

# De gevaren voor de scheepvaart op de Congostroom

door de Heer Professor Léon ANCIAUX

Ere Lt Kolonel v. d. Congolese Troepen

---

MEN zou zich kunnen afvragen hoe het gekomen is dat de immer zó ondernemende Europeanen — de moedige portugese zeevaarders en kustontdekkers in 't bijzonder — eerst in 1482 (tien jaar vóór dat Columbus de weg naar West-Indië insloeg) — tot ter hoogte van de Congomonding hebben kunnen geraken.

Men verlieze echter niet uit het oog dat de schuitjes van de XV<sup>e</sup> eeuw — de toenmaals nog moderne karvels (caravelles) — slechts een tonnenmaat bezaten tussen 40 en 60 vaten en maar al te veel van de elementen te duchten hadden. Zijn het trouwens deze stoutmoedige ondernemingen niet die de roem van deze zeelui uitmaakten en de epos van Camoëns — de onvergetelijke Lusiaden — volkomen rechtvaardigen?

Zulke notedoppen hadden het zwaar te verantwoorden om een stroommonding als deze van de Zaïre (Congo) binnen te zeilen.

De Zaïre, de tweede van de wereld voorwat het debiet betreft! Tussen minimum 30.000 en maximum 75.000 m<sup>3</sup>/sec. Een stroom, zó geweldig en machtig dat hij, op de bodem van de Atlantische Oceaan, een geul heeft uitgegraven: 3.000 m. diep en dit op een breedte van 100 km. Nog in volle zee, op 20 km. van *Banana-point*, vaart men reeds in de zoete, modderige congolese wateren!

Maar hoe machtig en sterk of de brede Congo ook is, toch zijn er reeds, in de benedenloop, vóór *Boma*, tussen de mangrovezomen,

vakken die zó ondiep zijn, dat de grote schepen, om niet vast te lopen, zich al varende van een gedeelte van hun lading moeten ontdoen in lichters die, vanaf Banana, aan stuur- en bakboordzijde komen liggen, en naar Matadi meevaren.

★  
★ ★

Geen mooier, geen betere haven dan die van *Matadi*, ingangspoort van 't Congoland, op 137 km. van de Oceaan. Hij bestaat uit een indrukwekkende brede kom, omgeven van reeds hoge bergen van de Kristalketen. Alles is er op congolese schaal : reusachtig. Alleen liggen de haveninstallaties op een krapgemeten oppervlakte, uitgehouwen in de berghelling.

Meestentijds straalt er de zon in volle glorie en gloeit zij heet over de tegen de berg opklimmende stad, waar alles steen en rots is en cement; en hoe warm ! Maar, af en toe betreft de lucht en wordt de hemel als inkt zo donker. Dan hangen de wolken over de omliggende toppen en storten de zware buien van de regentijd neer — en is de hele kom als een bruisende, dampende ketel.

De grootste zeeschepen kunnen, in deze haven, zonder moeite aanleggen en keren; maar verder het land binnenvaren gaat niet omdat, voorbij Matadi, de rotsdrempel van *Yalala*, eerste van de 32 Livingstone-falls, het verkeer voor schepen, althans nog voor lange jaren, onmogelijk maakt.

Vóór Matadi, bij de vernauwde en kromme uitgang van de cuvette, is de stroom buitengewoon hevig en gestoord. Wij zijn er in de Helleketel — « le Chaudron d'Enfer ». Alleen grote en vooral snelle schepen kunnen de kolk trotseren. Prauwen zouden het nooit wagen en kleine stoomboten moeten voorzichtig en toch met alle kracht, langs de zuidelijke oever varen, waar zij trouwens dikwijls tegenaan geslingerd worden.

Daarom werd in het Westen van Matadi, de bijhaven van Ango-ango aangelegd, die de trage boten opneemt en tevens als petroleumhaven dient (vlak tegen de portugese grens).

★  
★ ★

Het is mij, in de twintiger jaren, herhaalde malen gegeven geweest — in de lichte vliegtuigen van toen, en op tamelijk geringe hoogte, de fantastische loop van de stroom, in het *Cataractengebied*, te overzweven. (Weest u gerust : daaraan wagen zich de grote vliegtuigen van de geregelde luchtlijnen nooit en te nimmer).

