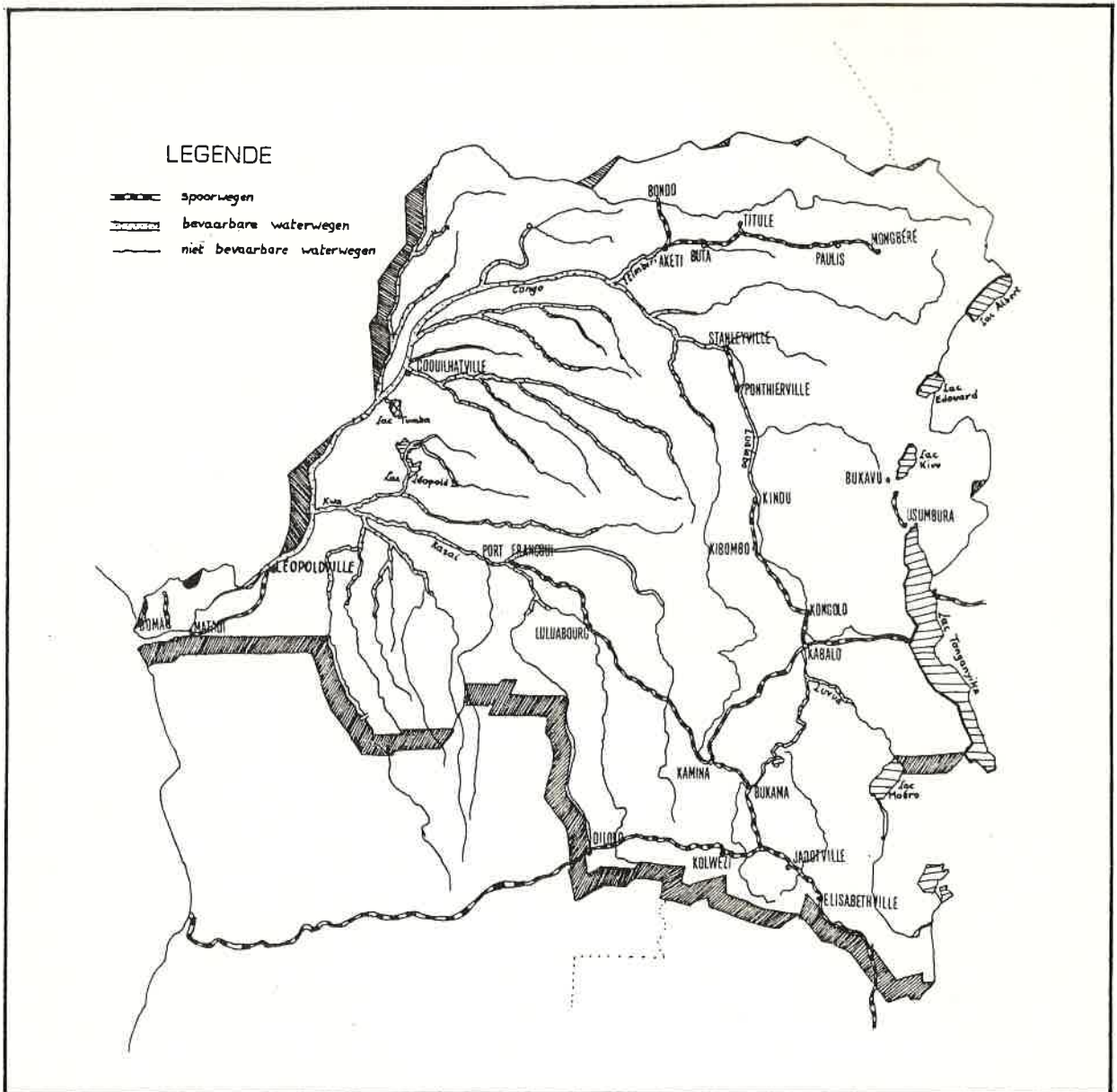
Reeds vanaf zijn troonsbestijging was Leopold II uit op het verwerven van kolonies voor België. Voorzien van een sterk gevoel voor patriotisme, verbeeldingskracht en dankzij een grote bereidheid reikten zijn horizons heel wat verder dan bij de meesten van zijn landgenoten. Hij had Egypte bezocht en was de Nijl afgevaren. Verder had hij het Midden- en Nabije Oosten bereisd. In maart 1862 was hij in Sevilla waar hij de archieven bestudeerde om na te gaan welke profijten Spanje in het verleden uit haar kolonies haalde. Zowat twee jaar later trok hij naar het Verre Oosten — Ceylon, Indië, Birma, Indo-China en het toenmalige Nederlands Oost-Indië — vanwaar hij beladen met nota's en documenten over koloniale exploitatie terugkwam. Leopold deelde de gangbare mening over vrije handel niet. Vooral de politiek en de wiensten van de Nederlandse Oostindische Compagnie fascineerde hem. Hij zag koloniale expansie nagenoeg uitsluitend vanuit een mercantilistisch oogpunt.

