

De "A.I.A.", of Kongoboot in het Leopoldpark (4)

Vincent Duflou

DE REDDINGSOPERATIE

VAN DE "A.I.A."

In de nacht van 7 op 8 september 1886 werd luitenant COQUILHAT, die in de nederzetting-post van Bangala verbleef, rond 01.00 uur gewekt door vreemde stemmen. Het was de Haoussakor-poraal MOHAMMED TENNEE, die kwam berichten dat de nederzetting-post aan de Stanley Falls tot viermaal toe was aangevallen door de Arabieren.

Volgens de korporaal hadden de twee Europeanen die de leiding hadden over die post, de Brit DEANE, een gewezen officier van het Brits-Indisch leger en luitenant Jules DUBOIS van het 4de Regiment der Lanciers, opdracht gegeven de post te verlaten nadat zij hem in brand hadden gestoken. De korporaal zou op bevel van DEANE en DUBOIS samen met een tiental Haoussa- en Bangalasoldaten (29) van de nederzetting-post gevlucht zijn met vrouwen, terwijl de twee Europeanen achterkwamen. MOHAMMED TENNEE raadde COQUILHAT aan om ze tegemoet te gaan met de boot, om zo te verhinderen dat ze verloren zouden lopen.

COQUILHAT kreeg echter argwaan en liet ELEMBA, de chef van de Bangalasoldaten bij hem komen, die met een hele andere versie voor de dag kwam. De blanke leiders hadden geen opdracht gegeven om zich terug te trekken. Zij waren op de post gebleven samen met een 20-tal mannen om de post verder te verdedigen. Ze hadden zich verschanst in de twee hoofdgebouwen. Het verlaten van de post beschouwden ze als een oneer. Ze verkozen dan nog liever om te sterven. ELEMBA spoorde op zijn beurt COQUILHAT aan om de Europeanen ter hulp te gaan (30).

COQUILHAT besloot de twee Europeanen ter hulp te gaan, doch niet vooraleer hij de nodige voorzorgsmaatregelen had getroffen om te voorkomen dat de nederzetting-post van Bangala eventueel ook in handen van de vijand zou vallen. In de morgen van 11 september 1886 schepte hij in op de "A.I.A.", samen met drie Bangala's, drie Zanzibarieten en 26 Haoussa's, waaronder negen deserteurs. De jonge Engelse mecaniciens WERNER stond in

voor het onderhoud van de stoommachine.

De "A.I.A." nam eveneens een walvissloep, de "Eclairer" op sleeptouw. Alle mogelijke munitie die kon worden gemist op de Bangalapost werd meegenomen: 2500 kogels, 100 pond buskruit en een koffer met artillerie. Naast wapens en munitie had de reddingsexpeditie beschuiten, rijst, wijn, medicijnen, kippen, geiten en conserven mee aan boord.

Om tijd te winnen werd er gepoogd om ook 's nachts verder te varen. Dit bleek echter onmogelijk want de bemanning bleek te onervaren om de verraderlijke stroom 's nachts te bevaren en COQUILHAT zelf kon moeilijk voortdurende de reddingsoperatie leiden zonder zelf te slapen. Bijgevolg was de "A.I.A." genoodzaakt 11 uur per dag aan te meren om te overnachten.

Nog meer tijd werd verloren toen COQUILHAT besliste om overdag hout te hakken voor de stoomketel van de "A.I.A.". Normaal werd telkens in de avond de houtvoorraad aangevuld. Door nu 's avonds over te gaan tot het vellen van dode bomen vreesde COQUILHAT dat het geluid van het hakken hun aanwezigheid zou kunnen verraden. Een verrassingsaanval van de vijand was niet ondenkbeeldig. Het bevoorraden van stookhout overdag hield minder gevaar in.

