

De "A.I.A.", of Kongoboot in het Leopoldpark

Vincent Duflou

(vervolg van vorig nummer)

Als wij het reisverslag van STANLEY'S exploratietocht doorheen Centraal-Afrika lezen dan stellen wij vast dat die kan worden opgesplitst in twee delen. Een eerste deel betrof de expeditie van Banana naar Stanley Pool (7) en het Leopold II-meer (1879-1882), wat overeenstemt met de exploratie van Beneden-Kongo. Het tweede deel van de expeditie ging van Stanley Pool naar de Stanley Falls (1883-1884), wat overeenstemt met de exploratie van Boven-Kongo. Tussen beiden in kwam STANLEY voor een kortstondig verblijf terug naar Europa.

Het is pas in het tweede expeditiegedeelte dat de "A.I.A." in ons verhaal zal voorkomen.

In een brief van Koning LEOPOLD II, gedateerd van 18 mei 1881 en gericht aan kolonel STRAUCH (8) herinnerde de vorst nogmaals aan de gemaakte afspraak om een boot, de "A.I.A.", te bestellen.

Ondertussen was de "A.I.A." echter reeds op 16 maart 1881 besteld geweest bij de "Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée". De constructie ervan gebeurde op een werf in Le Havre (9). Weliswaar was enkel de stalen romp (10) en de bovenbouw van Franse makelij, terwijl de machinerie van Duitse origine was, afkomstig uit Hamburg.

Nochtans had SANFORD (wie is dat?) echter aangeraden om de stoombootjes bestemd voor de exploratie van de Kongo te bestellen in Amerika want, zo zei hij, daar werden de bootjes in nog kleinere secties opgebouwd, wat dus zorgde voor een nog vlotter transport en een gemakkelijkere montage. Er werd echter niet ingegaan op zijn advies.

De "A.I.A." (afb. 1) was van hetzelfde type als de walvissloepen. Het bootje woog een kleine acht ton (11), had een lengte van 12,80 m. (12), een breedte van 2,35 m. (13) en een diepgang van 0,70 m. (14). Het was voorzien van één schroef, een motor van 12 PK (15) en een stoomketel waar met hout moest worden gestookt. De "A.I.A." kon een snelheid halen

van 7,5 à 8 knopen. Op een gegeven ogenblik - juli 1881 - dacht LEOPOLD II eraan om met de medewerking van Fransen de "A.I.A." via de Ogoouérivier (16) ter bestemming te brengen. Hij zag echter af van dit plan, liet het bootje demonteren en overbrengen naar Congo, waar het in de loop van de maand oktober 1881 in de havenstad Boma werd ontscheept.

Vanuit Boma werden de elementen van de uit elkaar gevezene romp overgebracht naar Vivi. De stoomketel en de machine zorgden voor heel wat vertraging. Totaal verroest bleven ze achter langs de linkeroever van een riviertje in Ango Ango.

Alhoewel ik sterke twijfels had of de romp van de "A.I.A." in secties was opgebouwd, blijkt dit wel degelijk het geval te zijn, want er is sprake van:

"... les éléments de sa coque divisés en charges, prêts pour le portage" (17).

Dergelijke bootconstructie, samengesteld uit segmenten blijkt trouwens een uitvinding te zijn van STANLEY zelf. In zijn expeditieverslag van ... zegt hij zelf over de "Lady-Alice":

"La barque était une de mes inventions" (18).

Toen STANLEY in 1874 opdracht kreeg van Edward L. LAWSON, directeur van The Daily

(7) Stanley Pool is een plaats op de Kongostroom (thans de Zaïre), iets stroomopwaarts van Leopoldstad (thans Kinshasa) waar de rivier zich sterk verbreedt.

(8) Kolonel STRAUCH was de voorzitter van de A.I.C.

(9) Er is ook sprake van de stad Antwerpen, maar dit is zeker fout.

(10) Een andere bron spreekt van een ijzeren bootje.

(11) Een andere bron meldt 6,5 ton.

(12) Andere bronnen maken melding van 12,00 m. en 12,30 m.

(13) Andere bronnen maken melding van 2,15 m. en 2,20 m.