De inheemse bevolking zag Leopold eerder als produktiemiddelen dan als menselijke wezens. Hij hoopte dat de beschaving zou volgen op de invoering van gedwongen arbeid. Gebeurde dit niet, dan was dat zijn minste zorg.

Ondertussen bleef hij als vorst van een zwakke, neutrale staat hulpeloos toezien hoe de prijzen onder de grote naties verdeeld werden. Het was pas een tiental jaar later dat Leopold zijn aandacht definitief op Afrika richtte.

Op de Conferentie van Berlijn zag Leopold zijn aanspraken bevestigd dankzij een aantal fijne diplomatieke knepen, maar vooral door het handig tegen elkaar uitspelen van de betrokken partijen. Door de ondertekening van de Akte van Berlijn kreeg de Kongo Staat vaste vorm. In overeenstemming met artikel 62 van de Belgische Grondwet vroeg Leopold II het parlement om toestemming om de kroon over de Kongo te kunnen aanvaarden. Eerder terughoudend en zonder enthousiasme gaf het parlement hierover zijn zegen. Er werd benadrukt dat de band tussen België en de nieuwe staat louter van persoonlijke aard mocht zijn. Van dat ogenblik af begon men de koning meer en meer aan te spreken met de indrukwekkende titel van "le roi-Souverain". In Brussel zette hij een uit drie leden gevormd kabinet op, bestaande uit administrateurs-generaal voor buitenlandse zaken, financiën en binnenlandse zaken. Vanaf 1894 werden dit secretarissen-generaal en werd een hogere post van staatssecretaris gecreëerd. In Boma, de hoofdstad van de Kongo Vrijstaat, benoemde hij een andere administrator-generaal, reeds vlug gewijzigd in gouverneur-generaal. Het was een uitermate gecentraliseerde administratie waarvan alle bevoegdheden in Brussel bleven en rechtstreeks door de koning-soeverein zelf uitgeoefend werden. Een duidelijker voorbeeld van koninklijk absolutisme was zeldzaam.

Het grootste probleem was het verzekeren van inkomsten om aan de behoeften van de nieuwe staat tegemoet te komen. Andere koloniale experimenten in Centraal Afrika hadden aangetoond dat het heel lang duurde vooraleer deze staten self-supporting werden en nog veel langer vooraleer ze dividenden opleverden. Terwijl deze staten van start konden gaan met subsidies van het moederland, kon Leopold enkel beroep doen op zijn privé-fortuin. Bovendien had de Akte van Berlijn hem, door het verbieden van import-taxen gedurende 20 jaar, van een bijzonder waardevolle inkomstenbron beroofd. Leopold was bovendien geen geduldig man en geloofde niet in investeringen op lange termijn. Hij wenste snelle opbrengsten van zijn geïnvesteerde geld om zijn ambitieuze bouwpro-



jekten in België te financieren. Gewoonlijk wordt de economische politiek van de Kongo Vrijstaat in twee periodes onderverdeeld : van 1885 tot 1891 één van onbelemmerde vrijhandel en na 1891 een periode van monopolies en concessies.

Vanaf het begin was echter reeds duidelijk waar de koning naar toe wou. Zo sloot hij met de Belgische maatschappij *Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie* een contract voor het aanleggen van een spoorweg omheen de Yellala watervallen. Als compensatie voor het uitwerken van een tracé binnen de 18 maand stond de Staat de maatschappij 150.000 ha. land af. Bovendien, indien de maatschappij aanvaardde de lijn te bouwen, garandeerde de Staat alle gebied af te staan dat de maatschappij verlangde binnen een straal van 200 m. langs weerszijden van

de spoorwegbaan, bovendien werd nogmaals 1500 ha. toegekend voor iedere aangelegde en voor het verkeer geopende km. spoorlijn.

Kort daarop opende de Staat een eigen handelsnet waardoor de staatsambtenaren in concurrentie kwamen te staan met privé-handelsfirma's. De staatshandel in ivoor, rubber en tropische produkten lokte heftige reacties uit, vooral van de Nederlandse *Afrikaanse Handelsvereniging* terwijl ook de Britse en Franse regering druk uitoefenden. Ook de Belgische regering zag zich genoodzaakt de koning-soverein te interpereren. Zeer tegen zijn zin kapituleerde de koning. Via allerlei omwegen wist hij zijn handelsnet nochtans drijvende te houden.

