

Congo 1960: de dramatische onafhankelijkheidsperiode

Wilfried De Brouwer

Traduction :

André Perrad

& Mich De Weirdt

Congo 1960 : la période dramatique de l'indépendance

Deel 3:

De Belgische militaire acties tijdens de evacuatie

Scenario

De onlusten in Leopoldstad en Matadi in 1959 hadden reeds aangetoond dat de verhouding tussen blanken en zwarten in onze voormalige kolonie zeer gespannen was. De overgang naar onafhankelijkheid zou niet rimpelloos verlopen. De enige die rotsvast geloofde in de onwrikbaarheid van het binnenlands veiligheidssysteem was generaal Janssens, de patron van de Weermacht. Hij was er van overtuigd dat de "inlanders" wel zouden luisteren naar hun officieren, en dat waren allemaal Belgen.

Maar heel wat kolonials hadden hun twijfels. Ze hadden gezien en gehoord hoe de Congolese leiders tijdens hun verkiezingscampagnes de bevolking opjutten met valse verkiezingsbeloftes. De Belgen werden afgeschilderd als profiteurs, slavendrijvers, en van de ene dag op de andere zou, na de onafhankelijkheid, de levensstandaard van de inlanders op het niveau getild worden van de blanken.

Diegene die ook inzag dat we op onze hoede moesten zijn was de toenmalige minister van landsverdediging, Arthur Gilson. Hij was een paar keer op bezoek geweest bij de Belgische militairen in Congo en was er van overtuigd dat het bestaand contingent op de basissen Kamina (Katanga) en Kitona (Beneden Congo) moest versterkt worden. Het militair apparaat had ook nog 'antennes' voor de Zeemacht in Banana en Boma, aan de monding van de Congostroom.

Nog voor de onafhankelijkheid werd versterking gestuurd op diverse fronten; een bataljon para's in Kitona, waarvan een compagnie in Leopoldstad (Léo) en twee bataljons commando's in Kamina. De capaciteit van het luchttransport in Kamina werd verhoogd tot zeven C-47's en zes C-119's. Bovendien werden zestien Harvards van de

Partie 3 :

Les actions militaires belges durant l'évacuation

Scénario

Les troubles à Léopoldville et Matadi en 1959 avaient déjà montré que la relation entre Blancs et Noirs dans notre ancienne colonie était très tendue. La transition vers l'indépendance ne se passerait pas sans heurts. La seule personne qui croyait fermement dans la valeur inébranlable du système de sécurité intérieur était le général Janssens, patron de la Force Publique. Il était persuadé que les « indigènes » obéiraient à leurs officiers, qui étaient tous des Belges.

Mais beaucoup de coloniaux en doutaient. Ils avaient vu et entendu les dirigeants congolais conditionner la population par de fausses promesses durant leurs campagnes électorales. Les Belges étaient dépeints comme des profiteurs, des esclavagistes et du jour au lendemain, après l'indépendance, le niveau de vie des indigènes serait élevé à celui des blancs.

Celui qui a compris que nous devions être vigilants était le ministre de la défense nationale de l'époque : Arthur Gilson. Il était allé quelques fois visiter les militaires belges au Congo et était convaincu que le contingent existant sur les bases de Kamina (Katanga) et Kitona (Bas-Congo) devait être renforcé. L'appareil militaire disposait encore des « antennes » de la Force Navale à Banane et Boma à l'embouchure du fleuve Congo.

Avant l'indépendance, un renfort fut envoyé sur divers fronts ; un bataillon de paras à Kitona dont une compagnie à Léopoldville (Léo) et deux bataillons de commandos à Kamina. Le potentiel de transport aérien à Kamina fut porté à sept C-47 et six C-119. De plus, seize Harvard de l'école de pilotage de Kamina furent convertis en T-6A, ce qui permettait de les armer de six roquettes, deux bombes et quatre

vliegschool in Kamina omgebouwd tot T-6A's wat toeliet om ze te bewapenen met zes raketten, twee bommen en vier machinegeweren. De T-6A's werden ontplooid in drie flights van elk vier vliegtuigen en vijf piloten, de eerste in Kigali om de onlusten tussen de Hutu's en Tutsi's te bedwingen, de tweede in Kindu en de derde in Kitona. Maar ook de Zeemacht zette koers naar Congo; in juni verzamelden het troepentransportschip "Kamina" en vier kustvaarders zich in de haven van Banana.

mitrailleuses. Les T-6A furent déployés en trois flights de chacun quatre avions et cinq pilotes, le premier à Kigali pour contrôler les incidents entre Hutus et Tutsis, le deuxième à Kindu et le troisième à Kitona. La Force Navale a également mis le cap sur le Congo ; en juin, le navire transporteur de troupes « Kamina » et quatre navires côtiers se sont rassemblés dans le port de Banana.