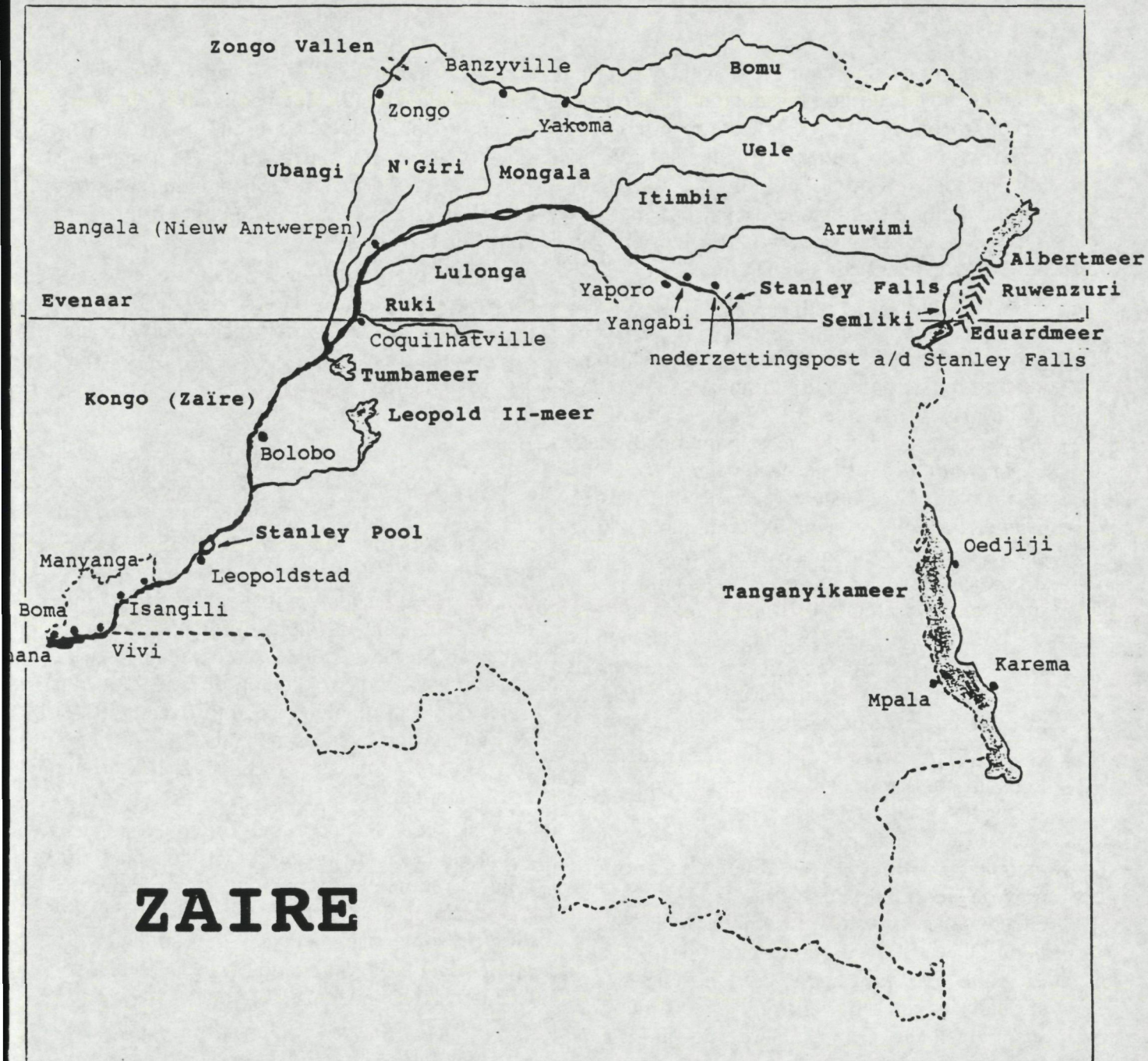
Onderweg meerde de "A.I.A." ook regelmatig aan om informatie in te winnen bij de autochtonen, die echter tegenstrijdige berichten meedeelden. In het ene dorp vertelde men dat de blanken erin geslaagd waren de Arabieren te verdrijven, terwijl anderen wisten te vertellen dat de blanken verdwenen waren uit de nederzetting-post.

Ter hoogte van de Yaparo werden de "A.I.A." en de "Eclairer" voor de eerste maal geconfronteerd met de vijand. De bootjes werden

(29) De Haoussa's zijn een stam van negroïde origine. Zij leefden in 14 stadsstaten. Men treft ze aan in Noord-Nigeria (hier zijn het hoofdzakelijk savannelandbouwers) en in Soedan (hier zijn het vooral handelaars).

De Bangala's zijn een volk van Bantoenegers die uit twee afzonderlijke groepen bestaan. De eerste groep leeft langs de oevers van de Zaïre en Ubangirivier. De tweede groep leeft in het uiterste Noorden van Angola.

(30) Nader onderzoek wees uit dat ELEMBA's verklaring de correcte was. MOHAMMED TENNEE en zijn companen deserterden en bij het verlaten van de post had hij nog het proviand geroofd om er ivoor mee te kunnen kopen.



onder vuur genomen doch niet getroffen omdat zij op een te grote afstand van het kamp voeren. De bemanning kon het zich zelfs veroorloven de Arabieren luidkeels uit te lachen, terwijl WERNER als teken van spot en uitdaging de "A.I.A." op halve kracht liet varen en de stoomfluit meermaals liet blazen.

Camille COQUILHAT was nu des te meer op zijn hoede. Hij bevond zich nu met zijn reddingsexpeditie binnen vijandig gebied. Het dak van de stoomsloep deed voortaan dienst als uitkijkpost om de stroom en haar oevers te bespieden. Dit was zeker nodig daar de lage waterstand van de rivier de passage van beide vaartuigen sterk bemoeilijkte. De rotsblokken in de Kongostroom noodzaakten de "A.I.A." om langzaam te varen. Al zigzaggend baanden zij hun weg verder waarbij men vaak zeer dicht bij de oevers moest komen (vijf à tien meter). De

oevers, die zeer dicht bebost waren, vormden uiteraard een ideale schuilplaats voor de vijand. Het was gedaan met lachen en stoomfluitje blazen.

De lage waterstand zorgde ervoor dat de "A.I.A." tot tweemaal toe vastliep op de rotsen. De bemanning moest te water om de sloep weer los te wrikken. Tot tweemaal toe slaagde men daarin.