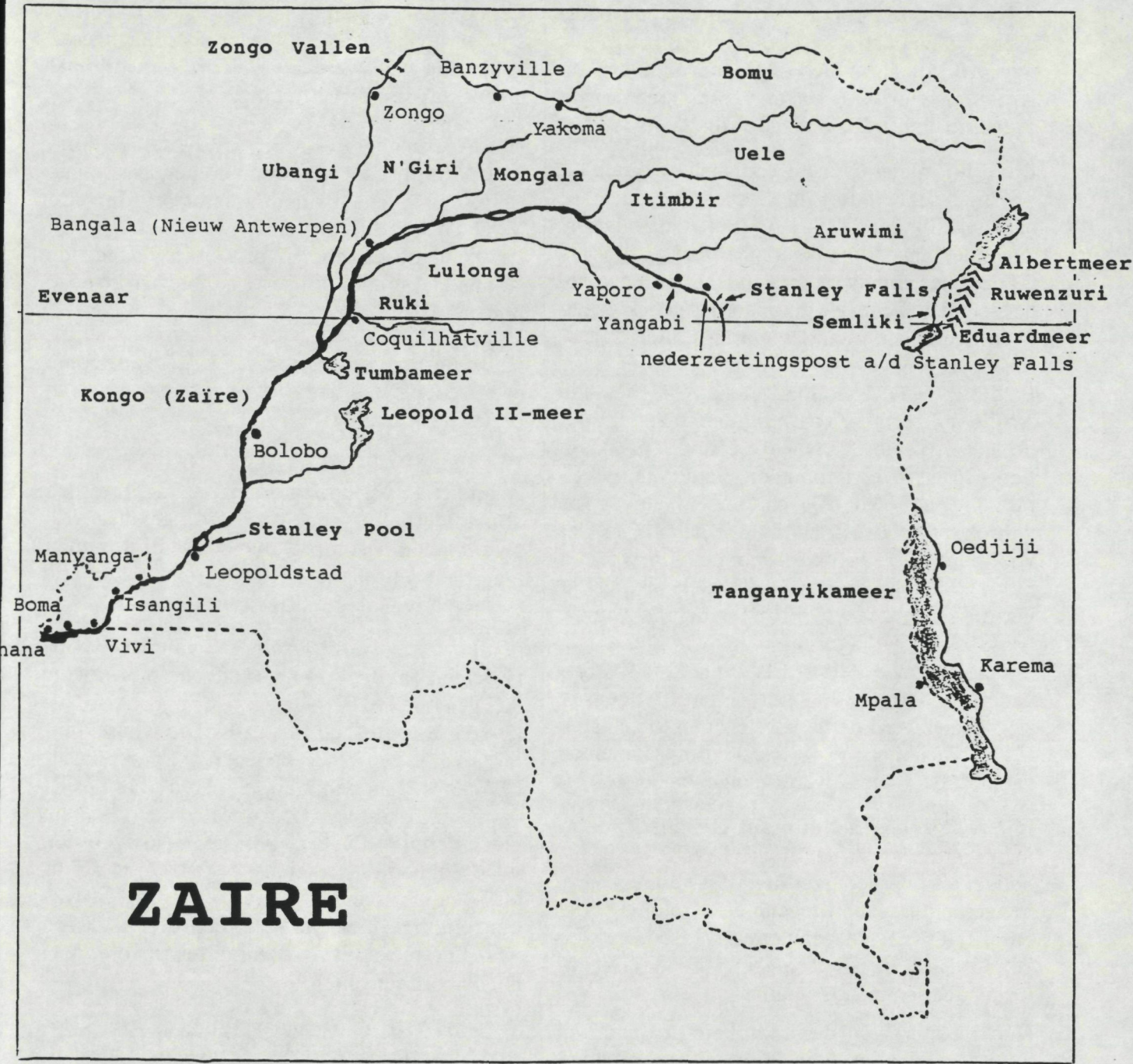
(14) Een andere bron meldt drie voet (= 99,9 cm).

(15) Een andere bron spreekt van 25 PK.

(16) De Ogooué is een stroom die ontspringt in de Republiek Congo en door Gabon stroomt.

(17) CORNET R.J., *L'extraordinaire carrière d'un petit bateau, l'A.I.A.*, pag. 82.

(18) STANLEY H.M., *A travers le continent mystérieux*, pag. 3.



Telegraph en James Gordon BENETT, directeur van The New York Herald om het expeditiewerk van de overleden LIVINGSTONE (19) verder te zetten, liet STANLEY een speciale sloep, de "Lady-Alice" (afb. 2) bouwen.

Het betrof een boot in Spaans cederhout van 3/8 duim dik (= 9,2 mm.), met een lengte van 40 voet, een breedte van 6 voet en een diepte van 2,5 voet. De sloep kon uit elkaar worden genomen en bestond uit zes segmenten. Boeg- en achterstevenssegment hadden een lengte van acht voet, de vier tussensegmenten zes voet elk. Indien de segmenten te zwaar waren konden zij

in de helft worden gesneden ten einde het transport nog te vergemakkelijken (afb. 3).

De bouw van dit nieuw model werd toevertrouwd aan James MESSENGER, een scheepsbouwer in Teddington, nabij London.