T-6A with 6 rockets and 2 gunpods. (A. Van Haute)



C-119 reinforcements in Kamina.



De eerste militaire acties

Zoals reeds vermeld in het eerste deel duurde het slechts enige dagen tot de basis van de Weermacht rumoerig werd - de verwachte opslag en benoemingen kwamen er niet - en de eerste revoltes werden genoteerd zowel in Leopoldstad (Léo), Matadi, Thysstad, Luluaburg als in Elisabethstad (Éville). Toen op 07 juli een trein met geslagen en vernederde Belgen uit Thysstad in Léo aankwam, en het geweld in de stad toenam, werd het duidelijk dat de uitpattingen van de ANC¹ rebellen niet meer controleerbaar waren. De regering besliste noodgedwongen om de Belgische troepenmacht in Congo nog op te drijven en een massale evacuatie op gang te brengen. De Sabenavloot werd opgeëist en de militaire transportvloot werd uitgebreid met 15 C-119, twee DC-4's en drie DC-6A's.

Tot **09 juli** nemen de Belgische militairen een passieve houding aan, maar wanneer het duidelijk wordt dat de toestand uit de hand loopt, beslist de regering om actief op te treden. Dit ondanks de houding van Lumumba, de eerste minister en minister van landsverdediging, die elke aanvraag weigert om Belgische militairen toe te laten hun landgenoten te beschermen bij de evacuatie. Dit ongevraagd militair optreden wordt door de internationale gemeenschap beschouwd als een agressie.

Matadi wordt lam gelegd door stakers, maar de haven is van levensbelang voor de bevoorrading van Léo, vooral om de nodige brandstof te kunnen leveren voor de vliegtuigen die ingezet moeten worden voor de evacuatie van de vluchtelingen. De Belgische militaire leiding beslist om de staking te breken op een passieve manier. Met de hulp van de Zeemacht ontschepen de Ardeense Jagers op **10 juli** in Matadi, terwijl Boma via een landoperatie door een compagnie commando's wordt ingenomen. De instructies zijn om dit gewelddoos te doen. Dit lukt vrij goed in Boma, maar in Matadi worden de Ardeense Jagers ontvangen op hevig geschut. Er is dus geen sprake meer om de haven op een "vreedzame" manier over te nemen. De kustvaarder 'De Moor' beantwoordt het vuur en de Harvards van Kitona worden op **11 juli** ter hulp geroepen. De Harvard piloten, waaronder ondergetekende, krijgen de instructie om niet onnodig de wapens te gebruiken en zeker geen slachtoffers te maken. Onze oversten dachten nog steeds dat de rebellen zouden gaan lopen wanneer ze 'gevechtsvliegtuigen' zagen. Niets was minder waar; we moeten de torens waarop het ANC geschut staat opgesteld neutraliseren, het luchtafweergeschut spuwt vuur en vlam en er wordt een vliegtuig neergehaald. Gelukkig wordt de piloot, Guy Depypere, gered, maar de andere Harvards landen terug in Kitona met kogelgaten².

In de late namiddag doet zich een belangrijk incident voor op de weg tussen Thysstad en Matadi. De rebellerende ANC leiding in Thysstad had bedreigd versterking te sturen naar Matadi en één van de Harvard-piloten (Jim Van Roy) wordt gevraagd een verkenningsvlucht uit te voeren. Op bepaald ogenblik merkt hij een klein konvooi op met een gepantserd voertuig en enige militaire camions, op weg naar Matadi. Hij wordt beschoten en hij beantwoordt het vuur; de pantserwagen wordt geraakt en vernield. Dit gebeurt tegen de valavond en Jim landt in Kitona in de volledige duisternis. Ik was de enige die nog aanwezig was in de flight en heb onmiddellijk na zijn landing zijn relaas gehoord. Hij was ervan overtuigd dat hij beschoten werd omdat hij in de vallende duisternis zeer goed de vlammetjes zag die uit de loop van het geschut van het pantservoertuig kwamen. Hij was teruggekeerd boven het grondgebied

1. De Weermacht werd omgedoopt tot Armée Nationale Congolaise (ANC).

2. Meer hierover in het 'Dagboek van een FAF piloot'
<http://www.vieillestiges.be/nl/articles/3>

Les premières actions militaires

Comme indiqué dans la première partie, il ne faut que quelques jours pour que l'agitation gagne le cœur de la Force Publique - les salaires et les nominations attendues n'arrivent pas - les premières révoltes sont signalées aussi bien à Léo, qu'à Matadi, Thysville, Luluabourg et Elisabethville (Éville). Lorsque le 07 juillet, un train de Belges brutalisés et humiliés arrive de Thysville à Léo et que la violence augmente dans la ville, il apparaît clairement que les débordements de l'ANC¹ ne sont plus contrôlables. Le gouvernement est contraint d'augmenter encore les troupes au Congo et de lancer une évacuation massive. La flotte de la Sabena est réquisitionnée et le transport militaire augmenté de 15 C-119, deux DC-4 et trois DC-6A.