Nergens heb ik grootser panorama, indrukwekkender schouwspel mogen bewonderen. In deze bergstreek, waardoor de stroom zich met alle kracht een weg baant, is 't alsof de Cyclopen met rotsen en heuvels zouden hebben gekegeld. Het lijkt niet anders dan de chaos van de oertijden. Machtig, breed, geweldig is de thans volwassen Congo. En de schilderachtige wateren, die, van boven gezien, als een rijkekleurde palet het zonlicht weerkaatsen, stuiten met al hun sterkte tegen duizende hinderpalen : heengesleepte boommassa's, kiezelbedden, klippen, kapen en steenwanden en dit daverend geklots en barsten en openbreken van de golven verwekt overal sneeuw witte schuimranden en vlokken langs de door de steeds voortstuwende vloed die zich in twee, in vijf, in tien splitst om heuvels en bebosde eilanden, in 't midden van de rivier, te bestormen en te omkolken in een aloverweldigend lawaai.

In Zwitserland, in de Dolomieten, in de Pyreneeën, zijn wij gewend statische, grandiose landschappen te aanschouwen; hier, in een even machtige omgeving, is alles leven, is alles dynamisch, is alles kracht en geweld.

Dàar ergens ligt *Inga*. Maar dit is geen « gevaar » voor de scheepvaart. Verre van daar. Spreekt men niet, voor de dag dat eens dit kolossaal voorstel — de Ingadam — tot verwezenlijking zal komen — en waarom niet ? — van het bevaarbaar maken van de stroom boven *Yalala* ?

Hoever zal men dan gevorderd zijn in de XXI<sup>e</sup> eeuw ? Want, evenzoals de onstuitbare Congo, stuwt zwoegend de mensheid, in perpetuum mobile, eeuw aan eeuw, voort.



*Leopoldstad*, stad van handel en weelde, 4<sup>o</sup> ten Z. van de Evenaar (Alt. 306 m.), uitgestrekter dan Parijs zelf, zo beweerde wijlen Gouverneur-generaal Jungers aan mijn voortreffelijke voorganger <sup>(1)</sup>, Dok-

---

(1) voorganger... als voorzitter v. d. Koninklijke Afrikaanse Kring (1909-1946).

<i>Matadi</i>	<i>Import</i>	<i>Export</i>
1957	764.693 T. (45,5 %)	694.159 T. (45,5 %)
	waarde = 13.814.723.000 Fr.	waarde = 11.247.140.000 Fr.
<i>Congo en R.U.</i>		
1956	<i>Export</i>	<i>Import</i>
1.488.660 T. waarde = 27 milliard 176		1.685.265 T. waarde = 20 milliard 229
1957		
1.530.616 T. waarde = 23 milliard 958		1.683.793 T. waarde = 21 milliard 807

ter L. Bertrand, toen hij, in 1948, vanaf zijn sterfbed, heenblikte over de tussen de palmen wegzinkende villa's.

« Leo » ligt in een wijd open vlakke, tussen de hoogten van Binza en de stroom. Het moet wel ten alle tijde een gunstige ligging voor de mens geweest zijn. Sinds 1932 hebben er inderdaad stelselmatige opzoekingen tal van gereedschappen doen ontdekken uit geslepen steen, uit aardewerk, koper of ijzer. Deze voorwerpen getuigen, zoals E. van de Woude zegt, dat sedert de meest afgelegen tijden daar nederzettingen gevestigd waren en wel juist dáár waar, in 1877, voor 't eerst, een Blanke van uit het N.O. aankwam ! Ter zijner ere, draagt hier de zó ontzaglijk breed uitgelopen Congostroom, de naam van *Stanley-pool*. En op de kaap, de Leopoldsberg, die stroomafwaarts, heel deze uitgestrektheid domineert, verheft zich thans zijn bronzen standbeeld, de blik gericht op het onmetelijke landschap.

In 1654-55, zouden Kapucijner Paters vanuit het Westen (Embo-ma) komende, dit oord bereikt hebben; Vlamingen, Kempenaren, misschien. Stierf in 1652, Pater Joris van Geel (Adrien van Oevel) de marteldood niet, in de nabijheid van Manianga ? Iets later (50 jaar) vermeldt een andere Kapucijner Pater de naam van *Enchitambo* als zijnde die van het dorp waar nu de scheepswerf van Leo-West ligt. Stanley gaf het de naam van *Ntamo* en iedereen weet dat nu die wijk van de hoofdstad, bij de inboorlingen, nog steeds de naam van *Kintambo* draagt.

