

# ‘Op de Congoboot stapte je in Antwerpen Afrika al binnen’

Ze varen al meer dan twintig jaar niet meer uit. Maar de mythe van de Congoboten is nog altijd intact. ‘Na mijn jaren op de Congoboot heb ik nooit meer met een schip meegevaren. Niets zou die ervaring hebben kunnen overtreffen.’

— Door Stijn Tormans / Foto's Saskia Vanderstichele



De Congoboot Leopoldville.

**T**oeval bestaat niet. Toen Daniel Rom vorig jaar het archief van zijn net overleden vader Jacques aan het sorteren was, botste hij op oude foto's van de Charlesville, een van de vele legendarische Congoboten. Het was de grote droom van zijn vader om die Charlesville terug naar de kade in Antwerpen te halen.

Mensen bezoeken nu eenmaal graag oude boten – dat wist Jacques als maritiem journalist als geen ander. Mensen bezoeken ook graag hun eigen verleden – dat wist Daniel dan weer.

Op een blauwe maandag was hij nog cadet geweest op de Charlesville. Toen hij de foto's bekeek, kwam alles weer boven. De uniformen. De discipline aan boord. Maar vooral de geur: een verzengende, bijna verslavende, tropengeur – de houten dekken waren ervan doordrongen. ‘Elke keer als ik in Antwerpen op het schip stapte, was het alsof ik Afrika binnenstapte.’

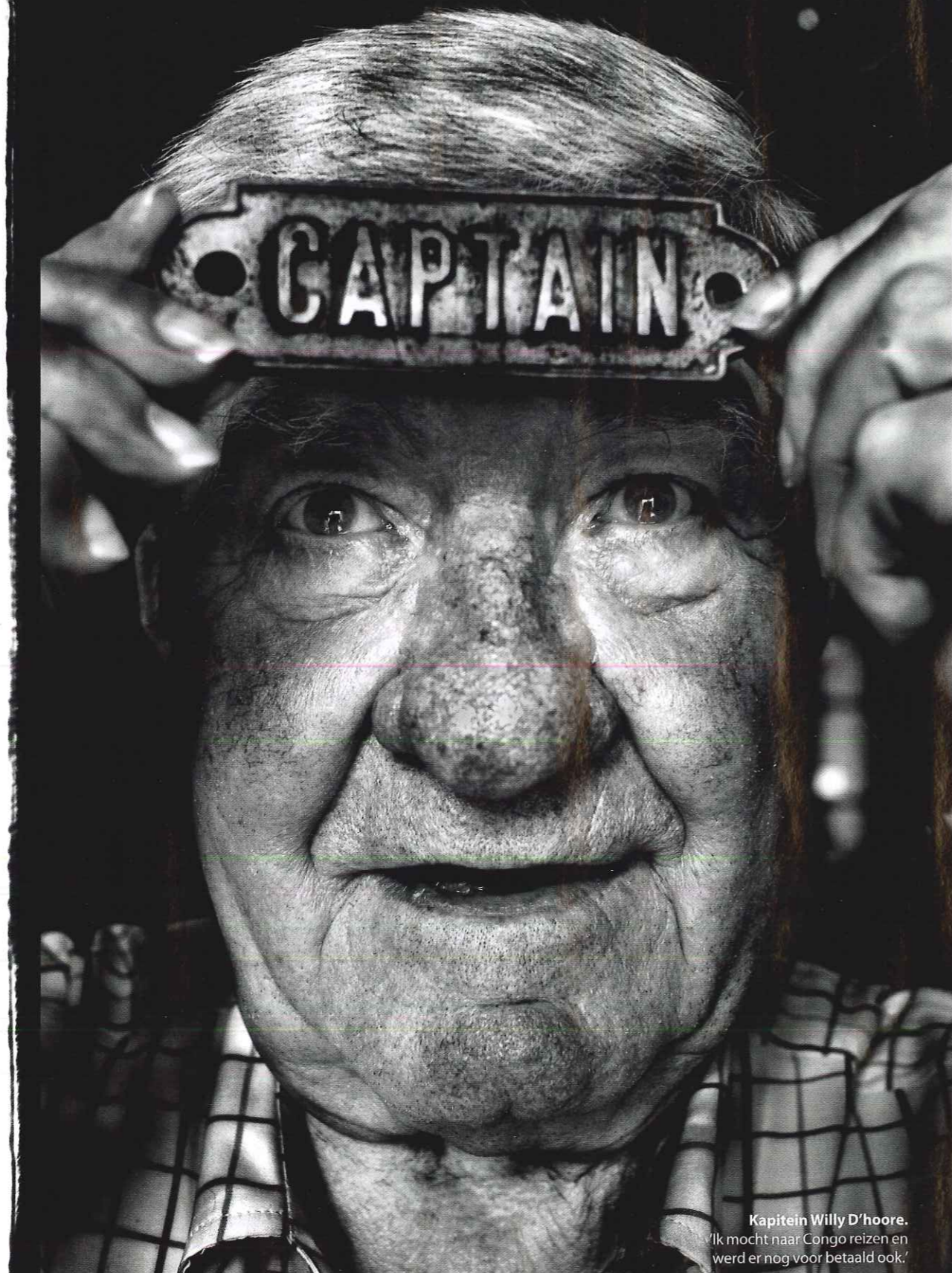
De Congoboten waren nog een erfenis van Leopold II. Een kolonie hebben is één ding, een mens moet er natuurlijk ook nog raken. Op verzoek van de koning en met de hulp van Britse investeerders kwam er een vaste verbinding Antwerpen-Congo. Op 6 februari 1895 verliet de eerste boot van de Compagnie Belge Maritime du

