

MET DE MANNEN VAN DE SECUNDAIRE LIJNEN

DE Belgische spoormannen weten ongetwijfeld een en ander over de actie van hun voorgangers in China en in Kongo (1). Velen weten evenwel niet naar welke andere landen hun werkmakkers trokken om spoorlijnen te bouwen, in welke gebieden zij duizenden kilometers spoor hebben gelegd.

Dat is al lang geleden, zul je zeggen, en toch is dat verre verleden ook het onze.

Heel wat spoormannen traden in dienst bij een maatschappij die tot doel had spoorwegen aan te leggen in het buitenland: de « Compagnie belge des Chemins de fer et d'Entreprises ». In dienst van die maatschappij vertrokken de Belgen naar Hongarije, Frankrijk, Duitsland, Oostenrijk, Italië. Zij verlieten eveneens Europa met bestemming naar Afrika, Azië en Amerika.

Waarom zij vertrokken.

Tijdens de halve eeuw van 1830 tot 1880, heeft de spoorweg een ommekeer teweeggebracht in de bestaansvoorwaarden van heel de wereld en heeft hij het economische leven der volkeren grondig gewijzigd. Op het einde van dat tijdperk hadden de meeste Europese landen hun grote verbindingswegen per spoor tot stand gebracht. Thans dienden de voordelen van de spoorweg tot de tot dan toe verwaarloosde gebieden te worden uitgebreid. Maar de verhoopde trafiek wettigde niet steeds de aanzienlijke uitgaven die door de aanleg van een spoorlijn met breed spoor worden veroorzaakt. Op tal van plaatsen werd er dan ook besloten meer economische spoorwegen te bouwen, spoorwegen met een smal spoor, die « secundaire spoorwegen » werden genoemd.

Hier lag dus een uitgestrekt arbeidsveld voor de vervoerindustrie... België telde tal van ingenieurs en technici, gespecialiseerd in het aanleggen van spoorbanen. Einde 1870 waren er op de 3.136 kilometer spoor die het Belgische net telde, 2.630 aangelegd door de private industrie. De Staat exploiteerde slechts 869 km lijnen, waaronder 606 die hij zelf had aangelegd. Vanaf 1870 begon de Staat met de terugkoop der in concessie gegeven lijnen en zag terzelfder tijd af van zijn politiek om de aanleg van nieuwe lijnen aan de private industrie toe te vertrouwen. Zo kwam het dat heel wat specialisten nonactief werden. Waar zouden ze heen gaan? Naar alle windstreken, de hele wereld door.

Enkele mannen, namelijk de la Hault, Focquet, Michelet, Spée, Despret, Lienart, zullen een maatschappij oprichten, de « Compagnie générale des Chemins de fer secondaires »... Van 1880 tot 1940 kan het bestaan van die maatschappij, welke in 1921 herdoopt werd tot « Compagnie belge des Chemins de fer et d'Entreprises », verdeeld worden in vier tijdperken.



SPOORWEG
IN KIVU.

Van het ene continent naar het andere.

Van 1880 tot 1890 wijdden de Belgen zich uitsluitend aan ondernemingen van secundaire spoorlijnen in Europa. Wij vinden ze terug in Oostenrijk-Hongarije, rond Wenen; in Italië, nabij Napels; in Frankrijk, waar zij meer dan 2.000 km lijnen aanlegden.

Het tweede tijdperk vangt aan omstreeks 1890, België begint uit te kijken naar de nieuwe landen. Na enige aarzeling denken de Belgen aan Kongo. De inspanningen van de « Compagnie des Secondaires » zullen evenwel in de eerste plaats op Brazilië gericht zijn. Wat al studies werden er begonnen en achteraf opgegeven? Vele werden evenwel tot een goed einde gebracht.

Met de « Compagnie des Secondaires » trekken wij van het ene land naar het andere, van continent naar continent. Zij vormt tijdelijke verenigingen met buitenlandse ondernemingen:

- 1901 — « Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan »;
- 1905 — « Compagnie générale des Chemins de fer dans la province de Buenos Aires »;
- 1906 — « Société d'Etudes de Construction et d'Exploitation des Chemins de fer au Chili ».

Van 1910 tot 1919 zijn de Belgen aan de slag in Spanje, waar de zogenoemde wet op de « Secundaire en strategische spoorwegen » was aangenomen. Zij legden 77 km aan van een lijn die Valencia met Madrid verbindt. De eerste wereldoorlog belette de volledige uitvoering van het voorziene programma.

Van 1919 tot 1940: het einde van een droom. Na de eerste wereldoorlog begint in de meeste landen het nationalisme het hoofd op te steken. De nationalistengedragingen een ziekelijke haat toe. Zij willen de openbare diensten vrijmaken van het lastig toezicht van het buitenland. De gedwongen of in der minne geregelde terugkopen volgen elkaar op in een ongehoord tempo. Bovendien breidt het wegvervoer zich uit. Die ontwikkeling doet een voor het spoorwegvervoer nadelige concurrentie ontstaan. De Belgische « spoorleggers » hebben minder bestellingen. Zij leggen nog een spoorweg aan die het Tanganjykameer met het Kivumeer moet verbinden. Het eerste baanvak van 95 km, dat tal van kunstwerken vergde, werd in 1931 voor het verkeer opengesteld...

Ten slotte zijn zij, van 1935 tot 1938, betrokken bij de aanleg van de Transiraanse Spoorweg.

Daniel POLET.

(1) Zie « Het Spoor » nrs 41, 43, 44 en 100.