In 1890 wist Leopold van de Anti-Slavernij Conferentie een wijziging te bekomen van artikel IV van de Akte van Berlijn. Hierdoor

werd hem toegestaan een importtaks van 10% te heffen. Deze legale inkomsten volstonden niet voor de ongeduldige en ambitieuze vorst. Niet tevreden met zijn uitgestrekte rijk ondernam hij voortdurend campagnes om de grenzen nog verder te verleggen. Vooral de Nijl fascineerde hem. Verschillende historici wijzen hierbij op het verlangen van de koning een soort moderne farao te worden.

Alhoewel de export van de Staat tussen 1887 en 1890 verviervoudigde, wenste de vorst meer opzienbarende resultaten. De herinvoering op grote schaal van de staatshandel stuitte zelfs op een nog groter protest dan de eerste poging. Ook ditmaal moest de vorst bakzeil halen. Vanaf 1891 ging hij zich systematisch toeleggen op het verlenen van monopolies en concessies. Op 30 oktober 1892 werden zijn eigen belangen beveiligd via de oprichting van een *Domaine Privé*; later veranderd in *Domaine de la Couronne* waar privéhandelaars geen toegang hadden. In versneld tempo werden nu allerlei nieuwe concessies toegestaan. De *Compagnie des chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs Africains*, opgericht op 2 januari 1902, kreeg voor de constructie van een spoorweg tussen de Stanley-watervallen en de grote meren vier miljoen ha. toegewezen; zich uitstrekkend van de Stanleyville-Ponthierville spoorlijn tot aan het Albertmeer. Een andere spoorwegmaatschappij *La société d'Etudes du Chemin de fer du Stanley Pool au Katanga et de l'Itimbiri à Uele et à un point à déterminer sur la frontière franco-congolaise*, gesticht op 14 maart 1903, ontving 10.000 ha. te kiezen uit onbezet gebied in het Uele bekken en nogmaals 10.000 ha. op de linkeroever van de Congostroom beneden Stanleyville.

Tegen het begin van deze eeuw was de volledige Kongostaat op enkele verwaarloosbare stukken na, geparcelleerd in monopolies en concessies. In elk van deze concessies had Leopold II, hetzij via de Kongostaat hetzij via een of andere gunsteling, belangrijke investeringen lopen.

Een dergelijk concessiesysteem had haast onvermijdelijk nadelige invloed op de levensomstandigheden van de plaatselijke bevolkingsgroepen. In de eerste plaats leidde de directe exploitatie door de Staat van uitgestrekte gebieden tot de invoering van een belasting in arbeid of in natura, of in beiden. Ten tweede veroorloofde de afwezigheid van iedere mededinging de Staat en de monopolie maatschappij het uitbetalen van aalmoezen aan de inboorlingen voor de produkten die ze verplicht waren te verzamelen.

In 1904 werd Leopold II, onder steeds toenemende buitenlandse druk, verplicht een internationale onderzoekscommissie op te richten. Deze commissie liet een zeer kritische beschrijving na over het ganse exploitatiesysteem van de Staat en de compagnies. Geen enkele wetgeving regelde de belasting die de Kongolezen moesten betalen. Dit betekent dat de staatsambtenaren en compagnieagenten vrij de hoeveelheid en de aard van de belastingen konden bepalen en ze daarenboven konden innen via de middelen die ze daartoe noodzakelijk achtten. In geval van nietbetaling konden ze bovendien de aard van de straf en de strafmaat vrij bepalen. Bovendien, en dit is veruit het belangrijkste, kregen de ambtenaren premies toegestopt naargelang de geïnde hoeveelheden. Een dergelijk exploitatiesysteem noodzaakte een ongewoon groot leger om zich in stand te kunnen houden. In de beginjaren werden soldaten geronseld aan de Oost- en Westkust van Afrika. Wegens de hoge kostprijs en het gebrek aan belangstellenden werd vanaf 1891 uitsluitend binnen de eigen Staat geronseld. Theoretisch dienden de inheemse hoofden de personen aan te duiden die voor indienstneming geschikt waren. In praktijk ging het er echter enigszins anders aan toe. De hoofden vertrouwden het zaakje niet, bovendien voelden slechts weinigen ervoor om van huis weggehaald te worden en te dienen in verafgelegen plaatsen. Daarom werd de werving toevertrouwd aan staatsambtenaren en werden premies gegeven naargelang het aantal geronselden. De soldaten werden uitsluitend tegen rivaliserende bevolkingsgroepen ingezet. Inspelend op lokale vijandigheden werden deze troepen aangezet om bij de minste aanleiding gruwelijke wreedheden te begaan.