Heden ten dage is het een reuze stad (400.000 inw.) met een edel schild en « maritieme » spreuk :

#### OPES ADVECTAT AMNIS

(de stroom voert er de rijkdommen aan)

In de laatste dertig jaar tijd, heeft de « bezette oever » zich van 3 tot 15 km. lengte uitgebreid.

Kolonel Liebrecht — met recht één van de vertrouwenslieden van Léopold II — ontwierp het allereerste havenplan. De « Peace » van de protestante missionaris Grenfell, was, na de bootjes van Stanley, één van de eerste die in 1884 van stapel liep. De Congo-Vrijstaat was nog niet ontstaan uit 's Konings handen. Tien jaar later — in 1894 — was de flotille van het grote middenvak — Leo-Stan 1724 km. — reeds belangrijk = 43 steamers, en Costermans achtte het nodig de Pool te baliseren tot bij Kimpoko.

De eerste locomotief bereikte Leo nog maar 4 jaar later, op 16-III-1898.

Al de onderdelen van al die boten hebben dus moeten gedragen worden... op de hoofden van de Zwartten ! Dit waren wel de eerste gevaren die de « Marine du Haut Fleuve » te beleven kreeg; want hoeveel van de zware lasten : rompen, ketels, wielen, werden niet achtergelaten in de brousse en kwamen nooit in Leo-beach terecht... noch zij, noch de dragers ! Men heeft uitgerekend dat vóór het afschaffen van dat titanisch gesjauw, er 4 miljoen K<sup>o</sup> materiaal van Matadi naar Leo werden overgebracht (2).

In 1904 wordt reeds het schip « Kitambo » van 500 T. te water gelaten.

Wijlen Gouverneur Kolonel G. Moulaert mag men aanschouwen als de werkelijke promotor van de ernstige, goed opgevatte havenwerken en als de stichter van de veel beter gelegen nieuwe haven van Kinshasa.

\*  
\* \*  
\*

Inderdaad, de eerste aanlegplaats kwam van zelfsprekend te liggen, voor de Leopoldsberg, aan het uiteinde van de « Karavaanweg ». Dáár verheffen en strekken zich nu nog uit de Scheepswerven waar al de boten in de bakermat liggen of hebben gelegen. Het is er een drukke beweging en met trots kunnen er de ingenieurs terugblikken op de honderde schepen die er werden gebouwd : grootse passagierboten van het Mississipi-model, tot ver boven de 1.000 T., machtige sleep- en duwbotten van de meest moderne opvatting, eveneens boven de 1.000 T. en met sterke dieselmotoren uitgerust om hun zware slepen of hun laadbakken door de hevige stroom van het « chenal » en door de moeilijke passen van Lediba, Swinburn en anderen te kunnen heen-trekken of... duwen.

Maar de ligging van deze « beach » is gevaarlijk. Even voorbij de Leopoldsberg en als verlenging van deze rug, beginnen de geduchte versnellingen van Kinsuka, waar destijds meer dan één vaartuig, dat zich onvoorzichtig van de oever verwijderd, en in de volle stroom gewaagd had, medogenloos meegesleept werd en volkomen verbrijzeld raakte, met man en lading, te midden van de onstuimige wateren en de puntige rotsklippen.

---

(2) Tussen 130.000 en 150.000 lasten van 25 tot 30 K<sup>o</sup>.

Het meest schilderachtige overzicht, dat men kan hebben van dit angstinboezemend panorama, is wel vanaf het vroegere kerkhof van het oude Leo <sup>(3)</sup>.

Nooit heb ik zulke onvergetelijke, emotievolle ogenblikken meegemaakt als toen wij, op 't laatste uur van de dag, een oude, trouwe kameraad ten grave droegen, op deze eenzame rustplaats; wanneer iedereen in droeve stemming verkeerde, moreel gebukt ging, en dat anderzijds, achter de brede, eeuwig dreunende wateren en het eindeloze woud, de ondergaande zon wegzonk in een fantastische feërie van laaiend vuur, purpergloed en parelmoer.