Jusqu'au **09 juillet**, les militaires belges adoptent une position d'attente, mais lorsqu'il devient évident que la situation se dégrade trop, le gouvernement décide d'intervenir activement. Ceci malgré l'attitude de Lumumba, premier ministre et ministre de la défense nationale, qui refuse toute demande d'autorisation pour que les militaires belges puissent protéger l'évacuation de leurs compatriotes. Cette intervention militaire non sollicitée est considérée par la communauté internationale comme une agression.

Matadi est paralysée par les grévistes, mais son port est vital pour l'approvisionnement de Léo, surtout afin de pouvoir fournir le carburant nécessaire aux avions prévus pour l'évacuation des réfugiés. Les autorités militaires belges décident de casser la grève passivement. Avec l'aide de la Force Navale, les Chasseurs Ardennais débarquent le **10 juillet** à Matadi, tandis que Boma est investie par une compagnie de commandos via une opération terrestre. Les instructions recommandent la non-violence. Cela réussit à Boma mais à Matadi, les Chasseurs Ardennais sont accueillis par des tirs intenses. Il n'est donc plus question de prendre le port de manière pacifique. Le navire côtier « De Moor » répond au feu et les Harvard de Kitona sont appelés à l'aide le **11 juillet**. Les pilotes de Harvard, parmi lesquels le soussigné, reçoivent pour instruction de ne pas employer les armes inutilement et certainement de ne faire aucune victime. Nos supérieurs pensent encore que les rebelles s'enfuiraient à la vue d'avions de combat. Rien n'était moins vrai ; nous devons neutraliser les tours sur lesquelles se trouve installée l'artillerie antiaérienne ANC qui crache feu et flamme et un avion est abattu. Heureusement, le pilote Guy Depypere est sauvé, mais les autres Harvard atterrissent à Kitona avec des trous dus aux tirs².

En fin d'après-midi, un incident se produit sur la route entre Thysville et Matadi. Les chefs rebelles de l'ANC à Thysville ont menacé d'envoyer des renforts à Matadi, et un des pilotes de Harvard (Jim Van Roy) est chargé d'un vol de reconnaissance. Sur la route vers Matadi il observe soudain un petit convoi composé d'un véhicule blindé et de quelques camions militaires. On tire sur lui et il répond par le feu ; le véhicule blindé est touché et détruit. Ceci se passe à la tombée du jour et Jim atterrit à Kitona dans l'obscurité totale. J'étais le seul encore présent au flight et immédiatement après son atterrissage, j'ai écouté son récit. Il était convaincu d'avoir été mitraillé car dans l'obscurité tombante, il a très bien distingué les flammes provenant du canon du véhicule blindé. Il était revenu en passant par le territoire Angolais car il craignait d'avoir été touché et de tomber aux mains des rebelles.

1. La Force Publique est rebaptisée Armée Nationale Congolaise (ANC).

2. Plus à ce sujet dans le « Journal de Campagne d'un pilote FAF » :
<http://www.vieillestiges.be/fr/articles/3>



Guy Depypere's T-6A, shot down at Matadi on 11 July 1960.

van Angola omdat hij vreesde dat hij geraakt werd en dat hij in de handen van de rebellen zou vallen.

Nadat hij dit voertuig had vernietigd, is de rest van het konvooi teruggekeerd naar Thysstad. Later hebben we vernomen dat alle ANC rebellen de instructie hadden om op alle vliegtuigen te vuren, in eender welke omstandigheden.

Wat we toen ook niet wisten is dat het voertuig radiocontact had met Thysstad en dat de inzittenden hadden gemeld dat ze beschoten werden door een vliegtuig, nog vooraleer ze zelf geraakt werden. Dit incident zal ernstige gevolgen hebben in Thysstad; de houding van de ANC rebellen tegenover de Europeanen wordt nog agressiever. Nochtans is het onjuist dat dit de aanleiding was tot de rebellie, die was reeds sinds enige dagen aan de gang. Zoals hierboven vermeld was de eerste trein met gemoesteerde Europeanen vanuit Thysstad en Inkisi reeds vier dagen voordien in Léo aangekomen.