Bewijzen van Leopold's wanbeheer vonden vooral bij de Britse publieke opinie heel wat weerklank. Op aandringen van een aantal invloedrijke drukingsgroepen voerde de Britse regering een jarenlange kruistocht tegen het Leopold-regime. Leopold weerde zich tegen de aantijgingen op zijn regime als een duivel in een wijwatervat, hierbij kosten noch moeite sparend. Op het ogenblik dat de Amerikaanse regering het Britse standpunt bijtrad begreep de vorst dat zijn dagen als heerser over de Kongostaat geteld waren. Annexatie door België leek in dit opzicht het enig haalbare alternatief. Hij haastte zich om de annexatie door België te laten plaatsvinden onder zijn voorwaarden. Hierdoor bleef het kroonondermeint gehandhaafd en was er nagenoeg geen parlementaire controle. Het parlement wou,

mede onder buitenlandse druk, de koning hierin niet volgen. Uiteindelijk moest hij zich neerleggen bij de eisen van zijn regering, ook het kroondomein werd afgeschaft.

Na de stemming over de annexatie (20 augustus 1908) gingen de meeste mogendheden onmiddellijk over tot erkenning van de nieuwe feiten. Groot-Brittannië deed dit in 1913 wanneer de situatie in Kongo volledig gestabiliseerd was.

De plotse dood van Leopold II op 17 december 1909 en de hervormingen van de Belgische regering markeerden het definitieve einde van de Kongo Vrijstaat.

Het is in dit politiek-economisch-sociaal kader dat de politiek van spoorwegconcessies in de Kongo Vrijstaat moet gezien worden. Ondanks de gerechtvaardigde kritieken op zijn beleid kunnen we niet helemaal voorbijgaan aan de verdiensten van deze uitzonderlijke monarch. In een goede twintig jaar heeft Leopold II de basis weten te leggen van een spoorwegnet, zoals het nog tot vandaag in Zaïre, meer dan twintig jaar na de onafhankelijkheid is blijven bestaan.

Het is niet toevallig dat we de concessie gekozen hebben als basis voor deze uiteenzetting. De belangrijke spoorwegconcessies komen immers allen overeen met de regionale onderverdeling. Zoals reeds uit de titel mag blijken wordt de geschiedenis van deze concessies niet tot vandaag doorgetrokken. Enkel de creatie en werking van de concessies onder de Kongo Vrijstaat en de noodzakelijke structuurwijzigingen na de Belgische annexatie zullen hier aan bod komen.

1. Société des Chemins de fer Vicinaux du Mayumbe

Reeds in 1896 werd de verkenning aangevat voor de constructie van een spoorweglijn tussen Boma en Tshela, over een afstand van 140 km. Het eindpunt Tshela bevindt zich volop in het Mayombe massief, waar aan teelt van exotische vruchten en intensieve bosexploitatie gedaan werd. Op 21 december 1898 werd een overeenkomst gesloten tussen de Staat en de Société met als doel de constructie van een spoorweg die de benedenstroom van de Kongo met het bevaarbare bekken van de Shiloango verbond. De werken startten in 1899 in Boma en in 1901 werd Lukula bereikt (80 km.). In overeenkomst met de Vrijheidsstaat zette de maatschappij de verdere uitbouw van de lijn niet door. In 1907 nam de Kongo Vrijstaat de exploitatie van de

lijn over voor rekening van de betrokken maatschappij. Ondanks de machtswisseling bleef deze situatie bestaan tot 1913. Ondertussen had de kolonie de lijn doorgetrokken tot in Tshela aan de Lubuzi.

Op 1 januari 1925 werd de exploitatie toegevoegd aan een staatsregie : *Revima* (Regie des Vicinaux du Mayumbe).

Tot 1950 gebeurde het transport op deze lijn uitsluitend met 25,5 T wegende stoomlocomotieven van het type *Garaat*.