Wat ik wel eigenaardig vind, is dat STANLEY in zijn reisverslag nergens enige melding maakt over de specifieke constructie van de "A.I.A.", terwijl dit wel het geval was voor de "Lady-

(19) LIVINGSTONE overleed op 1 mei 1873 aan de oevers van het Bangeolomeer (Zambia) ten gevolge van dysenterie.

Alice", alsook voor de "Advance", een boot, eveneens met een romp bestaande uit segmenten (afb. 4), die STANLEY gebruikte om de Aruwimirivier (20) op te varen, toen hij de expeditie "Emin Pasja te hulp" leidde in 1887.

Daar hij niets over de constructie van de "A.I.A." schreef in zijn reisverslag, dacht ik aanvankelijk dat de "A.I.A." net zoals bijvoorbeeld de "En-Avant" demonteerbaar was, waarbij de scheepsromp, het raderwerk, de machine, de stoomketel enz. als afzonderlijk gehele delen over land konden worden getransporteerd (afb. 5). Op een gegeven ogenblik kreeg de jonge Frédéric ORBAN, onderluitenant bij het 6de Artillerie Regiment van België de opdracht om de moeilijk te transporteren vracht naar Leopoldstad over te brengen. Samen met twee mecaniciens, AMELOT en DREES, en één kar vertrok hij om de "A.I.A." op te halen. Om niet voortdurend heen en weer te moeten rijden met hun ene kar, waardoor heel wat kostbare tijd verloren zou gaan, werd de machine van de "A.I.A." door de mecaniciens ontmanteld in draagbare onderdelen. Elk stuk kon worden gedragen door drie à vier negers. Alleen de stoomketel werd op de kar gezet en in één stuk overgebracht naar Viv, waar de rompsegmenten van het bootje reeds waren aangekomen.

In Vivi kreeg onderluitenant ORBAN problemen met muggezifter SPARHAWK, de boekhouder van de nederzetting van Vivi, die het verdere transport tegenhield. Gelukkig wist ene LINDNER de gemoederen te bedaren en kon ORBAN op 14 december 1881 Vivi verlaten met bestemming Isangila.

Het transport van de stoomketel zorgde wel voortdurend voor vertraging. De stoomketel zou pas op 25 februari 1882 Vivi verlaten, want eerst moest de weg worden aangepast en meermaals een brug worden gebouwd over de rivier om te kunnen passeren.

Vanuit Isangila werd de gedemonteerde "A.I.A.", ditmaal met de stoomketel inclusief, met de "Royal" en een lichter overgevaren naar Manyanga. In Manyanga werd weer heel wat kostbare tijd verloren. Er moest worden gewacht op orders en op de dragers, want het "Comité d'Etudes" had zomaar het recht niet om ter plaatse dragers aan te wijzen, in tegenstelling tot de missionarissen die dit wel konden.

Acht maanden later, in november 1882, bereikten ORBAN en de twee mecaniciens eindelijk

Leopoldstad met hun kostbare vracht, echter zonder stoomketel. Het zwaar geaccidenteerde landschap van Manyanga-Noord was ditmaal de oorzaak van de vertraging.

Het was de energieke luitenant VALCKE, die met de hulp van een nieuwkomer, een jonge Belgische luitenant van de infanterie, Alphonse VAN GELE, bijgenaamd KATCHECHE (dit betekend de eekhoorn) die er in slaagde de stoomketel eindelijk naar Leopoldstad over te brengen.

Het overbrengen van de "A.I.A." van Boma naar Leopoldstad had dus meer dan één jaar in beslag genomen.

Van zodra VALCKE en KATCHECHE met de stoomketel in Leopoldstad arriveerden, werden alle onderdelen gecontroleerd, geklasseerd, gereinigd en begon mecanicien DREES, samen met onderluitenant ORBAN de "A.I.A." te monteren.