De dag ervoor, op 10 juli werden de 1.200 gijzelaars uit het Immo-Kasaigebouw in Luluaburg bevrijd na een gewaagde paradrop. Verder werd een militair contingent naar E'ville gestuurd om rebellerende ANC militairen te overmeesteren en 300 vluchtelingen te evacueren. We hebben dit reeds vermeld in ons vorig magazine.

Ook op 10 juli was een militaire DC-6 uit Kitona geland in Leopoldstad. Op dat ogenblik was het vliegveld van Ndjili nog veilig maar bij aankomst wordt de bemanning bedreigd door veelal dronken muiters.

Après la destruction du véhicule, le reste du convoi est rentré à Thysville. Plus tard, nous avons appris que tous les rebelles ANC avaient reçu pour instruction de tirer sur tout avion quelles que soient les circonstances.

Ce que nous ignorions également, c'est que le véhicule était en contact radio avec Thysville et que ses occupants avaient signalé être attaqués par un avion, et cela avant d'être eux-mêmes touchés. Cet incident aura des conséquences sérieuses à Thysville ; l'attitude des rebelles ANC envers les Européens deviendra plus agressive encore. Il est pourtant inexact d'y voir l'origine de la rébellion, celle-ci étant déjà en cours depuis plusieurs jours. Comme mentionné ci-dessus, le premier train avec des victimes européennes de Thysville et Inkisi était déjà arrivé à Léo le 07 juillet.

Le jour avant, le 10 juillet, les 1.200 otages de l'Immo-Kasai à Luluabourg furent libérés après un paradrop audacieux. Le même jour, un contingent militaire fut envoyé à E'ville pour maîtriser les rebelles de l'ANC et évacuer 300 réfugiés. Nous l'avons déjà mentionné dans notre précédent magazine.

Le 10 juillet également, un DC-6 militaire parti de Kitona s'était posé à Léopoldville. À ce moment, l'aéroport de Ndjili semblait encore sûr mais à l'arrivée, l'équipage est menacé par des mutins souvent ivres. La situation semble désespérée : l'aéroport est rempli de réfugiés, en majorité des femmes et des enfants ; boisson et nourriture font défaut. Le commandant de bord et le navigateur sont faits prisonniers.

Congo 1960

De toestand was er hopeloos: het luchthavengebouw zat vol met vluchtelingen, voor het merendeel vrouwen en kinderen; drank en voedsel ontbreken. De boordcommandant en de navigator worden gevangen genomen.

De plaatselijke vertegenwoordiger van Sabena doet beroep op een Congolese minister, die onder MP-escorte Ndjili vervoegt en beide officieren bevrijdt. Hierna eist hij dat de DC-6 zo snel mogelijk opstijgt. Normaal was het voorzien dat het vliegtuig militairen aan boord zou nemen, maar deze kwamen niet opdagen. Wegens de hachelijke situatie van de vluchtelingen beslist de boordcommandant voorrang te geven aan de talrijke vrouwen en kinderen en deze naar België over te vliegen.

De BAF DC-6 stijgt op bij valavond, volgestouwd met vluchtelingen richting Brussel via Kano (Nigeria) en Tripoli (Libië). Dank zij het RAF-garnizoen in Tripoli ontvangen de uitgeputte bemanning en de ontredderde passagiers de nodige zorgen en rust vooraleer koers te zetten naar Brussel. Daar wacht hen een ontroerende opvang.

De bezetting van Ndjili

Wellicht de belangrijkste militaire actie is de bezetting van Ndjili op 13 juli 1960. Het is een gecoördineerde actie met het detachement van 150 para's dat zich reeds in de stad bevindt, de drie overblijvende Harvards van Kitona en een kleine vloot van militaire transportvliegtuigen die de versterking vanuit Kitona binnenvliegt. De inname van het controlegebouw door de 150 para's gebeurt met een minimum aan