27 september 1886 werd de dag van de grote confrontatie. COQUILHAT wilde zo dicht mogelijk tot bij de nederzetting post geraken. Uiteindelijk strandde hij op zo'n 600 meter van het eiland gelegen vóór de post, want heel het eiland, Kisangani genaamd, alsook de nederzetting post zelf waren in handen van de Arabieren. Bij het zien van de "A.I.A." sloeg de vijand alarm en viel de reddingsexpeditie ten prooi aan een hevige beschieting. Verder varen was

onmogelijk omdat Camille vreesde dat de Arabieren gebruik zouden maken van de drie Kruppskanonnen die zij hadden veroverd bij het bezetten van de nederzettingen. Daarbij bevond de stoom-sloep zich plots in zeer ondiep water. De dieptepeiler gaf een stroomdiepte aan van 2,5 voet, terwijl de diepgang van de "A.I.A." meer bedroeg (31).

COQUILHAT gaf onmiddellijk opdracht om zich terug te trekken. Wat gevreesd werd gebeurde. Toen COQUILHAT beval rechtsomkeer te maken, liep de stoomsloep voor een derde maal vast op een rif. Onder een aanhoudende kogelregen gleed de bemanning, ditmaal onder zware druk, in het water om de boot los te wrikken. COQUILHAT, WERNER en een drietal elite-schutters verzekerden hun dekking en hielden ondertussen de Arabieren op afstand. Zij moesten verhinderden dat de vijand zijn prauwen te water zou kunnen laten om de "A.I.A." te enteren. Uiteindelijk slaagde men in zijn opzet. De soldaten wisten de boot los te wrikken, die vervolgens de aftocht blies tot grote vreugde van de Arabieren.

COQUILHAT hield het niet bij deze nederlaag. Eens uit het bereik van de vijand, zette hij zijn zoektocht verder, in de hoop de inmiddels verdwenen Europeanen terug te vinden. Hij informeerde bij de lokale bevolking en liet voortdurend de stoomfluit blazen van de "A.I.A.". Na enkele dagen zoeken vond hij een totaal uitgeputte DEANE terug, in een klein dorpje nabij Yangabi. Voor zijn kameraad DUBOIS kwam alle hulp te laat. Hij verdrong tijdens hun ont-snappingstocht in de nacht van 28 op 29 september 1886.

De reddingsoperatie van de "A.I.A.", die slechts voor 50% geslaagd was in haar opzet, zette vervolgens koers richting Bangala. Alle gevaar was echter nog niet geweken. Op de terugreis moest opnieuw voorbij de Arabische post van Yaparo worden gevaren. Ditmaal bereidde Camille COQUILHAT zich voor op deze confrontatie, want hij wilde de Arabieren duidelijk aantonen dat de blanken zich nog niet gewonnen gaven. Hij liet de "Eclairneur" naast de flank van de "A.I.A." brengen en beide vaartuigen werden door middel van balken aan elkaar gesjord. Zo werd een soort drijvend ponton gebouwd waarop vier rijen soldaten konden worden geplaatst: de eerste rij zat in de boot, de tweede hurkte, de derde knielde en de vierde stond recht.

COQUILHAT voet met zijn drijvend Ponton op amper vijf meter van de oever voorbij het

Arabisch kamp van Yaparo en opende volle vuur op de vijand. Het beoogde effect werd bereikt. Onder de Arabieren vielen talrijke slachtoffers en gewonden. Onder de bemanning van de "A.I.A." vielen 13 gewonden, waaronder COQUILHAT die in de onderarm werd getroffen door hagel.

Na deze morele zege op de vijand zette de reddingsexpeditie verder koers naar de Bangalapost. Vandaar ging de tocht verder naar Leopoldstad waar de "A.I.A." op 15 oktober 1886 aanmeerde.

*
* *

In de daaropvolgende jaren, 1887-1889, verzekerde de "A.I.A." continu de verbindingen tussen de diverse nederzettingen in het district van Bangala en van de evenaar en de thuishaven in Stanley Pool. In het Bangaladistrict was de "A.I.A." betrokken bij de exploratie van de N'Giri-, Mongala- en Itimbirrivier. In het district van de evenaar nam de "A.I.A." deel aan de verkenning van de Buki-, Lulongarivier en het Tumbameer.

Ondanks beperkt onderhoud en vlugge reparaties hield deze vrij broze stoomschuit met zijn relatief rudimentaire machine stand tegen het harde labuur. Vaak moest men voldoende vindingrijk zijn en zich behelpen met middelen die op dat ogenblik voorhanden waren. Zo schreef COQUILHAT onder ander:

"M.Vangele avait deux petits bateaux à vapeur si malle outillés, que l'un d'eux, l'A.I.A., ayant eu sa cheminée déchirée, il avait fallu la réparer avec du pain de manioc" (32)

*
* *

DE EXPEDITIE VAN DE "A.I.A." OP DE UBANGI EN UELE

Van 1889 tot 1891 maakte de "A.I.A.", samen met de "En-Avant" opnieuw deel uit van een belangrijke expeditie, die kapitein VAN GELE, alias KATCHECHE ondernam in het bekken van de Ubangi- en Uelerivier (33).