2. Compagnie du Chemin de Fer du Congo

Deze concessie omvat de historisch zeer belangrijke spoorwegverbinding Matadi-Leopoldville over meer dan 380 km. Tussen Matadi en Leopoldville is de Kongostroom immers onbevaarbaar vanwege de Yellala watervallen. "Zonder een spoorweg tussen de Beneden Kongo en de Pool is dit land geen penny waard" luidde een ondertussen beroemd geworden uitspraak van Stanley. De talrijke versnellingen en watervallen die de stroom vormt bij het doorbreken van het kristalgebergte vormden inderdaad één van de belangrijkste hinderpalen bij de exploitatie van het hinterland. Reeds in 1884 keerde Stanley naar Europa terug met een gedetailleerd rapport over de aanleg van een spoorwegtracé in twee secties. Een eerste sectie liep langs de rechteroever van de stroom vanaf Vivi, enigszins stroomopwaarts van Matadi tot Isangila. Een tweede sectie liep vanaf Manyanga tot Stanley Pool. Tussen beide secties in zou een kort bevaarbaar gedeelte van de stroom ingeschakeld worden.

In maart 1887 tekende de *Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie* (C.C.C.I.) een conventie met de Vrijstaat waardoor de studie van de spoorweg aan deze maatschappij toevertrouwd werd evenals een optie voor de aanleg en de exploitatie ervan gedurende 99 jaar.

De verkenningswerken begonnen op 18 juni 1887 en werden reeds op 5 november 1888 beëindigd. Het volledige tracé bevond zich op de linkeroever en ging in één traject van Matadi naar Leopoldville. Een filiaal van de C.C.C.I., de *Compagnie du Chemin de Fer du Congo* werd op 31 juli 1889 belast met de constructie van de spoorweg.

Het werd een lijn met heel bijzondere karakteristieken

- spoorbreedte 0,765 m.
- maximale straal van de bochten 50 meter
- maximale helling van de spoorbaan 45 m/m, zonder compensatie in de bochten

- rails van 23 kg de lopende meter, geplaatst op metalen dwarsliggers à rato van 1400 dwarsliggers per km.

De exploitatie van de lijn bleek reeds zeer vlog een moeilijke en ondankbare taak. Een 28 ton wegende locomotief kon slechts 3 wagons slepen of ongeveer 30 ton nuttige vracht en 27 ton dood gewicht. Bovendien lag de topsnelheid niet hoger dan 25 km/u. zodat de eigenlijke commerciële snelheid beneden de 15 km/u. lag. Nochtans bleef deze kleine "tramway-joujou" zoals kwaadsprekers hem wel eens noemden, het transportvolume ruimschoots de baas tot in 1920.

In 1922 was het transport opgelopen tot 134.000 ton en deed de nood aan een echte snelspoorlijn zich voelen. Op 23 oktober 1923 werden dan ook werken gestart voor de aanleg van een nieuwe spoorlijn over een tracé van 336 km. De nieuwe lijn kwam pas in 1932 in gebruik omdat voor de aanleg ervan ondermeer een grenscorrectie met Angola moest doorgevoerd worden.

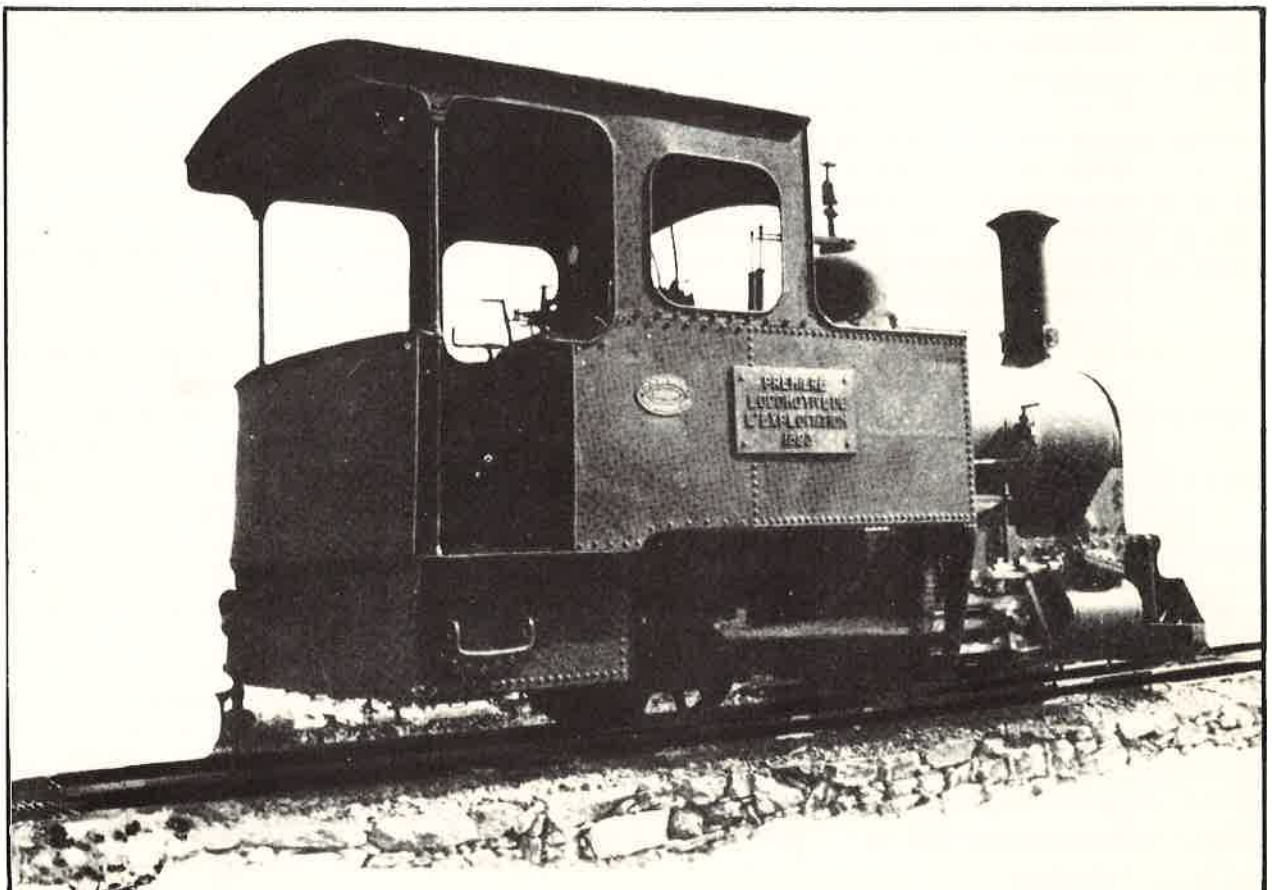
3. La Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains (C.F.L.)