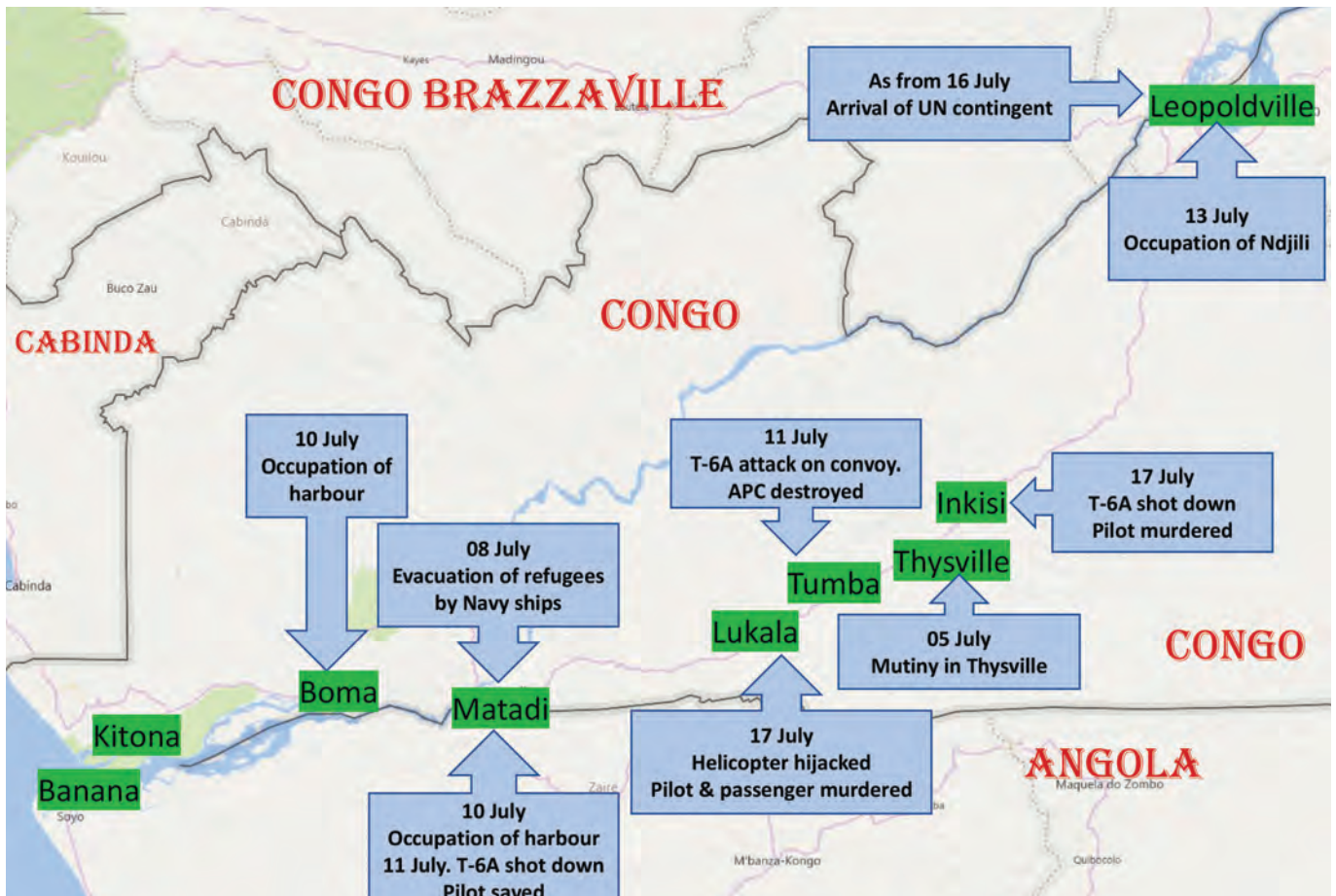
Le représentant local de la Sabena fait appel à un ministre congolais qui rejoint Ndjili sous escorte MP et libère les deux officiers. Ensuite, il exige que le DC-6 décolle le plus rapidement possible. Il était normalement prévu que l'avion embarque des militaires mais ceux-ci ne se sont pas présentés et en raison de la situation précaire des réfugiés, le commandant de bord décide de donner la priorité aux nombreuses femmes et enfants et de les emmener en Belgique.

En début de soirée, bourré de réfugiés, le BAF DC-6 décolle vers Bruxelles via Kano (Nigeria) et Tripoli (Lybie). Grâce à la garnison RAF de Tripoli, l'équipage épuisé et les passagers désespérés reçoivent les soins nécessaires et un peu de repos avant de reprendre le cap vers Bruxelles. Et là les attend un accueil émouvant.

L'occupation de Ndjili

L'action militaire sans doute la plus importante est l'occupation de Ndjili le **13 juillet 1960**. C'est une action coordonnée avec le détachement de 150 paras déjà présents dans la ville, les trois Harvard restants de Kitona et une petite flotte d'avions de transport militaires qui amènent des renforts de Kitona. La prise de la tour de contrôle par les 150 paras se passe avec un minimum de sang versé mais deux victimes ANC restent au sol. Lorsque les trois Harvard de Kitona arrivent à Léo, la tour de contrôle vient d'être investie par les paras. Nous entendons à la radio la voix d'Éric Bouzin nous demander de 'sécuriser' la route entre la ville et l'aérodrome. Jo d'Hert, le leader de notre formation, reste dans les environs de l'aérodrome tandis que Baudouin de Changy

Events in Bas-Congo 08 - 20 July 1960.