Congo (CBMC) de haven van Antwerpen. Er zouden er nog duizenden volgen. In 1930 – na een fusie – veranderde de naam van CBMC in CMB (Compagnie Maritime Belge), maar voor de rest veranderde er niet veel.

Dat gebeurde wel toen iemand het passagiersvliegtuig uitvond. Het zou het begin betekenen van een lange zwanenzang. Eind jaren tachtig verliet de laatste Congoboot de kade van Antwerpen. Van het verleden bleef toen al niet veel meer over: veel Congoboten waren ontmanteld. Behalve die Charlesville dus. Het schip was in 1976 verkocht aan een Oost-Duitse staatsrederij. In 1991, na de val van de Muur, hadden de oude ossi's het schip overgedragen aan de havenstad Rostock. En daar ligt het vandaag nog altijd: het schip doet dienst als jeugdherberg en is omgedoopt tot de Georg Büchner.

Vijftien jaar geleden vroeg het stadsbestuur van Rostock zich af of Antwerpen niet geïnteresseerd was in de boot. Per slot van rekening was het toch hun boot, hun koloniaal verleden. Op 't Schoon Verdiep nam toenmalig havenscheper Leo Delwaide (Open VLD) de telefoon op en zei 'nee, niet geïnteresseerd'.

Daniel Rom vindt dat nog altijd een blunder. ‘Dat schip is in 1951 – zoals de meeste andere Congoboten – gebouwd op de werven van ▶



Kapitein Willy D'hoore.  
‘Ik mocht naar Congo reizen en werd er nog voor betaald ook.’

► de Cockerill in Hoboken. Die boot leeft nog altijd in het hoofd van veel mensen: ze hebben hem zo vaak zien vertrekken en aankomen. En: hij verbeeldde de renaissance van de jaren vijftig.'

Toen zelfs in België de dromen tot aan de hemel reikten.

Herinneringen. In Antwerpen bestaat er nog iets als een Congobootroute. Die begint aan het Centraal Station, waar de koloniale uit de trein stapten. Dan De Keyserlei over, de Meir. Tot aan het Steen, een van de eerste opstapplaatsen van de Congoboot (later verhuisde de CMB naar de Zeekaaien). Er bestaan duizenden zwart-witfoto's van dat vertrek. Waar trouwens elke keer hetzelfde op te zien is: heel veel mensen.

