

De eerste Europese ontdekkingsreizen in Katanga 1797-1897 (Pieter De Coster)

[home](#) [lijst scriptiesinhoud](#) [vorige](#) [volgende](#)

X. EPILOOG: KATANGA 1897 - 1910

Na de dood van Brasseur zou men nog een tiental jaren moeten wachten voordat Katanga werkelijk tot ontwikkeling zou komen. Op politiek en economisch vlak bleef alles min of meer bij het oude. Verdick zette na de dood van Brasseur diens bewind verder, bijgestaan door Delvaux. De Sanga bleven zich verzetten, omdat de Belgen hun slavenhandel wilden verbieden[370].

De economische conjunctuur was niet erg gunstig op dat moment. Koper bijvoorbeeld was maar vier frank per kilo waard, in het ideale geval dan nog dat de ertsen ter plekke konden verwerkt worden. De andere grondstoffen die Kongo bood, ivoor en rubber, waren gemakkelijker te exploiteren en brachten meer op (vooral rubber). Het is dan ook niet moeilijk te begrijpen waarom de economische ontwikkeling van Katanga in de jaren negentig geen topprioriteit was.

Het hoofdprobleem bleef de ontsluiting van het gebied. Zoals in de inleiding al opgemerkt werd, was de Lualaba onbruikbaar voor transport over water. De oplossing zou dus een spoorweg zijn. Maar naar waar? Leopold II was voorstander om een noordwaartse verbinding te maken met de verlenging van het tracé tussen Matadi en Leopoldsstad.

Een andere oplossing was een spoorlijn aan te leggen vanuit Angola, maar Leopold stond weigerachtig tegenover inmenging van andere landen. Om dezelfde redenen wilde hij ook geen verbinding maken met het Kaap-Cairoproject van Cecil Rhodes, ook al zou dat de meest eenvoudige en goedkoopste oplossing zijn. Leopold was na de perikelen over Katanga wantrouwig geworden tegenover de Britten en bovendien had de wederzijdse afkeer tussen Rhodes en Leopold bijna legendarische proporties aangenomen (Rhodes had zich bij een eerdere gelegenheid laten ontvallen dat Leopold II de Satan was)[371].

Uiteindelijk zou Leopold toch moeten buigen voor de Britse druk. De Schotse ingenieur Robert Williams, een vennoot van Rhodes, had in Rhodesië rijke koper- en goudaders ontdekt. Van de BSAC had hij toestemming gekregen om ze te exploiteren. Williams zette hiertoe in 1899 zijn eigen maatschappij op, Tanganyika Concessions (Tanks). Omdat hij geloofde dat de ontdekte aders doorliepen op Kongolees grondgebied, vroeg hij aan Leopold II toestemming om in Katanga een prospectie uit te voeren. Hoewel Leopold liever hiervoor op Belgen een beroep gedaan had, besefte hij dat hij geen keuze had[372].

Er moest echter eerst nog een probleem opgelost worden. Toen rond 1890 Katanga plots in het middelpunt van de belangstelling kwam, werd beslist de Compagnie du Katanga op te richten. De maatschappij was een filiaal van de CCCI en had een kapitaal van drie miljoen. De compagnie werd geleid door Lippens, de burgemeester

van Gent, Herman Stern, de onderdirecteur van de Bank van Brussel, Emile Delcommune, de industrieel Jean de Hemptinne, advocaat Jules Borel en Edouard Wiener. De administrateurs waren niet van de minsten: Jules Urban (de voorzitter), Edouard Despret (vice-voorzitter), Albert Thys (afgevaardigd bestuurder), graaf John d'Oultremont, Georges de Laveleye, Léon Lambert, baron Constant Goffinet, Maurice Bunau-Varilla en John Kirk, de Engelse consul te Zanzibar[373].

Er werd beslist Katanga op te delen tussen de Compagnie du Katanga en de Vrijstaat. Hierbij zou 2/3 van het grondgebied van de Vrijstaat blijven; het overblijvende derde was voor de groep rond Albert Thys. Maar hoe zou men bepalen wie welk deel kreeg? Men kende de preciese ligging van de minerale rijkdommen nog niet en geen van beide partijen wilde dat de interessantste regio's aan zijn neus voorbij zou gaan. Men besloot uiteindelijk om het gebied in vierkante percelen op te delen die allemaal van gelijke grootte waren en waarvan twee derden voor de Vrijstaat gereserveerd waren. Het resultaat was dat de kaart van Katanga een dambordpatroon kreeg, waarbij ieder vakje 120 km² groot was.. Dit absurde lappendeken op het terrein zelf afbakenen was natuurlijk een zeer moeilijk, duur en tijdrovend werk[374].

