

Werken aan de slagader van Congo

De Belgische baggeraar DEME baggert dezer dagen de CONGOSTROOM uit. Een relatief kleine klus met een gigantische impact. Grote schepen geraken opnieuw tot in de havens Boma en Matadi, en er ligt weer voedsel in de winkels. De vraag is voor hoelang? Wij voeren mee met de sleehopperzuiger Orwell.

MARC DE ROO, BOMA EN KINSHASA

Voor de 15 bemanningsleden - Belgen, Filipijnen, Oekraïners - is het spectaculaire er al een tijdje af, maar het zicht vanop de Belgische baggerboot Orwell in het midden van de gigantische Congostroom is imposant. De groene sleehopperzuiger van DEME bevindt zich op het breedste stuk van de rivier, op een uurtje varen van de havenstad Boma in Beneden-Congo. Links ligt Angola, rechts Congo, 90 kilometer stroomafwaarts ligt de Atlantische Oceaan. De rivier is hier zo'n 20 kilometer breed.

Al meer dan anderhalve maand is de Orwell - de klok rond, zeven dagen per week - bezig met het verdiepen van de rivier en het uitbaggeren van een 100 meter brede vaarstraat door een grote zandbank. Gedetailleerde hydrografische kaarten en gps tonen waar het zand moet worden opgegraven en gedumpt. Eind maart moet de klus rond zijn.

Dan wordt de Belgische - Congo's slagader - weer bevaarbaar voor grote schepen. 'Toen we twee maanden geleden in Boma aankwamen, was hier amper nog rijst of ander voedsel te vinden. De winkels waren vrijwel leeg', zegt de jonge DEME-ingenieur Jean-Charles Nerinx. 'Pas toen we enkele honderdduizenden inwoners. Het is ook de tweede haven van Congo, na het 60 kilometer verder stroomopwaarts gelegen Matadi. De vervallen koloniale huizen en scholen, de voormalige hoofdzetel van de Agence Maritime Internationale (ex-CMB), het standbeeld van voormalig president Joseph Kasavubu en de gietijzeren Belgische kapel herinneren aan de mooie stad die Boma - tussen 1886 en 1926 de hoofdstad van Kongo Vrijstaat - ongetwijfeld was. De 700 jaar oude baobab-boom waarin Stanley twee nachten

VERGANE GRANDEUR

Boma, 90 kilometer landinwaarts langs de Congostroom, is een stad van enkele honderdduizenden inwoners. Het is ook de tweede haven van Congo, na het 60 kilometer verder stroomopwaarts gelegen Matadi. De vervallen koloniale huizen en scholen, de voormalige hoofdzetel van de Agence Maritime Internationale (ex-CMB), het standbeeld van voormalig president Joseph Kasavubu en de gietijzeren Belgische kapel herinneren aan de mooie stad die Boma - tussen 1886 en 1926 de hoofdstad van Kongo Vrijstaat - ongetwijfeld was. De 700 jaar oude baobab-boom waarin Stanley twee nachten

Het probleem kwam niet als verrassing. De Régie ging eind 2008 al te rade bij de gerenommeerde Antwerpse professor Jean Jacques Peters van het Wa-

verblijf, is de enige toeristische attractie.

Zoals overal in Congo is van de grandeur weinig overgebleven. De krakemikkige incheckbalie aan de luchthaven - een rode hobbelige strook zand tussen het gras - kan qua uitstraling wedijveren met het voetballokaal uit de eindeloos herhaalde tv-serie 'De Kampioenen'. De korte weg van de *aérodrome* naar het stadscentrum is een saaienschakeling van gevaarlijke putten, plassen en opgehoort plastic. Nergens ligt asfalt.

Langs de weg brengen kleurrijk geklede Congolezen hun waren aan de man, hoofdzakelijk tweedehandspullen die in Europa goed zijn voor het containerpark. Enkele leuren met kranten waar in geuren en kleuren de mislukte - en volgens sommigen geëscendeerde - aanslag op president Jozef Kabila van het weekend voordien uit de doeken wordt gedaan.