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

(32) COQUILHAT C., *Sur le Haut-Congo*, pag. 406

(33) De Ubangi is een bijrivier van de Kongostroom (Zaire) en de Uele een bronrivier van de Ubangi.

SOUVENIR DU 75^{ème} ANNIVERSAIRE
de l'Indépendance Belge
1830-1905

FÊTES
DE LA CÉLÉBRATION
DE L'ŒUVRE
DU CONGO

HOMMAGE
ET
RECONNAISSANCE
A
LÉOPOLD II



EDITION DE MOOR, 16, BOULEVARD DE L'ENTREPOIT, BRUXELLES

STANLEY zelf was reeds verschillende malen voorbij de monding van de Ubangi gevaren, zonder zelf de stroom op te varen.

In maart 1884 waren voor de eerste maal een vijftal Europeanen (34) met de "En-Avant" de Ubangi opgevaren over een afstand van enkele kilometers.

In de maand oktober van datzelfde jaar voer de Britse ontdekkingsreiziger/zending GRENPELL, aan boord van de "Peace", die stroom op over een afstand van 130 kilometer. In januari en februari van het jaar 1885, enkele maanden later dus, bereikte GRENPELL zelfs de stroomversnellingen van de Zongo.

Koning LEOPOLD II gaf kapitein VAN GELE de opdracht om opnieuw de Ubangi te exploreren, ditmaal ten gronde (35). Op 1 oktober 1886 vertrok de kapitein met de Belgische luitenant Charles LIENART van het 3e Regiment Artillerie, VAN FELSE, mecaniciens LEESEMAN en 60 Zanzibarieten en Haoussa's op de "Henry Reed" (36) om de Ubangi grondig te exploreren. Deze expeditie raakte echter ook niet verder dan de Zongostroomversnellingen.

De koning hield er echter aan dat VAN GELE met succes zou slagen in zijn opdracht. In november 1887 bevond VAN GELE zich opnieuw voor de stroomversnellingen van de Zongo. Ditmaal is hij vergezeld van luitenant LIENART en twee Denen, de mecaniciens HANSEN en SCHOMBERG, kapitein van de "En-Avant". De "En-Avant" werd ontmanteld om de stroomversnellingen te kunnen omzeilen. Vervolgens voer men verder de Ubangi op waarbij heel wat gevaarlijke en moeilijk bevaarbare doorgangen dienden te worden overwonnen. Onderweg moest de stoomsloep nogmaals worden gedemonteerd. Tijdens deze expeditie voer men tot voorbij de samenvloeiing met de Bomurivier en drong men Uele binnen. In januari 1888 zijn de leden van de expeditie genoodzaakt zich terug te trekken ten gevolge van de groeiende vijandigheid van de autochtonen.

KACHECHE keert terug naar Europa om verslag uit te brengen aan de vorst over zijn tocht op de Ubangi en Uele. LEOPOLD II nam wellicht geen genoegen met het bereikte resultaat, want VAN GELE keerde terug naar Afrika met duidelijke instructies om terug te keren tot waar de expeditie werd tegengehouden en kost wat kost de Uelestroom verder te verkennen.

VAN GELE vertrekt opnieuw, ditmaal met de "En-Avant", de "A.I.A." en de "Stanley". De "Stanley", een grote stoomboot van 25 à 30

ton, werd enkel ingezet om voorraad te transporteren tot aan de Zongostroomversnellingen, terwijl de twee andere stoomsloepen de tocht verder zetten.

De "A.I.A." stond onder de leiding van kapitein Edouard de RECHTER, een gewezen onderluitenant van de Belgische Genie. De mecaniciens heette GUSTAFFSON en verder was er ook nog een zekere ATTARD aan boord, die de Arabische taal beheerste.

Tijdens deze expeditie werd de "A.I.A." plots meegesleurd door de hevige stroming, waarbij zij tegen een rots werd gesmakt en bleef haperen. Met behulp van een prauw probeerde mecaniciens GUSTAFFSON een kabel te bevestigen aan de "A.I.A.". De prauw kapseisde. Drie negers verdronken en GUSTAFFSON ontsnapte ter nauwernood aan de verdrinkingsdood. Pas drie kilometers stroomafwaarts slaagde hij erin de oever te bereiken.

De volgende dag probeerde VAN GELE het opnieuw, ditmaal met succes. Met behulp van een kabel slaagden zij erin de "A.I.A." te bevrijden uit zijn benarde positie.

De "A.I.A." had heel wat averij opgelopen. Zes dagen waren er nodig om de sloep te herstellen en opnieuw in gereedheid te brengen.

De kleine vloot voer verder en het scheelde gaan haar of de "A.I.A." viel weer ten prooi aan verraderlijke draaikolken.

Uiteindelijk hield de expeditie halt in Banzyville, waar de RECHTER een nederzetting post stichtte. Terwijl VAN GELE even terugkeerde naar Zongo werden de twee stoomsloepen op een geïmproviseerde werf op een zandbank nagekeken. De "A.I.A." diende te worden versterkt met een drietal bodemplaten.