Congo 1960

bloedvergieten; maar toch vallen twee ANC slachtoffers. Wanneer de drie Harvards van Kitona in Léo aankomen is de controletoren pas ingenomen door de para's. We horen de stem van Eric Bouzin over de radio die ons vraagt om de route tussen de stad en het vliegveld te 'bewaken'. Jo d'Hert, onze formatieleider blijft in de omgeving van het vliegveld terwijl Baudouin de Changy en ikzelf langs de weg patrouilleren. Wanneer we militaire camions op weg naar het vliegveld ontwaren hebben we ter afschrikking het vuur geopend. De camions zijn gestopt en de inzittenden zijn gaan lopen.

Bij de landing worden we opgewacht door brigadier generaal Gheysen, commandant de Cometro³, die ons vraagt of we onze wapens hadden gebruikt. Na ons bevestigend antwoord begint hij ons uit te schelden: we begrijpen niet goed waarom. We hadden als opdracht de toegang vanuit de stad tot het vliegveld te 'bewaken' en zien niet in hoe men een bewaking kan uitvoeren zonder op te treden. Wanneer de generaal vertrekt, worden we aangesproken door kolonel-vlieger Nithelet, de adjunct van Gheysen. Deze RAF 609 Sqn veteraan en gewezen korpscommandant van de 15 Wing fluistert ons toe: *Shoot to kill...*

Het verschil van aanpak tussen die twee hogere officieren illustreert de complexiteit en de dubbelzinnigheid van het militair optreden. Enerzijds moeten we al het nodige doen om onze landgenoten te beschermen en veilig te evacueren, anderzijds moeten we er rekening mee houden dat elke militaire actie kan aanleiding geven tot represailles. Bovendien wordt dergelijk optreden door de internationale gemeenschap bestempeld als agressie.

Maar we worden geconfronteerd met de feiten. Zonder enige agressieve actie worden onze vliegtuigen beschoten. De rebellerende Congolese militairen deinzen er niet voor terug hun Belgische officieren gevangen te nemen, te folteren en hun vrouwen te verkrachten. Op diverse plaatsen in Congo ondergaan veel landgenoten hetzelfde lot.

Ons optreden langs de weg Léo - Ndjili was enkel bedoeld om het vliegveld te beveiligen om een vlotte evacuatie toe te laten. Er zijn trouwens geen slachtoffers gevallen. Af en toe waren we verplicht om onze tanden te tonen om enig effect te ressorteren; in bepaalde gevallen moesten we dus gebruik maken van onze wapens. We hadden geen andere keuze...

Het drama van 17 juli

Thysstad leek het zenuwcentrum van de rebellie. Na de bezetting van Ndjili bleven de rebellen in Thysstad agressieve taal spreken en ze dreigden troepenversterking te sturen naar Léo.

De taak van de Harvards in Ndjili bestond dus hoofdzakelijk uit gewapende patrouilles tussen Thysstad en Léo. Bij ons weten hebben geen versterkingen de hoofdstad bereikt. Nochtans werd tijdens deze vluchten opgemerkt dat de rebellen de brug over de Inkisi rivier in het gelijknamig stadje blokkeerden om te beletten dat vluchtelingen met de wagen de hoofdstad zouden bereiken.

Zoals vermeld in ons vorig magazine kende de poging om op 17 juli een paar vluchtelingen met een Alouette II helikopter op te pikken in Lukala, ongeveer 170 km ten zuidwesten van Léo, een dramatische afloop. André Rijckmans, de adjunct gewestbeheerder, had gevraagd aan

et moi-même patrouillons le long de la route. Lorsque nous voyons des camions militaires se diriger vers l'aéroport, nous effectuons un tir d'intimidation. Les camions stoppent et leurs occupants s'enfuient.

À l'atterrissage, nous sommes attendus par le brigadier général Gheysen, commandant de Cometro³, qui nous demande si nous avons fait usage de nos armes. Après notre réponse affirmative, il commence à nous invectiver : nous ne comprenons pas bien pourquoi. Nous avons pour mission de sécuriser l'accès à l'aéroport et ne voyions pas comment sécuriser sans intervenir. Une fois le général parti, nous sommes interpellés par le colonel aviateur Nithelet, l'adjoint de Geysen. Ce vétéran du 609 Sqn RAF et ancien chef de corps du 15 Wing nous chuchote : *Shoot to kill...*

La différence d'approche entre ces deux officiers supérieurs illustre la complexité et l'ambiguïté de l'action militaire. D'une part nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour protéger et évacuer nos compatriotes, d'autre part nous devons tenir compte du fait que toute action militaire peut donner lieu à des représailles. En outre, la communauté internationale qualifie ces actes d'agression.