Begin januari kreeg Boma af te rekenen met een 'voedseltekort'. Een eind voor de stad lagen 16 tot 20 grote schepen

Een container die in Matadi aankomt, doet er gemiddeld drie weken over vooraleer hij zijn Congolese bestemming bereikt.

geblokkeerd omdat de 4.700 km lange Congostroom tussen Malela en Boma op bepaalde plaatsen bijna volledig was verzand. De schepen konden nog amper Boma en Matadi - de overslaghavens voor de bevoorrading van Kinshasa - bereiken.

'De Congostroom heeft een enorme kracht en zoekt zijn eigen bedding. De afgelopen jaren was de vaargeul langs de Angolese grens serieus verzand', zegt Robert Mbwanga Bila, de topman van de Régie des Voies Maritimes (RVM). Die staatsinstelling staat in voor het beheer van de Congostroom tussen Matadi en de Atlantische Oceaan. 'Op sommige plaatsen was de diepgang nog slechts 3 meter en dat vormde een serieus obstakel voor de scheepvaart. Het verzandingsprobleem was nooit eerder zo acuut.'

Het probleem kwam niet als verrassing. De Régie ging eind 2008 al te rade bij de gerenommeerde Antwerpse professor Jean Jacques Peters van het Wa-

terbouwkundig Laboratorium in Chatelet, een 'Congostroom-auctoriteit'. Die stelde dat dringend baggerwerken nodig waren om te vermijden dat de scheepvaart op de stroom stilviel.

De RVM kon haar drie baggerschepen echter niet inzetten omdat ze geen geld had voor brandstof en reservoorderdelen. De Congolese overheid gaf dan maar toestemming een baggerschip te huren. President Kabila vreesde dat de bevoorrading van Kinshasa in het gedrang zou komen en de voedselprijzen spectaculair zouden stijgen. Bovendien liep de staat belangrijke douane-inkomsten mis. 'De overheid begreep plots hoe belangrijk een goed functionerende Congostroom is', zegt een RVM-topman.

Voor de financiering van het baggercontract vroegen de Régie-gehoor bij de Belgische bank-vertegenwoordiger KBC, maar die kreeg geen garantie van Delcredere. 'We moesten dus een andere oplossing zoeken. Toen kwam Maersk - de grootste rederij ter wereld - met het voorstel het project te prefinancieren', zegt Mbwanga Bila.

DEME-topman Alain Bernard: 'Delcredere schuwt meer en meer risico's. Dat is een groot probleem. Ook ons contract in Congo werd niet gedekt, alhoewel de betalingen gebeuren via de grootste rederij ter wereld. Wat wil je op een kleine zekerheid? Veel projecten blijven daarvoor onbespreekbaar en Belgische exporteurs dreigen een deel van hun opportuniteiten te verliezen.'

OPVOLGING NODIG

'Het was absoluut nodig dat werd ingegrepen', zegt Mbwanga Bila, de gedelegeerde bestuursdirecteur van Maersk Congo. 'De diepgang op de rivier ging al twee jaar achteruit en we vreesden het ergste voor onze schepen.' De Deense scheepvaartgroep Maersk doet zelden aan 'pre-financiering' en zeker niet op een kleine markt. 'Congo vertegenwoordigt slechts 4 procent van ons volume in sub-sahara Afrika. Toch kreeg ik na een week al het fiat uit Kopenhagen. De Congostroom is goed voor 85 procent van de in- en uitvoer in het westen van Congo. Het is Congo's *lifeline*.

Maersk stelde als grootste containerklant van Matadi 3,5 miljoen euro ter beschikking in ruil voor goedkope havenrechten. De Régie schreef vervolgens een aanbesteding uit om de rivier tussen Malela en Boma uit te diepen van 18 tot 26 voet (8 meter). DEME haalde de opdracht binnen. Jan De Nul viste achter het net. Het is sinds 1989 geleden dat DEME nog in Congo actief was.

'Het gaat om een kleine opdracht maar wel een belangrijke. Omdat we sterk geloven in de groei van Congo, zegt



FEITELIJK CONGOSTROOM

- **Ontspringt** in Katanga met als bron de rivieren Luapula en Lualaba.
- **Voedt** de Inga-stuwdam, 200 kilometer ten zuidwesten van Kinshasa.
- **Mondt uit** in de Atlantische Oceaan, aan de grens met Angola.
- **Lengte:** 4.700 km (inclusief de Zambesin Zambia).
- **Diepte:** tot 230 m. Dat maakt van de Congo de diepste rivier ter wereld.
- **Bevaarbaar:** 3.000 km, niet tussen Kinshasa en Matadi (38 watervallen).
- **Locatie** voor Joseph Conrad's boek 'Heart of Darkness' (1902).