Mag ik u thans uitnodigen — H.H. — op een tocht die wij — en dat is wel enigszins lastig, noch lang, noch eentonig willen maken? Voor u ligt er aan de kade een ruime reeks sternwheelers en schroefboten ter beschikking, oud of modern, groot of klein, stokende met dieselolie of met hout. Van al die boten — althans van de Otraco — waren er verleden zomer (augustus) nog slechts drie met een blanke kapitein! Er zijn echter niet alleen weluitgeruste boten met welgetrainde bemanningen, die immer over de vele rivieren varen en de wegseinen met zekerheid weten te volgen en die in alle weersomstandigheden toch altijd hun weg voortzetten. Overal varen er nog tal van prauwen.

Verkiest u zulk een vaartuig? Ik moet u nochtans waarschuwen dat deze heel wat meer gevaar lopen op de dikwijls ongetemde wateren. En darenboven verwekken zij nog het gevaar voor anderen.

Dit op zij gelaten, herinner ik mij niet zonder genoegen hoe, over de vele waterlopen van de May-Ndombe streek = het meer Leopold II, de Fimi, de Lukenie, er tal van kleine eenmanskano's rondvoeren. Hoe vaak deden zij mij niet denken aan de « schrijverkens » van Guido Gezelle :

O, krinklende, winkelende waterding  
(met 't zwarte kabotseken aan)

.....

Gij leeft en gij roert en gij loopt zoo snel

.....

Gij wendt en gij weet uwen weg zoo wel.

.....

---

(3) Wij bedoelen hier niet het kleine oude kerkhof van de eerste Pioniers, maar wel dat kerkhof dat achter de Leopoldsberg lag, nog op de top, in de nabijheid van het lazaret.

Zó fiks en zó vlug gleden zij over de wateren, dat toen reeds de zwarten ze « Kinga na may » noemden : de fietsen van het water. En, ja, voor de stuurliu van de grote boten verwekken deze kano's — zowel als alle « pirogues » — hetzelfde gevaar als hier de onzekere bromfiets te midden van het drukke autoverkeer.

Maar laat ons toch, uit liefhebberij, een reisje ondernemen in een schuit die niets anders is dan één uitgeholde boomstam: maar wat voor een boom ! Voor de gelegenheid kiezen wij een niet te grote prauw van Kirundu — iets van 12 m. lang (geen 18 m.) met een draagvermogen van zoiets als 4 à 5 Ton (geen 6 of 8) en met een 18-tal man. Midden in het vaarttuig is er een dakje van gras of bladeren, waaronder de ligstoel van de blanke.

Wij steken van wal. 't Is te zeggen dat de lompe romp van de oever in 't water wordt geduwd en onmiddellijk aan 't dobberen gaat, in afwachting dat wij de goede richting inslaan. Maar laat u mij, als u wilt, het woord verlenen aan de schrijver. U zult het mij, hoop ik, niet euvel duiden.

« Le courant aidant, sous la vigoureuse impulsion des pagayes, toutes ensembles abaissées, toutes ensemble ramenées, — un coup sur la coque marquant le rythme à chaque fois, la pirogue filait bon train.

.....

Longtemps l'esquif vogua, le rideau de forêt défilant à gauche comme à droite : dense, vert, impénétrable. »

.....

Lang duurt de reis. En met de hete uren van de dag worden de pagayers het schreeuwen moe, het zingen moe, het roeien... moe. Tot opens !

« Ngandu ! ngandu munene, eh ! clama un des piroguiers. Une plage de sable s'arrondissait en effet au coude de la rivière. Un lourd croco y dormait, aplati. Un garde-bœufs arpentait l'aire voisine (...). Je saisis ma Winchester ... mais déjà la masse écaillée du saurien, comme mue au levier par quatre moignons de pattes, glissait à l'eau. Le soleil dardait, implacable. Au ciel, d'une uniforme grisaille, s'amoncelait toute la vapeur d'eau que pompaient ses rayons brûlants. Le bois de la pirogue, mes malles de tôle, tout grillait, était chauffé à vif. Mes pagayeurs étaient dolents : le courant seul entraînait encore la nacelle; quand un

loustic entreprit de ranimer le courage de tous par une chanson vigoureusement égrillarde. Il battait des mains et n'hésitait pas, malgré l'instabilité de son support, à scander vigoureusement de ses talons, l'alerte phrase musicale, où les Ba, les Bu, les Bo faisaient autant de coups de grosse caisse :

Bantu na Bulaya,  
Bantu na Bulaya,  
Bapesi mwasi mbongo,  
Bapesi mwasi mbongo,  
Basali kipepe,  
Kipepe na otoo, kipepe na otoo...