De Congoboot vormde niet alleen het decor voor veel foto's, ook voor heel wat films. In *Blueberry Hill* bijvoorbeeld van Robbe De Hert. Die trouwens maar al te goed wist waarover hij filmde: hij was zelf matroos geweest op de Congoboot. Had nog bibbergeld gekregen, toen de situatie in Congo uit de hand liep. En ook nog iets dat op kauwgom leek, net voor hij opstapte. Tot hij erop begon te kauwen: het bleken condooms te zijn. Op de Congoboot had De Hert met scha en schande de wereld leren kennen.

Op de aftiteling van zijn *Blueberry Hill* bedankte hij kapitein Willy D'hoore. Een veteraan van de Congoboten. Ook hij heeft aan boord met scha en schande de wereld leren kennen.

Hij stapte voor het eerst op in 1953. Net achttien geworden, opgegroeid in een of ander hol van Pluto in West-Vlaanderen. En plots stond hij daar op die boot die oneindig groot leek.

'Ik was leerling-cadet: dat stelt niets voor. Ik mocht het koper poetsen onderweg.' Maar tot zijn grote genoegen mocht hij ook stiekem naar buiten loeren. 'Niet vergeten: in die dagen heerste er nog armoede in Vlaanderen, het land was volop aan het herstellen van de oorlog. Niemand ging toen op reis. En ik werd betaald om op reis te gaan. En nog goed betaald ook: al gauw verdiende ik 3500 frank per maand, 15 frank voor een overuur. Wat dus ongelofelijk veel was voor die periode. Een meester-metser verdiende in die dagen 4000 frank.'

Willy herinnert zich nog alles van die eerste reis. Hoe indrukwekkend de zee was. De eerste tussenstop in Tenerife (om brandstof te tanken). Dan weer voor zes dagen de zee op. Tot het zeewater plots bruin werd: de monding van de Congostroom. En dan was het nog zeven uur tot de haven van Matadi. 'Nooit vergeet ik het



1962. Een dode aan boord wordt in de zee geworpen.

een week moesten we terug naar huis.'

Het zou voorlopig zijn laatste reis zijn met de Congoboot. 'De kapitein en al het hogere personeel spraken toen Frans. In die tijd sprak iedereen op de CMB Frans – zelfs op de kade in Antwerpen. Behalve ik. Tot een vriend me zei: "Je moet aan de kapitein vragen: *qu'est que je peux faire pour vous?*" Dat deed ik. Hij antwoordde: "*Je vais vous prendre à un autre bateau pour apprendre le métier.*" Ik werd gedegradeerd, moest op een andere boot de stiel gaan leren. Maar dat deed mij niet. De bestemming van die andere boot was Rio.' En het carnaval in Rio meemaken: dat klonk in Willy's hoofd een stuk opwindender dan Matadi. 'Later besepte ik dat meevaren met de Congoboot het hoogste was wat je als zeeman kon bereiken.'

## 'Er waren twee soorten mensen die meevoeren met de Congoboot: mensen die met een vastomlijnd idee naar Congo trokken. En mensen die op de dool waren.'

In de jaren zestig keerde Willy terug naar de Congoboten. Tegen het einde van de jaren zestig werd hij zelfs kapitein op de boten. 'De sfeer na de onafhankelijkheid was anders. Vanaf toen voeren er geen overheidsambtenaren mee. Daarvoor was dat eigenlijk nog de regel: de CMB had een contract met de overheid.'

Willy herinnert zich ook nog levendig het jaar 1960, toen er honderden mensen te veel op de Congoboot zaten. Belgische vluchtelingen. De spanning, ook, aan de kade. En aan boord.