In hoeverre hij woord kan houden, hangt van tal van factoren af. Op het moment dat hij dat zegt, valt op het RVM-hoofdkwartier de elektriciteit uit. De acht andere aanwezige topmensen van de Régie reageren stevig. Dagelijkse kost. Iemand doet de gordijnen open om licht binnen te laten. Het gesprek gaat voort, maar meteen wordt duidelijk dat de meest evident lijkende voorzettingen in Congo 'niet evident zijn'.

JUNKYARD

Eigenlijk moet RVM de onderhoudsbaggerwerken uitvoeren. Maar de Régie heeft geen geld om haar baggerschepen van benzine te voorzien, laat staan om ze op te lappen. De RVM-werf in Boma is niet meer dan een *junkyard* van oude schepen, auto's, vliegtuigwrakken, versrongen staal. Aan de ingang staan saluerende soldaten. Maar gewerkt wordt er niet. Of toch: in het midden van het terrein rijdt een Congolees in de snikhete zon een stukje gras af.

Iets verderop - in het 'opleidingsgebouw' van de *chamrier naval* - kreeg DEME een lokaal ter beschikking van waaruit het zijn baggerboot Orwell aanstuurt. Aan de deur hangt een met een oude schrijfmachine getikt opschrift. De punaises dateren uit de jaren zestig. Binnen toekelt een zestal DEME-ingenieurs op een hoop gegooides cursussen. Af en toe komt iemand langs om het tapijt op de gang te vegen. Met een borstel.

'Het gaat om een kleine opdracht maar wel een belangrijke. Omdat we sterk geloven in de groei van Congo, zegt

Bernard, die in Congo is geboren. De DEME-topman stuurt binnenkort twee ingenieurs om RVM te helpen bij de opvolging van het baggerproject. Vanaf juli daalt het waterpeil op de Congostroom en zijn onderhoudsbaggerwerken nodig. Anders droogt de rivier op korte termijn opnieuw te verzanden. 'En dat willen we absoluut vermijden', zegt RVM-topman Mbwanga Bila.



toonbeeld van slecht management. De helft van de inkomsten ging naar exorbitante lonen voor te veel (oud) personeel. 'We mochten jarenlang onze tarieven niet verhogen maar onze kosten stegen wel. Dat verklaart onze slechte financiële toestand', zegt Mbwanga Bila. Hij maakt duidelijk dat de wil er is om de toestand te veranderen. De Régie mag sinds begin dit jaar partnerschappen sluiten met pri-

VERNER HAMMEKEN (CEO MAERSK CONGO)

'Congo wordt het Guangdong van Afrika'

Nee, het is geen straf om in Congo te werken', zegt Verner Hammeken, sinds twee jaar de CEO van Maersk Congo. 'In dit land kan je als individu nog iets veranderen. Hier is immers veel te doen. Kijk naar Kinshasa. 10 miljoen mensen, 60 procent werkloosheid, infrastructuur nagenoeg nihil. Maar de kansen zijn gigantisch.'

'Ik behoor tot de groep 'Congo-optimisten', zegt Hammeken, die voordien acht jaar in Peking werkte. 'Ik zie niet in waarom Congo niet het Guangdong van Afrika kan worden. De Zuid-Chinese provincie deed er 15 jaar over om vanuit het niets de fabriek van de wereld te worden. Hier zal het wel dubbel zo lang duren, maar Congo heeft alles om succesvol te worden: een grote bevolking, immense grondstoffrijkdom, geen gevaar voor grote natuurrampen en dicht bij grote markten als Europa, Zuid-Amerika, India, Zuid-Afrika en Nigeria.'

Een belangrijke voorwaarde is dat Congo politiek in de plooi valt en er een zekere stabiliteit komt, erkent Hammeken. 'Maar niets kan Congo beletten een grote fabriek te worden. Binnen twintig jaar hebben Nokia en Motorola



De infrastructuur is nagenoeg nihil, maar de kansen zijn gigantisch.