Op 11 mei 1890 vervolgde VAN GELE zijn exploratietocht, stichtte de nederzetting post Yakoma, nabij de samenvloeiing van de Bomu en Uele, verkende de Bomurivier over een zekere afstand en verkende verder de Uele-

(34) Die eerste Europeanen waren Kapitein HANSENS, luitenant VAN GELE, apotheker COURTOIS en de mecaniciens AMELOT en GEVRIN.

(35) De reden hiervoor was wellicht, de voor die tijd gewaagde hypothese van geograaf A.J. WAUTERS, die beweerde dat de Ubangirivier het verlengde was van de Uele en dat men via deze waterlopen gemakkelijk de Nijl kon bereiken. Trouwens volgens WAUTERS zou de stroom die de Baltische ontdekkingsreiziger SCHWEINFURTH op 19 maart 1870 zou hebben bereikt - hij kwam van Egypte - de Uele zijn. Sommige geografen vonden die hypothese belachelijk, maar WAUTERS wist wel beter.

(36) Dit was de eerste stoomsloep die geleend werd van een Amerikaanse evangelische missie.

vallei, deels te water, deels te voet. Djabbir betekende het eindpunt van zijn expeditie.

KATCHECHE keerde vervolgens terug naar Banzyville. In mei 1891 voer hij vandaar met de "A.I.A." naar Leopoldstad. Op zijn terugweg nam hij de zwaar zieke de RECHTER mee. De gewezen kapitein van de "A.I.A." zou Leopoldstad echter nooit meer bereiken. Op 19 mei 1891, om 05.00 uur stierf de RECHTER aan boord van de "A.I.A.", in de armen van VAN GELE.

*

* *

Vanaf 1891 vervulde de "A.I.A." een tweedegradsrol. Dat gold evenzeer voor haar wapenbroeders de "En-Avant" en de "Royal". Zij werden verdrongen door de spoorweglijn Matadi-Stanley Pool in Beneden-Kongo en voor Boven-Kongo beschikte de onafhankelijke staat Kongo toen reeds over 21 stoomboten, waaronder de "Brabant", een 150-tonner. De "A.I.A." ooit eens één van de grote roergangers in de verkenning van de Centraal-Afrikaanse rivieren was nu niets meer dan een schamel motorbootje geworden.

In 1908 werd de "A.I.A." uit de vaart genomen en als sloep in Leopoldstad ingezet, blijkbaar tot na de Eerste Wereldoorlog.

*

* *

In 1927, het was precies 45 jaar geleden dat de "A.I.A." voor de eerste maal de Kongostroom opvoer, drong de Heer Honoré BORGERS, voorzitter van de Coloniale du Littoral (37), hierin bijgestaan door het Stadsbestuur van Oostende, bij de toenmalige Eerste Minister Henri JASPAR, tevens Minister van Koloniën, aan om de "A.I.A." naar België over te brengen en te schenken aan Oostende.

Het was een zekere Georges FRANCKEN (38) die eigenlijk aan de basis lag van dit initiatief. FRANCKEN, ooit eens belastingscontroleur in Oostende, was voor drie jaar vertrokken naar Belgisch Kongo om er te werken als diensthoofd bij het Departement Financiën. Bij zijn terugkeer uit de kolonie in 1926, signaleerde hij aan de voorzitter van de Coloniale du Littoral dat de "A.I.A." in zeer lamentele toestand lag

te roesten in Stanley Pool. Bij het vernemen van dat nieuws reageerde de Coloniale du Littoral prompt met hun verzoek aan Eerste Minister JASPAR.

Waarom werd er geopteerd om de "A.I.A." over te brengen naar Oostende? *De Zeewacht* antwoordt hier op het volgende:

"De Coloniale du Littoral, aangezien Stanley vanuit Oostende naar Congo vertrok, vroeg die kostbare relikwie naar Oostende te mogen overbrengen en daar te bewaren" (39)

Voor zover ik kon nagaan verbleef STANLEY slechts driemaal in onze badstad. De eerste maal dateert van 1884 toen hij verslag kwam uitbrengen van zijn expeditie in Boven-Kongo. Ik sluit echter de mogelijkheid van een eerder incognito-bezoek niet uit, alhoewel het mij sterk zou verwonderen, gezien de naam en faam die hij toen reeds genoot.

Ik denk dat een meer aanvaardbare verklaring moet worden gezocht in het sentimentele en het nostalgische. Wij mogen namelijk niet uit het oog verliezen dat leden van de Coloniale du Littoral ooit een zekere band zullen hebben gehad met de kleine stoomsloep. Er was onder ander majoor ARNOLD, een gewezen koloniaal, die meermaals had overnacht aan boord en talrijke tochten had ondernomen met de "A.I.A.". Dit bescheiden stoomsloepje moet dan ook iets heel bijzonders betekend hebben voor hen die met de "A.I.A." op avontuur waren getrokken en de rivierbekkens van Centraal-Afrika hadden doorkruist. Te horen krijgen dat de "A.I.A." ginds in het verre Afrika lag op te roesten moet wellicht hard overgekomen zijn bij die Afrika-avonturiers. Het is dan ook te begrijpen dat zij liever die "relikwie" wilden vrijwaren van een verdere aftakeling.