Deze maatschappij werd in 1902 opgericht om in Cenraal-Kongo een immens transport-

systeem gebaseerd op spoor- en waterwegen op te zetten. Over een afstand van meer dan 1700 km. moest deze verbinding de continuïteit verzekeren tussen het binnenland en het Tanganyika meer. Om deze verbinding te verzekeren, dienden volgende spoorverbindingen aangelegd te worden :

- een eerste stuk over 125 km tussen Stanleyville en Ponthierville. Op dit stuk is de Lualaba immers onbevaarbaar omwille van de Stanleyvallen.
- een verbinding van 355 km tussen Kindu en Kongolo waar de Lualaba opnieuw bevaarbaar wordt.
- een derde stuk over 275 km vormde de verbinding tussen Kabalo aan de Lualaba en Albertville aan het Tanganyika meer.

Volgens de oorspronkelijke statuten was de maatschappij eveneens verplicht een spoorwegverbinding Kongo-Nijl te realiseren. Ondanks het feit dat reeds verscheidene verkenningmissies uitgestuurd waren, verzaakte het gouvernement in 1936 aan dit project. Vanaf 1936 figureerde deze opdracht dan ook niet meer onder de concessievoorwaarden van de C.F.L. De oprichting van de compagnie op 4 januari 1902 werd mogelijk gemaakt naar aanleiding van een Koninklijk Besluit van 24 december 1901. Via een aantal elkaar opvolgende conventies werd de juiste omvang van de



activiteiten langzaam duidelijk. Nochtans was het van in den beginne overeengekomen dat de Kongo Vrijstaat zou optreden als aanne-mer, voor rekening van de compagnie. Zowel staat als compagnie hadden de omvang van de werken blijkbaar onderschat; in de loop van haar geschiedenis was de maatschappij herhaalde malen genoodzaakt een kapitaalsverhoging door te voeren.

Vanaf 1912 begonnen besprekingen tussen de koloniale overheid en de C.F.L. met het oog op de overdracht van het communicatienet in uitvoering. Gedurende de Eerste Wereldoorlog dienden de besprekingen gestaakt om pas tegen 1919 terug op gang te komen. Ondertussen was de Staat wel doorgestaan met de verdere uitbouw en exploitatie van het geplande net. Na zeer moeizame onderhandelingen kwamen men in 1921 tot een overeenkomst waarvan we hier de belangrijkste besluiten inzake transport aanhalen.

- de maatschappij diende de studie en de uitvoering van de onvoltooide lijnen aan te vatten;
- de C.F.L. moest de exploitatie ter plaatse overnemen binnen een termijn van zes maanden;
- de C.F.L. nam de vaartuigen en uitrusting op het Tanganyika over van de kolonie.

Een Koninklijk Besluit van 30 juni 1922 bekrachtigde deze conventie; de overname van de installaties had plaats op 1 januari 1923.