Mais nous sommes confrontés aux faits. Sans la moindre action agressive de notre part, nos avions sont mitraillés. Les rebelles militaires congolais n'hésitent pas à emprisonner et torturer leurs officiers belges et à violer leurs femmes. De nombreux compatriotes subissent le même sort en divers endroits du Congo.

Notre action sur la route Léo-Ndjili était uniquement destinée à sécuriser l'aéroport pour permettre une évacuation rapide. Il n'y a d'ailleurs pas eu de victimes. Il fallait parfois montrer les dents pour obtenir un effet quelconque ; dans certains cas, nous étions donc amenés à devoir utiliser nos armes. Nous n'avions pas d'autre choix...

Le drame du 17 juillet

Thysville semble être le centre nerveux de la rébellion. Après l'occupation de Ndjili, les rebelles de Thysville continuent à extérioriser leur agressivité et menacent d'envoyer des renforts de troupes à Léo.

La mission des Harvard de Ndjili consiste donc principalement en patrouilles armées entre Thysville et Léo. À notre connaissance, aucun renfort n'a atteint la capitale. Pourtant, il a été observé au cours de ces vols que les rebelles bloquent le pont sur la rivière Inkisi dans la ville du même nom pour empêcher les réfugiés d'atteindre la capitale en voiture.

Comme mentionné dans notre magazine précédent, la tentative de récupérer un certain nombre de réfugiés avec un hélicoptère Alouette II à Lukala, à environ 170 km au sud-ouest de Léo, connaît une issue dramatique. André Rijckmans, le directeur régional adjoint, avait demandé au Harvard accompagnateur de ne pas se montrer au-dessus de l'aire d'atterrissage de l'hélicoptère. Le pilote, Baudouin de Changy, en profite pour effectuer un vol de reconnaissance au-dessus du pont d'Inkisi, à environ 40 km de Lukala. Son avion est touché par des tirs antiaériens et il se voit obligé d'exécuter un atterrissage d'urgence. Lorsqu'il veut sortir des débris de l'avion, il est abattu.

Entretemps, l'équipage de l'hélicoptère est fait prisonnier par les militaires rebelles de l'ANC à Lusaka. Ils sont transférés au camp ANC

3. Cometro (Commando Metropolitaine strijdkrachten)

3. Cometro : Commandement Métropolitain des Troupes

Congo 1960

de vergezellende Harvard om zich niet te tonen boven de landingsplaats van de helikopter. De piloot, Baudouin de Changy, gebruikt de gelegenheid om een verkenningsvlucht uit te voeren boven de brug van Inkisi, op ongeveer 40 km van Lukala. Zijn vliegtuig wordt door het afweer-geschut geraakt, en hij ziet zich verplicht een noodlanding uit te voeren. Wanneer hij uit het wrak van het vliegtuig wil klimmen wordt hij gedood.

Ondertussen wordt de helikopterbemanning gevangen genomen door de rebellerende ANC militairen in Lukala. Ze worden overgebracht naar het ANC kamp in Thysstad. Rijckmans kan nog telefoneren naar een Belgische dokter die als één van de weinige blanken in Thysstad was achtergebleven. Hij vraagt om de Congolese autoriteiten op de hoogte te brengen, maar vreest op dat ogenblik duidelijk niet voor zijn leven. Even later worden Rijckmans en zijn piloot, Emmanuel Kervyn de Meerendré, in het wachtlokaal van het kamp Hardy hardhandig ondervraagd en op een bepaald ogenblik door een muiser neergeschoten vanuit de vensteropening. Ze zijn waarschijnlijk op slag dood. De twee slachtoffers worden naar de Inkisi brug gebracht en samen met het stoffelijk overschot van Baudouin in het water gegooid. Geen van de drie lichamen is ooit teruggevonden.

Waarom werd de helikopterbemanning vermoord? Misschien als weerwraak voor de dood van de bemanning van het pantservoertuig een week voordien? Het is een feit dat de helikopter absoluut geen agressieve bedoelingen had en dat André Rijckmans, die Lingala sprak, zeer vertrouwd was met de regio. Volgens Geneviève, zijn weduwe: *“Mijn man en ik reisden 25 dagen per maand rond, we leefden in de dorpen bij de mensen. Onze kinderen speelden samen met de Congolese. Mijn man behandelde blanken en zwarten gelijk”*.

Dit helikopterdrama toonde duidelijk aan dat de lokale overheden geen controle meer hadden over de toestand, wat uitmondde in totale anarchie.

We worden geleidelijk afgelost door de UNO-troepen die vanaf 20 juli de beveiliging van de evacuatie in Ndjili verzekeren. De twee resterende Harvards van Kitona, ondertussen versterkt met de vier Harvards van Kindu en vier Fouga's van Kamina, worden op 20 juli teruggeroepen naar Kamina. De terugvlucht gebeurt via Kikwit, dat enige dagen tevoren was ingenomen door de para's, en Luluaburg, dat nog steeds in de handen was van de Belgische militairen sinds de paradrop van 10 juli. We zijn terug in Kamina op 21 juli; van de viering van de nationale feestdag is geen sprake.