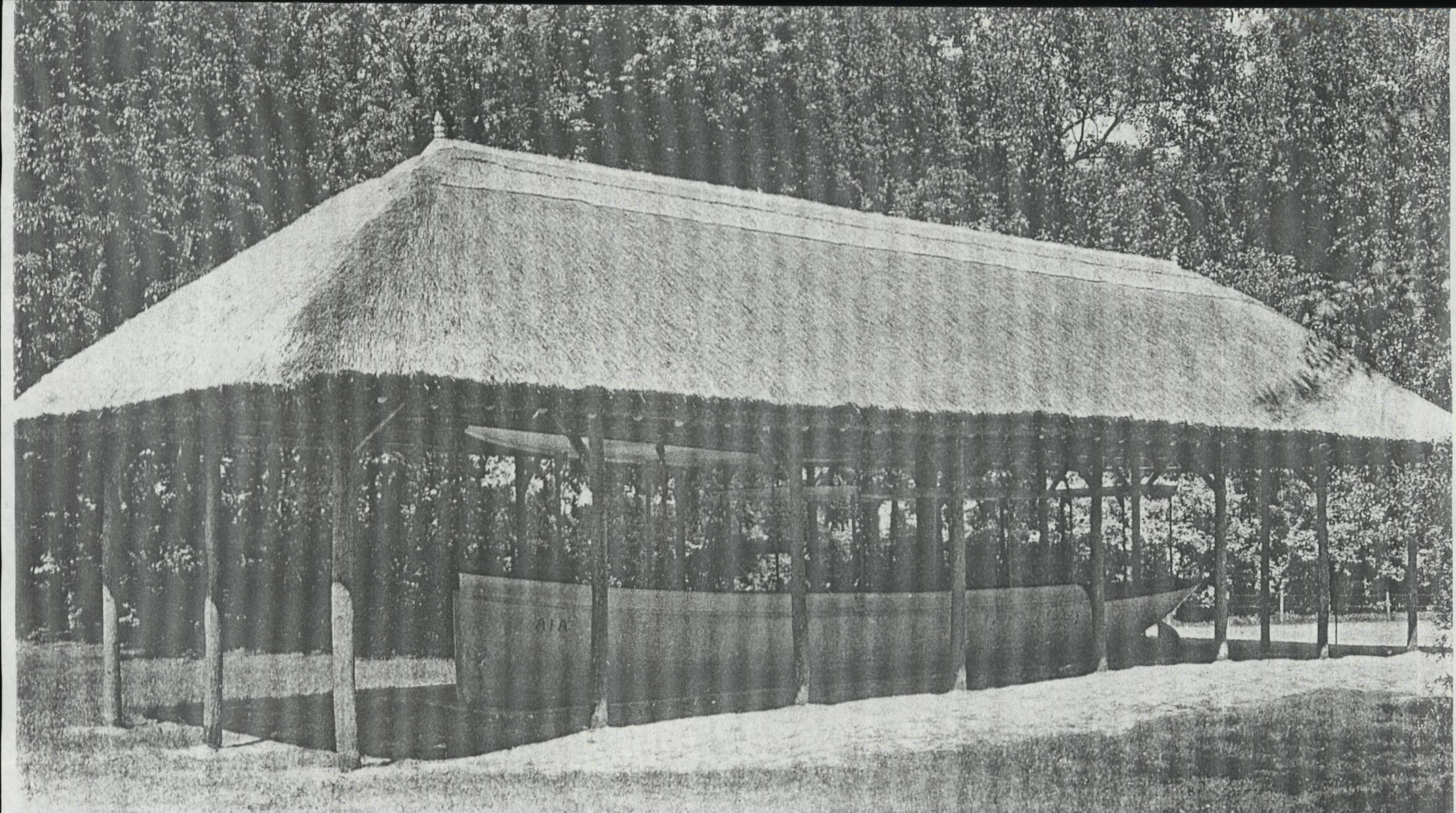
Ondertussen liet STANLEY vanuit Europa berichten dat de "A.I.A." dringend moest worden gemonteerd. Dit was hoogdringend daar hij zo vlug mogelijk de Boven-Kongo wou exploreren (21). Ten einde de opdracht van STANLEY zo snel mogelijk uit te voeren werd beslist dat DREES zou worden bijgestaan door enkele mecaniciens. Twee dagen later arriveerden twee Schotse mecaniciens, MCBEY en BENNIE om een handje toe te steken. Groot was hun bijdrage niet, want na een drietal dagen waren ze reeds uit de running ten gevolge van hoge koortsaanvallen.

Toen STANLEY in maar 1883, na zijn kortstondig verblijf in Europa, terugkeerde met uitdrukkelijke instructies ontstak hij in grote woede toen hij vaststelde dat hij nog niet kon van start gaan met de exploratie van Boven-Kongo. Men was nog volop bezig met de voorbereidingen en hij maande zijn mecaniciens aan om met bekwame spoed de "A.I.A." in de kortste keren vaarwaardig te maken. Het zou nog een goede maand duren vooraleer de "A.I.A." gemonteerd was.

(wordt vervolgd)

(20) De Aruwimi is een zijrivier van de Kongostroom (Zaire) die ont-springt ten westen van het Albertmeer.

(21) De Franse ontdekkingsreiziger Pierre SAVORGNON de BRAZZA (afb. 18) één van STANLEY's rivalen had van Frankrijk nieuwe kredieten gekregen om zijn projecten in Afrika verder te realiseren. STANLEY en de leden van het comité vreesden dat hij de Boven-Kongo afhankelijk wilde maken van Frankrijk.



66. Ostende Le Bateau "Aia,, avec lequel l'explorateur Stanley remonta le fleuve Congo

Prentkaart uit de verzameling van O. VILAIN