Zoals reeds eerder vermeld, liep het eerste spoorwegtraject van de C.F.L. van Stanleyvallen, die de Lualaba op dat stuk onbevaarbaar maakten, omzeilen. Afgaande op de aller-eerste plannen was men zinnens de lijn aan te leggen op de rechteroever. Hierdoor kon geprofiteerd worden van de reeds uitgevoerde verkenningswerken voor de verbinding Kongo-Nijl. Een constructie op de linkeroever daarentegen bood de mogelijkheid om een bocht van de Lualaba af te snijden waardoor de lengte van de lijn aanzienlijk kon vermindert worden.

De werken vingen aan in 1903 en reeds op 1 september 1906 kon de lijn ingehuldigd worden. Dit is vrij vlug, in aanmerking genomen dat voor de uitvoering ervan 850.000 m³ grondwerken nodig waren en 11 bruggen geconstrueerd werden. Het uitermate vlak profiel van de lijn maakte bovendien een zeer voordelige exploitatie mogelijk.

De 125 km lange lijn had een spoorbreedte van 1 meter en was geplaatst op rails van 24 kg de lopende meter, geplaatst op houten dwarsliggers.

Zodra men klaar was met de verkenning van de lijn Stanleyville - Ponthierville werd de studie van het traject Kindu-Kongolo aangevat. De constructiewerken startten in 1906, na het beëindigen van het eerste traject. Reeds op 30 december 1910 kon de eerste locomotief Kongolo bereiken. De 355 km. tellende lijn liep over tal van diep uitgesneden rivierbeddingen waarvan de oversteek, in die periode, grote technische moeilijkheden meebracht. Er dienden 18 bruggen gebouwd, waarvan de belangrijkste die van Lueki en Lufubu waren.

De verbinding Kindu-Kongolo had dezelfde technische karakteristieken als deze van Stanleyville-Ponthierville. De metrische spoorbreedte was trouwens een kenmerkende eigenschap voor het hele net van de C.F.L. Hierin kwam pas in 1955 verandering, toen de opstelling van de verbinding Kamina-Kabolo een aanpassing aan de Afrikaanse standaard (spoorbreedte 1,067 m) noodzaakte.

Amper vijf jaar na het bereiken van Kongolo werd de verbinding met Albertville aan het Tanganyika-meer gelegd. Toen de autoriteiten van Duits-Oost-Afrika besloten de spoorlijn Dares Salaam-Tabora door te trekken tot aan het Tanganyika meer kreeg de spoorlijn naar Albertville extra belang omdat hierdoor de verbinding met de Oostkust van Afrika mogelijk werd. Tot 1955 had ook deze lijn dezelfde karakteristieken als de rest van het C.F.L.-net. Vermelden we tot slot nog dat in 1939 een verbinding Kongolo-Kabolo (80 km.) aangelegd werd waardoor tussen Kindu en Albertville een ononderbroken verbinding tot stand kwam.

4. Compagnie du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga (B.C.K.)

Het was de uitdrukkelijke wens van Leopold II om van Katanga het eindpunt te maken van zoveel mogelijk spoorwegen en aldus grote industriële mogelijkheden te scheppen. Deze politiek gaf in 1906 aanleiding tot het ontstaan van de B.C.K. met als doel de studie, constructie en exploitatie van het hele spoorwegnet in Katanga op zich te nemen en het op een efficiënte wijze met Beneden-Kongo te verbinden.

Op het ogenblik dat de B.C.K. opgericht werd, waren reeds twee andere maatschappijen werkzaam in Katanga. Enerzijds de *Compagnie du Chemin de Fer au Katanga* (C.F.K.), opgericht in 1902, en anderzijds de *Société d'Etudes des Chemins de Fer du Stanley-Pool au Katanga et de l'Itimbiri à Uele*

et à un point à déterminer sur la frontière franco-congolaise. De oprichting van de B.C.K. had de ontbinding van de Société d'Etudes tot gevolg. In officiële kringen werd er op gewezen dat hierdoor geen privébelangen geschaad werden, aangezien het kapitaal van de maatschappij volledig door de Staat onderschreven werd. Nochtans hebben we eerder gezien dat diezelfde maatschappij van de staat zowat 20.000 ha. land in concessie kreeg, een illustratie te meer van de merkwaardige concessiepolitiek van Leopold II.