Il n'y avait pas à dire, elle était entraînante la cadence et suggestive la chanson. Tous, cette fois, reprenaient en chœur et la sylvie répercutait l'écho :

Kipepe na otoo !

Tous reprenaient du poil, souquaient comme des diables, souquaient à pale entière et la pirogue clivait l'eau et les pagayes battaient le flot et des pluies de perles jaillissaient décomposant la lumière.

Bantu na Bulaya, bantu na Bulaya.

Et l'allure se fit plus vive encore; les piroguiers peinaient cette fois à dos voûté, s'excitaient à la tâche et la pirogue filait plus vite que le serpent d'eau, plus vite que la feuille poussée par le vent et, prenant ma part de ce sportif élan, je battais moi aussi des mains scandant la nage, quand...

Hep, hooo !

l'avant de la pirogue se dressa, sans guère freiner; l'esquif s'inclina et, la seconde d'après, je me débattais dans l'eau tumultueuse, brassée par tout ce qui s'y précipita. »

.....

Een « snag » had de boot eenvoudig doen omslaan ! Een snag <sup>(4)</sup> zoals er veel waren. En daarop scheuren ook wel eens de stalen bootrompen open.

★ ★

Indien, bij zulke reis, het pittoreske geenszins ontbreekt, toch is de sternwheer heel wat secuurder ! Secuurder vooral dank zij de « Hydro-

---

(4) Een op de rivierbodem vastgeraakte boomstam.

grafische dienst ». Ik wil aan deze bescheiden uiteenzetting hoegenaamd geen technisch karakter geven; maar één ding is zeker : indien een druk verkeer van stoom- en dieselboten, van tow- en integratedtow-boats — soms zelfs bij nacht — over heel het uitgestrekte waterwegen-net — 11.839 Km. Otraco + 1.765 Km. C.F.L. — kan plaats vinden <sup>(5)</sup>, dan is het wel door tussenkomst en door de aanhoudende waakzaamheid en controle van de daarvoor uiterst bevoegde dienst.

\*  
\*\*

Een uitgebreid signalenstelsel moet de veiligheid verzekeren. En zonder onderbreking moet de vaargeul onderhouden worden, of moeten de aanduidingen, volgens behoeften, worden verlegd. Er moet ook niet alleen gebaggerd worden, maar meerdere moerasachtige uitbreidingen, zoals het Kisalemeer, moeten dààr waar zij bevaarbaar dienen te zijn op- en af- gevaren worden, dagen lang, door de boot van de hydrografische dienst, voor het wegmaaien en ruimen van de alles dichtsnorende, hoge papyrushalmen.

De permanente instructies vestigen ook de aandacht van de loodsen op gevaarlijke « passen » waar kapitein en roerganger steeds een waakzaam oog in 't zeil moeten houden.

Het zijn, op de eerste plaats, de passen van Sandy Beach, Kilindi, Tubila, Lediba en Swinburn. Men kan zich inbeelden hoe lastig en risquant het heeft moeten zijn, voor de maar al te zwakke vaartuigen uit de tijd van de pioniers, om de sterke tegenstroming in de vernauwde passen te overmeesteren of om hun weg te vinden dààr waar de wateren al te breed en dan ook te ondiep waren.

De « pool » van *Sandy Beach* ligt op Km. 270 van het grote middenvak, even voorbij Tshumbiri, waar Liebrechts — rond 1884 — zulke onmetelijke moeilijkheden bij de inboorlingen ontmoette, en toch nooit maar één gewerschot loste. Dààr is de Congo iets van 10 Km. breed. De franse oever is er nog maar weinig bepaald. Tussen tal van eilanden zijn er thans twee bevaarbare geulen duidelijk gebaliseerd.

De *Kilindi-pas* — op de Lualaba, 30 Km. van Lowa, bestaat uit een rotsachtige vernauwing van de stroom, waar de scheepvaart, bij middel van een armsignaal, streng moet en kan worden gereglementeerd.

---

(5) Vervoer van goederen op die beide netten, in 1957, respectievelijk :  
1.707.530 T. en 633.000 T. (Kivumeer niet meegeteld : 86.460 T.).

Zoals het meestal het geval is, bestaat er, bij hoog water, een tweede pas die veel minder lastig en gevaarlijk is.