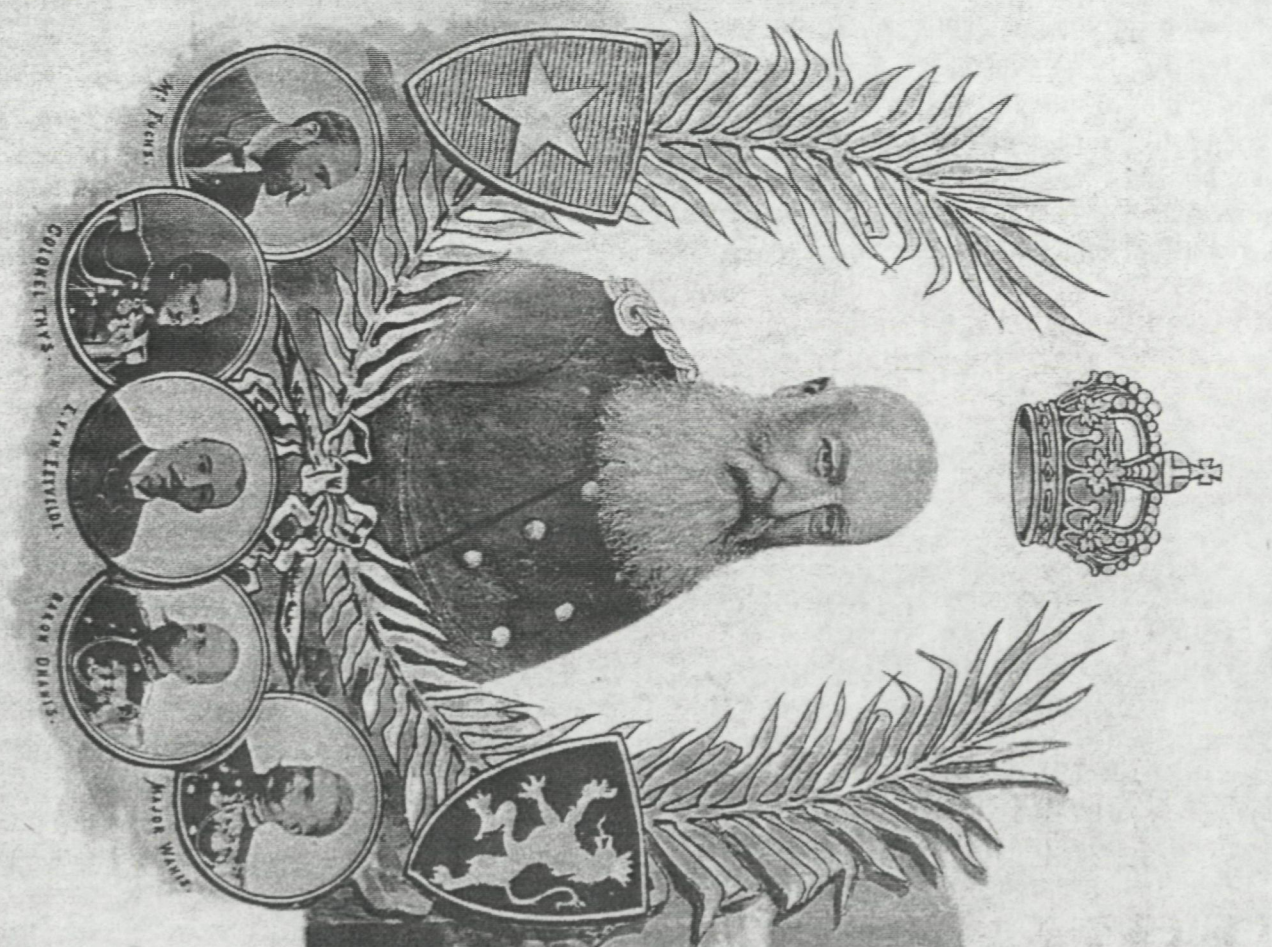
Minister JASPAR liet de toenmalige Burgemeester van Oostende Edouard MOREAUX echter weten dat hij zich onledig hield met het overbrengen van het bootje naar ons land. Na aandringen van het College van Burgemeester en Schepenen bij de Eerste Minister, liet deze weten dat de "A.I.A." uiteindelijk dan toch zou

(37) *De Coloniale du Littoral* was een kring voor kolonialen en oud-kolonialen, gesticht in 1922. Die kring had tot doel steun te verlenen aan en de sociale belangen te verdedigen van de oud-kolonialen; de koloniale gedachte hoog te houden en door woord, beeld en daad onze toenmalige kolonie beter te leren kennen, vooral bij de schoolgaande jeugd.

(38) Georges FRANCKEN was ook een van de stichters en tevens secretaris van de Coloniale du Littoral.

(39) *De Zeewacht*, 09.04.1927, jg. 33, nr. 15, pag. 2

Souvenir de L'Etat Independant au Congo.



Une vue du chemin de fer du Congo.

worden overgebracht naar België en vervolgens naar Oostende (40).

Met de medewerking van de *Compagnie du Chemin de Fer du Congo* en de *Compagnie Maritime Belge* werd de "A.I.A." op zaterdag 1 juli 1927 door de "Stanleyville" in Antwerpen binnengebracht.