De C.F.K. was opgericht met als doel Bukama, het maritiem eindstation op de Lualaba, te verbinden met de Rhodesische grens. Dit in overeenstemming met de promotoren van de spoorwegas tussen Zuid-Adrika en Broken Hill in Noord-Rhodesië. Het essentiële doel van de B.C.K. was dus het realiseren van de financiële inbreng van de staat in het C.F.K. en diende de maatschappij, voor wat de studie en exploitatie van de lijn Bukama-Sakania betrof, eventueel in naam van de C.F.K. op te treden. Bovendien had de B.C.K. als taak om voor rekening van de Kongo Vrijstaat de studie, constructie en exploitatie te realiseren van een spoorweg tussen Beneden-Kongo en de lijn Bukama-Sakania, evenals een aftakking die het mijngebied van Katanga moest verbinden met de Angolese Benguela spoorweg. De creatie van deze twee lijnen (respectievelijk Port-Francqui en Tenke-Dilolo) stelde een financieel probleem dat pas in 1927 opgelost werd. In een conventie van 13 april 1927 tussen de kolonie enerzijds en de B.C.K. anderzijds werd de oprichting aangekondigd van de *Société des Chemins de Fer Leopoldville-Katanga-Dilolo* (L.K.D. of Leokadi) om op te treden in plaats van de kolonie, in alle rechten en plichten voortvloeiend uit de conventie van 1906. Hierdoor trad de B.C.K. voortaan op voor rekening van de nieuwe maatschappij L.K.D. betreffende de lijnen Port-Francqui-Bukama en Tenke-Dilolo, zoals ze optrad voor rekening van de C.F.K. voor wat de verbinding Bukama-Sakania betrof.

Vermelden we tot slot nog dat in 1952 C.F.K. en L.K.D. fuseerden tot één enkel organisme: de *Compagnie des Chemins de Fer Katanga-Dilolo-Leopoldville* (K.D.L.). Het statuut van de B.C.K. werd hierdoor echter geenszins gewijzigd.

Ook de constructie van het B.C.K.-net gebeurde in verschillende etappes. De eerste verbinding was deze tussen Sakania aan de Rhodesische grens en Elisabethville (1909-1910). De verbinding Elisabethville-Bukama (eindpunt

van de bevaarbare Lualaba) werd pas in 1918 operationeel. In een tweede fase werd de voor het transport erg belangrijke verbinding Bukama - Port Francqui aangevat (1922-1928). Vervolgens (1928-1931) werd de verbinding Tenke-Dilolo gerealiseerd, een aftakking die het kongolese net verbond met de *Camenho de Ferro de Benguela* in Angola. Pas tussen 1952 en 1956 kwam er een verbinding tussen de netten van de B.C.K. en de C.F.L. tot stand (Kamina-Kabolo).

De B.C.K. opteerde van bij het begin voor de Afrikaanse spoorstandaard (1,067 m. of 3 voet 6 duim). De exploitatie van de lijnen gebeurde op een enkelspoor met op regelmatige afstanden bifurcatiestations. Teneinde een voor de exploitatie gunstig profiel te bekomen, werd de maximale hellingsgraad vastgesteld op 12,5 mm per meter met een compensatie in bochten met straal kleiner dan 600 m. Nochtans noodzaakte de constructie op zekere stukken stijgingsgraden van 15 en zelfs 20 mm. De straal van de bochten was nergens kleiner dan 200 m. De oorspronkelijke spoorstaven wogen 29 kg de lopende meter en werden op metalen dwarsliggers van 42 kg elk geplaatst, per lopende km werden 1500 dwarsliggers geplaatst. Deze constructie volstond voor locomotieven met een maximum gewicht van 15 ton per as. De intensiteit van het verkeer noodzaakte reeds vlug het inzetten van zwaardere locomotieven waardoor een versteviging van het oorspronkelijke net reeds noodzakelijk werd.

Tot slot wensen we nog het bestaan te vermelden van de *Société des Chemins de Fer Vicinaux du Congo* (Vicicongo). Aangezien deze maatschappij pas op 7 mei 1924 opgericht werd, zullen we ze in het kader van deze uiteenzetting niet verder behandelen.

Bibliografie

- ASCHERSON, N., *The king incorporated*, London, 1963.
- CATTIER, F., *Etude sur la situation de l'Etat Indépendant du Congo*, Brussel, 1906.
- COOKEY, S.J.S., *Britain and the Congo Question 1885-1913*, London, 1968.
- LE FEBVE DE VIRY, L., *Documents d'histoire précoloniale belge, 1861-1865*, Brussel, 1955.
- Réalités Africaines*, nr. 33, Casablanca, 1958.
- STENGERS, J., "La première tentative de reprise du Congo par la Belgique", in *Bulletin Société Royale belge de Géographie*, 1949.
- WAUTERS, A.J., *Histoire politique du Congo Belge*, Brussel, 1911.