De *Tubilapas*, 11 Km. boven Lowa, is door een rotsdrempel veroorzaakt. Deze is sinds lang reeds bestudeerd en in de mate van het mogelijke, heeft men door ontploffingen in de rotsbodem de pas verdiept en verbreed.

Zulke ondernemingen zijn echter uiterst gewaagd. Men kan er moeilijk de consequenties van vermoeden of berekenen. Destijds is men eveneens met kruid en lont te werk gegaan op de Itimbiri, in de hoop Buta te allen tijde te kunnen bereiken en niet alleen bij hoogwater. Nu kan men Buta nooit meer bereiken en is het verstbereikbaar punt nog maar Aketi.

De naam van *Lediba* wordt gegeven aan een aaneenschakeling van passen op de Kasai, halfweg tussen Kwamouth en Mushie. Kolken en tegenstromingen belemmeren er de bevaarbaarheid, des te meer daar de stroomsnelheid, op sommige momenten van het jaar, de 11 Km. in 't uur teboven gaat. In 1927 en in 1938 kapseisden daar — en nog wel aan de taak — twee « Baliseurs » van de Hydrografische Dienst. In 1929, werd het verkeer volkomen stopgezet omdat de krachtigste sleepboot van dat ogenblik, zelfs maar met één « touw » de onderpas van Mvula niet kon opvaren. De Kasai is trouwens een lastige rivier. In 't eerst omdat er de zandbanken zich dikwijls verplaatsen. En hier komt nog bij dat, tot op heden, sommige hoge rotsbodems nog maar onvoldoende gekend zijn.

De *Swinburnepas* kreeg haar naam van een medewerker van Stanley die, in '88, de Kasai eenvoudig onbevaarbaar had verklaard. Deze laatste pas heeft een zéér slechte naam. Hier is tussen rotswanden, de bochtige rivier nog maar 70 m. breed. De snelheid van het water gaat tot 8 Km/u. De signalen moeten stipt in acht genomen worden om te vermijden dat, in de smalle kromming, twee vaartuigen zich zouden kruisen. Het gevaar is des te groter daar de enigszins dwarslopende stroming de boten van hun weg doet afwijken.

Bij het afvaren, mogen de towboats maar één lichter op sleeptouw nemen.

★  
★ ★

Het meest voorkomende ongemak blijft toch immer nog de zandbank. De Kasai en de rivieren van het Kwangogebied hebben, wat dit betreft, de slechtste reputatie. Maar al te dikwijls en om God weet welke

oorzaken, verleggen zich de banken en verplaatst zich de thalweg. Verdachte rimpels aan de oppervlakte van het water duiden weliswaar de hoge bodems aan; maar dat is alleen het geval boven de volle bank, niet langs de randen en hier is het waar de boten op vastraken.

Op zulke rivieren is er dan ook meestal een man die, op de voorsteven, al peilende, de diepte schreeuwt en dus de loods, de man aan 't roer, ja zelfs de schipper voor het nakende gevaar waarschuwt. Hoe vaak hebben de immer reizende en trekkende koloniale van vroeger het niet meegemaakt dat hun vaartuig plotseling, op een ogenblik van de lange, trage, eentonige tocht, vastliep ?

Dan zocht, meestal tevergeefs, de kapitein, met al de mogelijke macht achteruit te stevenen, dan vlogen halve boomstammen door de ketel, dan spoot de stoompijp vonken als 'n schitterend vuurwerk, dan daverde heel de boot van de zware inspanning en van 't hard gebonk in de cylinders om van de bodem los te komen. Maar uiteindelijk bleek dan toch het enige middel een kabel aan de oever vast te klampen, aan d'een of andere boom. En uren duurde weer het werk, onder hard geschreeuw of rythmisch gezang, om de kabel in te halen op windas of kaapstander.

U ziet ze duwen op de hefbomen. U hoort ze zingen :

Nzike tata	De windas is de vader,
Longo mama	Het anker de moeder,
Singa mwana	De kabel is het kind.

En dan, ineens, voor 't inzetten :

Ria, ria . . . . Rabakatania !

Ook gebeurde het dat er nergens een boom stond, in de bereikbare omgeving. Dan ging het op het anker; maar 't anker haakte niet in de slijkbodem. Iedereen verwenste dan de slijkbodem; maar veel erger ware het geweest indien de platte kiel van het schip zich op een rotsachtige punt had opengescheurd.