Dit blijkt heel duidelijk uit het decreet van 1892 waardoor de verdeling van Kongo in economische zones geregeld werd. Dit besluit was een belangrijke stap in de overgang van het oorspronkelijke opzet van Kongo als vrijhandelszone, zoals overeengekomen op het Congres van Berlijn, naar een handelsmonopolie voor de Vrijstaat. Door het decreet werd het de Compagnie du Katanga in feite onmogelijk gemaakt met de ontginning van het gebied te beginnen. Ze verweet de Vrijstaat dan ook schending van het vrijhandelsregime. De Vrijstaat van zijn kant beschuldigde de Compagnie ervan te gehaast op te treden, waardoor de precaire politieke situatie in het gebied gedestabiliseerd werd. De Compagnie du Katanga ondernam allerlei pogingen om een verloting van het gebied, zoals voorzien bij de oprichting van de Compagnie in 1891 en zo goed als onontkoombaar geworden door het decreet van 1892, te verhinderen[375]. Voor Noord-Katanga werd het probleem opgelost door de oprichting van de Compagnie du Lomami, een dochtermaatschappij van de Compagnie du Katanga. Maar over het lot van de mijnregio in Zuid-Katanga was nog niets beslist.

Voor de tweede maal zouden de Britten Leopold tot actie bewegen. Hij beseftte dat de Britten de enigen waren die zowel voor de mijnexploitatie als voor de spoorlijn de nodige know-how hadden.

De tweedeling van het gebied moest dringend opgelost worden, zoniet zou de samenwerking met Williams onmogelijk worden. In 1900 werd daarom het Comité Spécial du Katanga opgericht. Het comité bestond uit zes directeurs, vier van de Vrijstaat en twee van de Compagnie du Katanga. Het sloot nog hetzelfde jaar een contract met Tanks, waardoor Williams een monopolie kreeg op exploitatierechten in Katanga. Het kapitaal was fifty-fifty verdeeld, maar er werd afgesproken dat het CSK recht had op zestig procent van de opbrengsten en Tanks op veertig.

De resultaten van de prospecties die onmiddellijk daarna uitgevoerd werden, bevestigden de bevindingen van Cornet tien jaar vroeger. In 1902 werd de Compagnie du Chemin de Fer du Katanga opgericht; een jaar later werd de Benguela Railway Company opgericht, zodat vanaf eind 1904 werk werd gemaakt van een spoorweg vanuit Angola naar Katanga.

In 1906 bereikte de Kaap-Caïrospoorweg Rhodesië. Een nauwere samenwerking tussen Tanganyika Concessions en het CSK was nu gewenst. In 1906 werd daarom de Union Minière du Haut-Katanga opgericht als gevolg van de fusie van Tanks en het CSK. Tot dan toe had de Vrijstaat altijd al het CSK gecontroleerd. Maar in 1906 leek het onafwendbaar dat de Vrijstaat vroeg of laat aan de Belgische staat zou worden overgedragen. Leopold wilde verhinderen dat de Belgische staat nu zou profiteren van zijn werk om Katanga te annexeren bij Kongo en daarom droeg het CSK grote delen van zijn gebied over aan de Union Minière. Het grootste deel van het kapitaal van het CSK werd overgedragen aan de Generale, waar het uit het bereik was van de Belgische staat[376].

In december 1909, een week voor Leopolds dood, zou de spoorlijn de grens met Kongo bereiken; in september 1910 zou de eerste locomotief Elisabethstad binnenrijden[377].

Pas vanaf nu zou de echte ontsluiting van het gebied op gang komen. Enkele weken voordat de spoorlijn de grens bereikte, werd de Compagnie foncière agricole et pastorale du Congo opgericht, die de migratie naar Kongo moest organiseren. Het CSK zou een jaar later 75000ha grond afstaan aan de Compagnie, met de bedoeling ze binnen de tien jaar in vruchtgebruik te brengen. Op dat moment waren er 174 aanvragen voor migratie naar Katanga ingediend; eind 1910 waren er een honderdtal Belgen ter plekke[378].

[home](#) [lijst](#) [inhoud](#) [vorige](#) [volgende](#)
[scripties](#)

[370]SLADE (R.), King Leopold's Congo, p. 139.

[371]STRAGE (M.), Cape to Caïro, London, Jonathan Cape, p. 129.

[372]EMERSON (B.), op. cit., p. 191.

[373]Le Mouvement Géographique, VIII, 1891, 8, p. 35.

[374]"Als een wereld zo groot waar uw vlag staat gepland." Kongo 1885-1960, Brussel, BRT, 1986, p. 102.

[375]OLYFF (J.), Le comité spécial du Katanga, pp. 34-35.

[376]EMERSON (B.), op. cit., p. 192.

[377]STRAGE (M.), op. cit., p. 130.

[378]VERBEKEN (A.), Débuts de l'immigration européenne au Katanga. Eurafrika (Bruxelles), III, 1959, 12, pp. 59-60.