'En toch hebben we nooit bibbergeld gekregen – zoals Robbe beweert', zegt Georges Bogaert. 'Bibbergeld kreeg je bij gevaarlijke opdrachten. En als je voer naar landen waarmee we in oorlog lagen. Maar voor zover ik weet, hebben wij nooit in oorlog gelegen met Congo.'

moment dat ik aan wal stapte in Congo', zegt Willy. 'Al de euforie, die zwarte mensen. Ik had in mijn leven nog maar één donkere medemens gezien: op de kermis in Assebroek.'

Maar de euforie ebde snel weg. 'Er liepen ook Belgische koloniale rond. Maar er hing absoluut geen Belgen-onder-elkaarsfeertje. Integendeel. Die koloniale wilden niets met ons, zeemannen, te maken hebben. Ik herinner me zelfs dat er boven bepaalde cafés en eetgelegenheden een bord hing: *'Interdits aux chiens et marins'*. Dat was een enorme ontzuivering. Nu goed, we bleven niet lang in Matadi. Na

Georges was tussen 1962 en 1964 *elektrotechniker* op de boot. Zelfde verhaal als Willy. Ook achttien, wou de wereld zien. Maar hij gaf er na twee jaar de brui aan. 'Ik had in die periode mijn vrouw leren kennen. We hadden wel afspraken gemaakt. Maar elke keer minstens zes weken van huis... Ik had op die Congoboot ongelofelijk veel relaties kapot zien gaan. Ze zeggen dat een zeeman in elke stad een schat heeft: daar zit wel een grond van waarheid in. Maar ik wou bij mijn vrouw en kind zijn.'

Toch blijven de jaren op de Congoboot nog altijd een van Georges' dierbaarste herinneringen. 'Het waren drijvende hotels. Enorm luxueus. Alles werd gedaan voor de passagiers: kleren gewassen, gestreken, eten klaargemaakt... En eigenlijk voor betrekkelijk weinig geld. In die periode kostte een dag op de Congoboot 1000 frank. Dat was 15.000 frank voor een overtocht. De heenreizen verliepen meestal kalm, maar op de terugreis naar België werd er vaak duchtig gefeest met het geld dat de koloniale verdiend hadden in Congo. Niet dat wij daar veel van merkten – wij mochten niet in contact komen met de passagiers.'

Nooit zal Georges ook zijn evenaarsdoop vergeten. 'Zoals iedereen die met de Congoboot meegevaren is. Elke keer als we de evenaar passeerden, werden de onervaren passagiers en bemanningsleden gedoopt. Voor vrouwen viel die doop nogal mee. Maar de mannen werden niet gespaard: de meesten werden ontkleed, stukken van hun haren werden geschoren, ze werden ingesmeerd. Allemaal ter ere van Neptunus, die niet gebruskerd mocht worden.'

Georges heeft nog altijd zijn diploma. 'Wij, Neptunus, Saturnus' en Cybeles zoon, God der Oceanen, Zeeën en Stroom, Koning der Orkanen en Winden, verklaren dat Mr. G Bogaert moedig de talrijke en afwisselende beproevingen heeft doorstaan van de doop onder de linie. Wij gebieden de Tritonen, Naiaden, Nereïden en alle Overheden hem op alle wateren vrije doortocht te verlenen, gedurende zijn reizen over zijn dagen te waken, desgevallend hem bijstand ter verdediging of hulp te schenken. Zijn hoogheid Neptunus.'

Georges: 'Dat diploma moest je bij elke nieuwe reis meenemen. Iemand die zich niet had laten dopen: dat was ondenkbaar, die hoorde er niet bij.'

Pas veel later besepte Georges dat hij toen de tijd van zijn leven aan het meemaken was. 'Na de Congoboot heb ik nooit meer op zee gevaren. Meegaan met een cruiseboot: dat zegt me niets. Tegen de herinnering aan de Congoboot kon niets op.'