Gelukkig verplaatsen zich de rotsen niet zoals de zandbanken.

★  
★ ★

« De beste stuurman staan aan wal », zó luidt het spreekwoord. En daar ben ik één van, zó zult u zeggen — indien u, zoals ik het durf hopen, met toegevendheid naar mijn nautische uiteenzetting hebt willen luisteren. Maar terwijl dat ik deze wenken voorleg aan de congolese schippers, opdat zij steeds een waakzaam oog in 't zeil zouden houden,

hoor ik onze « varenden » van de achterste rij roepen : « En de sirenen ? ». De Sirenen die met hun golvende zeegrasharen en hun boeiende watermelodiën, hun bekoorlijke maar ook verraderlijke armen uitstrekken naar waaghalzerige zeelui. Wat daarmee ? In Congo — moeten wij het betreuren ? — in Congo krijgen wij van deze dochters van Neptunus, de meerminnen, alleen de kris-kras kronkelende krullen te zien.

Een moeilijkheid inderdaad is pas in de laatste tien jaar opgerezen door het zich overal verspreiden en vermenigvuldigen van de waterhyacint : *Eichhornia crassipes*.

Millioenen bij tientallen zijn er reeds uitgegeven geweest, sedert 1954, om deze plaag uit te roeien. Zij heeft weliswaar nog geen katasstrofen verwekt, maar ganse waterlopen groeien dicht en het pak bladeren, bloemen en stelen van deze drijvende planten zet zich in schroeven, raderen en roerscharnieren — als haren in een kam — en dit kan de vertraging van het vaartuig teweeg brengen en wel juist daar waar de machine de meeste kracht zou moeten kunnen inzetten. Soms wordt het een werkelijke ramp.

Ik las deze middag nog in « La Belgique d'Outre-Mer » (6) :

« ... La présence de larges franges de jacinthes d'eau le long des rives et l'importance des masses dérivantes créèrent de réelles entraves à la navigation. Les *balises et bouées immergées recouvertes* d'un tapis de végétation ou même emportées devenaient inutilisables...

» La navigation au *radar* devenait elle-même impossible, la détection des bouées étant oblitérée et les écrans couverts des images de réflexion des tapis flottants d'*Eichhornia* devenant fallacieuses...

» Certes la navigation n'était par arrêtée, mais ces diverses entraves représentaient, d'après les estimations de l'Otraco, 10 % des dépenses du trafic, soit une valeur théorique de 36 millions de francs par an.

J. Lebrun,

Secrétaire général de l'I.N.E.A.C. »

★  
★★

Ik vrees uw geduld op een zware proef te hebben gesteld. Staat u mij nochtans even toe te onderlijnen dat het in ons land wel heel vaak voorkomt dat men de ondernemingen van onze landgenoten —

---

(6) N<sup>r</sup> van februari 1959.

de oudkolonialen in 't bijzonder — en nù vooral — meedogenloos beknibbelt. Zelfs met het oog op de jongste gebeurtenissen, verdienen de oudkolonialen hoegenaamd niet dat men een schaduw werpe op hun indrukwekkende verwezenlijkingen en hun zó gelukkige invloed in het Belgische gedeelte van Centraal Afrika — evenzoeer op economisch als op moreel, intellectueel en stoffelijk gebied. Tussen deze vele belangrijke en nuttige verwezenlijkingen en instellingen zijn ontegensprekelijk te rekenen : de Marine en de daarbijbehorende Hydrografische Dienst.

Het is mij, — die nooit tot deze diensten heb behoord, maar hun werk dikwijls heb kunnen gadeslaan, — een waar en buitengewoon genoeg ze hier een warme, welgemeende hulde te brengen.

Te midden van de afmattende tropische omgeving, in het meest achterlijke gedeelte van het toenmaals « somberste Afrika », over 14.000 Km. waterlopen en brede meren, hebben zij immer hun onontbeerlijke taak rusteloos voortgezet.