Op maandag 3 juli 1927, anderen houden het op dinsdag 4 juli 1927, kwam het bootje per trein vanuit Antwerpen aan in het station van Oostende.

De stoomsloep die niet veel meer dan een wrak was geworden, werd tijdelijk overgebracht naar en bewaard in de Noorse Stallingen, waar op dat ogenblik de Stedelijke Technische School was ondergebracht, in afwachting dat het College een beslissing zou treffen hoe en waar het vaartuig zou worden tentoongesteld.

Men dacht er oorspronkelijk aan om de "A.I.A." tentoon te stellen in de hovingen van de Koninklijke Galerijen, waar ze zou worden opgesteld op een verhoog omgeven door namaakgolven. Onder de sloep zou een medaillon komen met het portret van STANLEY. De Stedelijke Technische School zou instaan voor de herstelling en de restauratie van de stoomschuit.

Een goede maand nadat de "A.I.A." in Oostende was aangekomen liet de Eerste Minister weten dat het curiosum voorgoed in Oostende mocht blijven.

De inhuldigingsplechtigheid zou oorspronkelijk voorzien geweest zijn in september 1927, op dezelfde dag als de inhuldiging van het monument van de Oostendse Nobelprijswinnaar Auguste BEERNAERT. Betekende dit een politieke zet vanweg het liberale stadsbestuur?

Die inhuldiging is niet doorgestaan want pas op 3 maart 1928 lezen we in *De Zeewacht* dat de "A.I.A." zal worden opgesteld in het Leopoldpark, op een grasveld kant Stockholmstraat - Jozef II-straat. Ze zou toegankelijk zijn voor het publiek en onder een in Afrikaanse stijl gebouw rieten afdak worden geplaatst.

Anderhalve maand later werd de "A.I.A." uiteindelijk overgebracht naar het Leopoldpark. Wanneer dat precies is gebeurd, is niet zo duidelijk. *Le Carillon* spreekt van 17 april 1928, terwijl *Le Journal de la Côte* in haar editie van 25 april 1928 in de tegenwoordige tijd schrijft: "On installe dans le parc Leopold..." (41)

Op 25 april was men dus blijkbaar nog bezig. Wellicht moet die 17 april worden geïnterpreteerd als de aanvangsdatum van de werken.

Volgens *Le Journal de la Côte* zou er kort daar-

op een inhuldigingsplechtigheid volgen. In de lokale pers werd er in de daaropvolgende maanden echter nooit enige melding gemaakt over een plechtigheid. Wellicht heeft die nooit plaatsgevonden.

De kiel van de "A.I.A." was groen geschilderd, terwijl de rest van de romp wit was. De opstaande rand bestemd voor het vastmaken van de bovenbouw was afwisselend blauw en geel. Op de achtersteven was er een metalen embleem, bestaande uit een blauwe vlag met een gouden ster. Dit was de vlag van de Association Internationale du Congo. Op de voorsteven, zowel aan bak- als stuurboord, waren er de drie koperen letters: A I A.

Ook hier was er sprake van om vooraan aan beide zijden van het sloepje medaillons te bevestigen waarin de portretten van STANLEY en kapitein HANSENS, STANLEY's onversaagbare luitenant, zouden prijken. Die portretten zijn er nooit gekomen.

De Franstalige krant *L'Etoile Belge* (42) was ontgoocheld over de wijze waarop de "A.I.A." zou worden tentoongesteld, maar kwam tevens met een aantal suggesties voor de dag:

"L'A.I.A. ... sera bientôt exposé à Ostende.

Le but est de rappeler un événement important de l'histoire de l'occupation du Haut Congo.

Seulement, ce que l'on expose, c'est la coque absolument vidée du petit vapeur, quelque chose qui ne rappelle que de loin la physionomie réelle de l'embarcation.

Il semble qu'il serait facile, et à peu de frais, d'arriver à la reconstruction fidèle, du moins dans son apparence, de l'A.I.A. tel qu'il navigua.

Il suffirait d'installer, au centre, une reconstruction en bois peint de la chaudière, devant la porte du foyer, une reproduction d'une machine à deux cylindres, commandant l'arbre de l'hélice.

(40) Een andere versie vertelt dat de Coloniale du Littoral de "A.I.A." in extremis redde van de slopershamer. De "A.I.A." zou zich namelijk op een recuperatiewerf hebben bevonden in Antwerpen. De Coloniale du Littoral zou toen de nodige stappen hebben ondernomen om het bootje te kunnen verwerven en eens eigenaar ervan geworden het aan Oostende te schenken. Hierbij stel ik mij dan wel de vraag wie het in zijn hoofd zou krijgen om zo'n kleine sloep van Afrika naar Antwerpen over te brengen om het hier te slopen. Ik meen dan ook dat dit totaal fout is.

(41) *Le Journal de la Côte*, 25.04.1928, jg. 3, nr. 32; pag. 2

(42) Ik heb niet kunnen uitvissen in welke editie van "L'Etoile Belge" dit artikel is verschenen.