Het enige tastbare dat nog overblijft van die herinnering, zijn ivoren beelden die hij heeft meegebracht uit Matadi. En foto's ook, veel foto's. Van de Congostroom, de zee. Van hemzelf, ook, in wit uniform (en zoveel haren rijker nog). Maar ook van een vrouw die

in zee wordt gegooid. 'Dat ging door merg en been', vertelt Georges. 'Ze had aan boord een hartstilstand gekregen. De kapitein moest op dat moment een beslissing nemen: het lijk bewaren of in zee werpen. Meestal opteerde hij voor de laatste mogelijkheid. Veel hing er ook van af of de persoon in kwestie familie had. Er waren namelijk twee soorten mensen op de Congoboot: mensen die met een vastomlijnd idee naar Congo trokken, om er een nieuw leven te starten. Maar ook mensen die op de dool waren.'

Het gebeurde wel meer dat een van hen de oversteek niet overleefde. Rond de eeuwwisseling had de krant *La Métropole* een rubriek: doden en geboortes op de Congoboot. In die dagen namen oudere passagiers zelfs hun doodskist mee de boot op. Kwestie van, in geval van doodsnood, voorzien te zijn.

Uiteindelijk stierf ook de Congoboot op een dag eind jaren tachtig.

De cargoverbinding Antwerpen-Matadi werd in 2003 nieuw leven ingeblazen. Net als de haven van Matadi, trouwens. Maar passagiers uit Antwerpen zouden er niet meer aanmeren.

Willy D'hoore is een paar jaar geleden weer naar Rostock gereisd. Om te kijken wat er eigenlijk nog overbleef van de Charlesville. Niet uit nostalgie, maar uit nieuwsgierigheid. Het viel allemaal geweldig goed mee. Het schip miste weliswaar een schroef – is dus ook niet meer zeewaardig – hier en daar zijn er ook een paar kleine dingen vermassacreed. Maar voor de rest is alles nog intact.

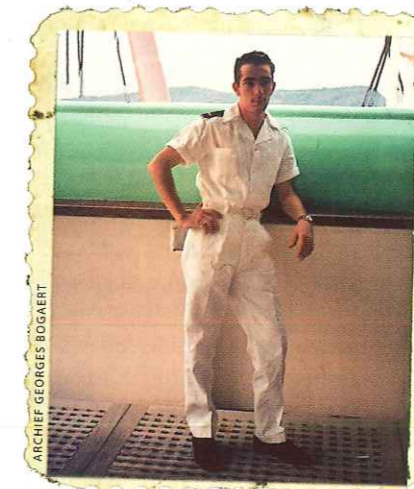
Behalve misschien dat het schip zo onwerkelijk klein leek. In zijn herinnering leek het oneindig veel groter dan 153 meter. Maar in 1953 was ook de wereld oneindig veel groter. En stopten er ook nog passagiersschepen

aan de kade in Antwerpen.

'Ik weet niet of we de Charlesville ooit terug naar hier zullen kunnen halen', zegt Daniel Rom. 'Dit is al de derde keer dat we het proberen – deze keer in samenwerking met Watererfgoed. Maar de politiek moet zich er ook achter scharen, natuurlijk. Elke keer als ik het opwerp, reageert iedereen enthousiast. Tot er geld op tafel moet komen: dan zwijgt iedereen. Terwijl: het heeft te maken met respect voor je eigen verleden. In Rotterdam kan het bijvoorbeeld wel. Daar hebben ze een enorm schip naar de kade gehaald: dat lokt tienduizenden toeristen naar de haven. Stiekem had ik gehoopt dat de Charlesville verwerkt zou zijn in de nieuwe plannen voor de Scheldekaaien, maar helaas. In elk geval: als het stadsbestuur van Antwerpen blijft talmen, dan zoek ik naar een andere stad. Een mens kan niet blijven wachten.'

Zelfs niet op zijn eigen verleden. **EB**

Voor meer info over de Charlesville, bezoek de site van Watererfgoed: [www.watererfgoed.be](http://www.watererfgoed.be)



Georges Bogaert (in 1962)  
'Ik heb nog altijd heimwee naar die boot.'