Afrikaanse land waar je pessimistisch over kan zijn, is Somalië. Maar of ik nu een medaille verdien voor mijn werk? Nee, die is voor mijn vrouw, die doet vrijwilligerswerk met Congolese gehandicapten.'

vebedrijven. Bila wil dat pps-model ook voor de onderhoudsbaggerwerken toepassen. 'Zodat we onmiddellijk kunnen ingrijpen als zich nog eens een diepgangprobleem aandient.' Maersk is alvast niet bereid nog eens zijn nek uit te steken. 'RVM moet instaan voor het onderhoud van de rivier', zegt Hammeken. Volgens Bila zijn andere rederijen - hij verwijst naar het Franse Del-

mas - geïnteresseerd. Van de Belgische overheid kreeg de Régie 2,5 miljoen euro om zijn baggerschepen te herstellen, met als uitdrukkelijke voorwaarde dat ze het geld enkel gebruikt voor herstellingen en niet voor de aankoop van brandstof. 'Want daartoe is ze wel in staat', zegt een bron.

Het onderhoud van de Congostroom is niet het enige infrastructuurprobleem.

hier mogelijk de grootste fabrieken ter wereld. Het enige wat ontbreekt om die groei te ondersteunen, is infrastructuur. Er is geen link tussen het rijke Katanga en Kinshasa. De logistieke kosten bedragen hier de helft van de totale kosten. Een ander nadeel is dat Congo geen diepzeehavens heeft. En ja, ook Congo kreeg af te rekenen met de economische crisis. Toch blijven veel Congolezen geloven dat het ooit beter wordt.'

De Chinese greep op Afrika vindt Hammeken overdreven. 'Het Chinese ruilhandelsmodel - infrastructuur voor grondstoffen - komt veelvuldig in de media. Maar ook de Europeanen, Zuid-Koreanen, Indiërs en Amerikanen investeren fors in grote projecten. Voor Maersk is Afrika superbelangrijk, een van de 'emerging markets'. Het enige wat je nooit mag vergeeten, is dat alles hier langer duurt dan je dacht. Je moet optimistisch blijven. En doorzetten. Het enige werken uitvoert in ruil voor lucratieve ertsen- en oliecontracten. Maar ook op de route zijn grote delen onoverhard. In het oosten en het noorden liggen buiten

Ook de havens functioneren niet zoals het hoort. De haven van Antwerpen heeft Matadi en Boma bijgestaan met basisherstellingen van havenkaaien en leidde de afgelopen jaren 200 Congolese havenarbeiders en arbeiders op. 'De meest elementaire dingen eerst', zegt Nico Vertongen, de directeur Afrika van het Antwerpse Havenbedrijf. 'Sommigen hadden nog nooit een opleiding gehad. Ze wisten niet hoe ze een boot moesten lossen, hoe ze een kraan moesten bedienen, hoe ze veilig moesten werken. Maar de greitigheid om te leren is enorm.'

Het Antwerpse havenbestuur helpt nu de Congolese haven- en spoorwegbeheerder Onatra een structuur op te zetten waarbij de havenautoriteiten concessies kunnen verlenen aan privébedrijven, zoals in Antwerpen. 'Een container die in Matadi aankomt, doet er gemiddeld drie weken over vooraleer hij zijn Congolese bestemming bereikt.'

Als we dezelfde avond met de auto van het centrum van Kinshasa - goed voor zo'n 10 miljoen inwoners - naar de internationale luchthaven van N'Djili rijden, dringen de woorden van Hammeken echt tot ons door. Elke dag komen circa 4 miljoen mensen Kinshasa binnen en 's avonds gaan ze terug naar huis. Dat veroorzaakt een enorme chaos. Duizenden - vaak onverlichte - auto's en geelgroene schroothoopprijs VW-camiotettes die fungeren als openbaar vervoer, banen zich in het donker een weg naar de luchthaven. Overal liggen putten. Overal lopen mensen.

Als we na anderhalf uur aankomen, zien we dat één reuzenletter van het neobord van N'Djili International Airport niet langer oplicht. 'Onderhoud' is een woord dat in het Swahili en het Lingala niet bestaat, vertelt een Belg die hier al jaren schitterend werk levert. Op de radio zingt een rapper met typisch Congolese zelfspot 'Nous sommes fatigués'.