L'espace en arrière du moteur, serait comme cela existait en réalité, complètement clos à l'aide de toiles à voile, débordant largement le plat-bord du vapeur. En relevant un des côtes de la toile, le visiteur pourrait se rendre compte de l'emplacement qu'occupait le personnel blanc, pour passer la nuit.

Et l'illusion serait complète si sur les banquettes, en travers de ce compartiment d'arrière, on plaçait deux cadres figurant les literies.

Il est bien entendu qu'un rouf en bois léger, placé à 2 m.25 au-dessus du fond, devrait recouvrir l'embarcation sur toute sa longueur, sauf un pan coupé à l'avant.

Et l'illusion serait complète si dans le compartiment d'avant, on plaçait un tas de petites bûches de bois, de telle façon à figurer l'A.I.A. en ordre de marche;"

Le Journal de la Côte weerlegde de bewering als zou alleen maar de lege romp van de "A.I.A." worden tentoongesteld. In haar editie van 24 maart 1928 schreef de krant:

"Or, chose que le premier venu peut constater, c'est que la chaudière, de même que la petite machine commandant l'arbre de l'hélice, se trouvent toujours en place." (43)

Uit dit tekstfragment blijkt dat zowel de stookketel als de machine die de schroefstang aandreef nog origineel waren en geen reproductie.

In datzelfde jaar besliste het College van Burgemeester en Schepenen om één van de mooiste lanen op de Vuurtorenwijk de Stanleylaan te noemen.

Vanaf 1928 stond de "A.I.A." dus opgesteld in het stadspark. In tegenstelling tot andere monumenten opgesteld in het stadspark, zoals het stenen hert en de Venetiaanse gondolen, werd het stoombootje niet beschadigd door de Tweede Wereldoorlog. Wel wees *De Zeewacht* na de oorlog erop dat het stadsbestuur er goed zou aandoen om de nodige maatregelen te treffen om het curiosum beter te bewaren.

Na de Tweede Wereldoorlog zou het een nieuwe bestemming hebben gekregen in de haven, nabij de Demeysluis, waar het op een cementen vloertje stond opgesteld. Wanneer en waarom de "A.I.A." precies naar het havengebied werd overgebracht heb ik (nog) niet kunnen achterhalen.

Op de plaats waar ooit de "A.I.A." in het park stond opgesteld, legde de Groendienst een ovaal bloemenperk aan met dahlia's.

Op 4 december 1949 werd het curiosum door de Stad Oostende, na lang aandringen van het

museum, geschonken aan het Koninklijk Museum voor Midden-Afrika in Tervuren. De "A.I.A." verliet voorgoed Oostende per vrachtwagen op dinsdag 27 december 1949 om 03.00 uur. Voor het transport had men een speciale reisroute moeten uitstippelen, want het gewicht en het vrij grote volume verbood het gebruik van bepaalde wegen en bruggen. Om 09.00 uur kwam de vracht aan in Tervuren.

De "A.I.A." zou er worden opgesteld in één van de twee gerestaureerde marmeren zalen, palend aan de centrale rotonde. Maar eerst moest de stoomsloep opnieuw een zeer grondige onderhouds- en restauratiebeurt ondergaan. Pas in de lente van 1950 zou de "A.I.A." opnieuw opgesteld worden voor het publiek.

JUNGERS, de toenmalige Gouverneur van Kongo, had eveneens de wens uitgedrukt om het bootje tentoon te stellen in Kongo, in een Stanley museum. Dit voorstel was blijkbaar niet haalbaar (44) en bovendien gingen daartegen heel veel stemmen van protest op.

Of de "A.I.A." zich nu in Tervuren of in Kongo bevond, *De Zeewacht* sloot haar artikel af met een typerende en nog steeds actuele zin voor onze badstad:

"Niettemin is Oostende weer een eigenaardigheid armer geworden". (45)

In september 1956 werd het bootje in bruikleen gegeven voor een tijdelijke tentoonstelling in Leopoldstad, thans Kinshasa, naar aanleiding van de 75ste verjaardag van de stichting van de stad. Toen de "A.I.A." voor een tweede maal afreisde van Europa naar Leopoldstad, bleek er volgens generaal MOULAERT, Vice-gouverneur-generaal van Kongo, op de zes koperen letters na niets meer origineel te zijn van de historische sloep. Romp, ketel en machine zouden ondertussen allemaal vernieuwd zijn geweest. Tevens stak de "A.I.A." ook in een nieuw kleedje, want op een afbeelding uit *Le Courier d'Afrique* van 13 september 1956 zien wij dat de romp en de kiel van de sloep nu in eenzelfde witte kleur geschilderd zijn.

De tentoonstelling had plaats in het Musée de la Vie Indigène en werd op vrijdag 14 september 1956 om 17.00 uur officieel geopend door de Heer PETILLON, Gouverneur Generaal van Kongo.

Na de tentoonstelling keerde de "A.I.A." echter nooit meer terug.

(43) *Le Journal de la Côte*, 24.03.1928, jg. 3, nr. 24, pag. 1-2

(44) *Het zou te maken hebben gehad met transportproblemen.*

(45) *De Zeewacht*, 30.12.1949, jg. 55, nr. 52, pag. 9