Men spreekt ons nu zoveel van noodzakelijk vertrouwen tussen blanken en zwarten. Alsof dit vertrouwen nooit zou hebben bestaan; alsof men zou hebben moeten wachten dat eindelijk de jonge blanken, de nieuwelingen, die niets afweten van taal noch negerzeden, hier orde in zouden komen brengen. Meent men soms dat al dat « marinewerk », een zwaar en bovendien anoniem werk, dat immer in de verste uithoeken gebeurt, buiten alle toezicht van de administratieve overheid, zo goed als onbekend van al de stadsblanken; meent men werkelijk dat zulk werk, zoveel jaren lang, tot een goed einde zou hebben kunnen gebracht worden zonder onderling vertrouwen en gunstige verstandhouding tussen blanken en zwarten ?

Ik stel mij zulke verafgezonderde ploegen van de Hydrografische Diensten voor ogen. Weken werken zij door, ver van alles. Geschillen kunnen immer voorkomen. Wanneer zulks het geval is, zullen dan niet aanstonds al de zwarten het werk verlaten en in de brousse verdwijnen indien er geen doorlopend goede verstandhouding en wederzijds aangenomen discipline heerst ?

Integendeel, de geest die zulke ploegen kenmerkte was immer best te vergelijken met die van onze uitstekende koloniale troepen. En dat is niet weinig gezegd.

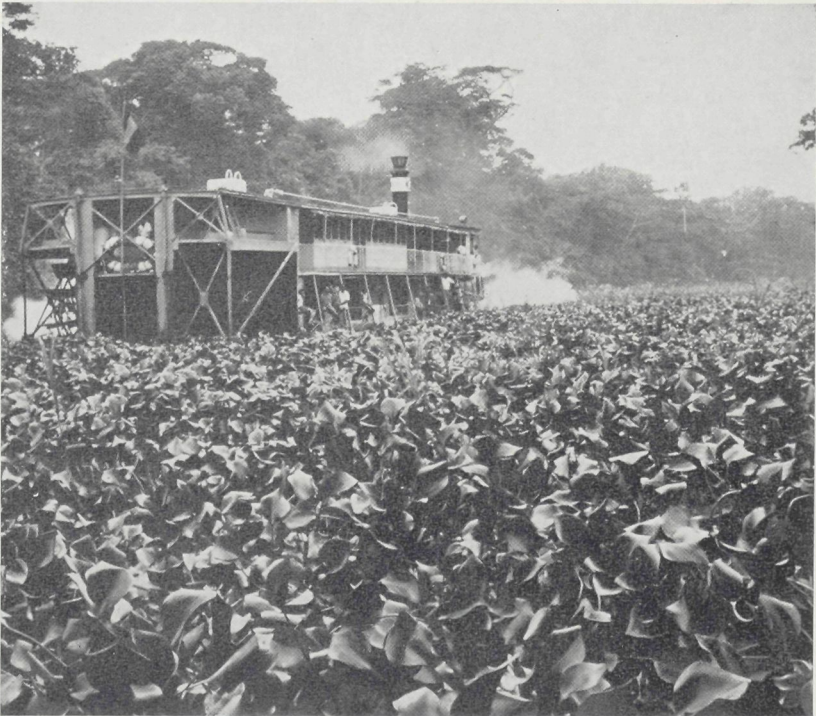
Zwaar is het Marinewerk, maar hoe verdienstelijk niet ? Tientallen boten hebben destijds hun ondergang gekend op snags en klippen, in kolken of in de woeste versnellingen. Nu varen er honderden van

allerlei omvang — elke dag — veilig voort, onder de leiding van goed geschoolde bemanningen en tot zover als elke rivier maar enigszins bevaarbaar is.



Het Congoland — viermaal zo groot als heel Frankrijk — het derdiende deel van het zwarte continent — werd buitengewoon begunstigd door de Natuur. Het bezit — in waaivorm — vanaf de nationale ingangspoort en haven — een prachtig uitgestrekt waterwegennet. Onze hydrografen, onze in Afrika gedetacheerde officieren van de grote vaart, daadwerkelijk bijgestaan door hun ijverige mariniers — zó trots, zó fier op hun vak — hebben er in een halve eeuw tijd het beste van gemaakt. Dáárvoor zijn zij wel van bij ons : « Ils sont bien de chez nous », want heeft niet immer ons ijverig, vrij en vredelievend volk — *fortissimi sunt* — met zijn geest, met zijn hart, met al zijn krachten, uit de ruwste materie, het beste, het nuttigste, het schoonste weten te scheppen ?

25-2-1959



*De waterhyacint : een nieuwe plaag die hele rivieren verstoft*