Maar ook de Belgische grondtroepen moeten Léo verlaten. Voor die terugtocht naar Kitona worden negen C-119 en één DC-4 ingezet. Tot 24 juli zullen deze vliegtuigen doorlopend de verbinding tussen Léo en Kitona verzekeren. Het tanken en laden te Ndjili stelt veel problemen, gezien het groot aantal vliegtuigen die in lange rijen aanschuiven. Het is moeilijk om aan brandstof te geraken en de bemanningen slapen in de vliegtuigen of in de gangen van de luchthaven.

Acties vanuit Kamina

Ondertussen is er heel wat beweging op diverse plaatsen in Congo. Om de evacuaties te beveiligen worden de voornaamste vliegvelden in Congo bezet door de Belgische troepen. Hun in plaats stelling is de taak van de militaire transportvloot, C-119's en DC-3's, die, meestal vanuit Kamina, diverse contingents Belgische militairen op de voornaamste vliegvelden droppen of afzetten (*zie kaart op p. 42*).

de Thysville. Rijckmans parvient encore à téléphoner à un médecin belge qui est un des rares blancs à être resté à Thysville. Il demande que les autorités congolaises soient au courant, mais à ce moment il ne craint pas pour sa vie. Un peu plus tard, Rijckmans et son pilote, Emmanuel Kervyn de Meerendré, sont brutalement interrogés dans le local de garde du camp Hardy et soudain abattus par un mutin tirant par l'ouverture d'une fenêtre. Ils sont sans doute morts sur le coup. Les deux victimes sont transportées au pont d'Inkisi d'où elles sont jetées à l'eau avec la dépouille de Baudouin. Aucun des trois corps n'a jamais été retrouvé.

Pourquoi l'équipage de l'hélicoptère a-t-il été tué ? Peut-être en représailles pour la mort de l'équipage du véhicule blindé la semaine précédente ? Il est un fait que l'hélicoptère n'avait aucune intention agressive et qu'André Rijckmans qui parlait Lingala, était très familier de la région. Selon sa veuve Geneviève : *« Mon mari et moi avons voyagé 24 jours par mois, nous avons vécu dans les villages avec la population. Nos enfants jouaient avec les Congolais. Mon mari a traité Blancs et Noirs de la même manière »*.

Ce drame de l'hélicoptère montre clairement que les autorités locales n'ont plus aucun contrôle de la situation, ce qui débouche sur une anarchie totale.

Nous sommes progressivement remplacés par les troupes de l'ONU qui, à partir du 20 juillet, assurent la sécurité de l'évacuation à Ndjili. Les deux Harvard restants de Kitona, entretemps renforcés par quatre Harvard de Kindu et quatre Fouga de Kamina sont rappelés à Kamina le 20 juillet. Le vol de retour se passe via Kikwit investi quelques jours auparavant par les paras, et Luluabourg toujours aux mains des militaires belges depuis le paradrop du 10 juillet. Nous sommes de retour à Kamina le 21 juillet ; la célébration de la fête nationale n'est pas évoquée.

Mais les troupes terrestres belges doivent également quitter Léo. Pour le retour à Kitona neuf C-119 et un DC-4 sont engagés. Jusqu'au 24 juillet, ces avions assureront en permanence la liaison entre Léo et Kitona. Le ravitaillement en carburant et le chargement à Ndjili posent de nombreux problèmes vu le grand nombre d'avions qui se déplacent en longues files. Il est difficile de trouver du carburant et les équipages dorment dans les avions ou dans les couloirs de l'aérogare.

Actions depuis Kamina

Entretemps, il y a beaucoup de mouvement en divers endroits du Congo. Pour sécuriser les évacuations, les aérodromes principaux du Congo sont occupés par des troupes belges. Leur mise en place est la tâche de la flotte militaire de transport, des C-119 et DC-3, qui, le plus souvent depuis Kamina, parachutent ou déposent divers contingents de militaires belges (*voir carte p 42*).

Depuis Kamina, des paras sont parachutés sur l'aérodrome de Kabalo, d'où ils foncent vers Kongolo contre des mutins de l'ANC. À Bakwanga, ce sont des civils de l'aéroport qui libèrent un équipage portugais pendant que trois Dakota y atterrissent et embarquent 115 réfugiés pour des lieux plus sûrs. Des troupes sont transportées à Albertville et Coquilhatville pour y sécuriser les aérodromes. Des parachutages sont exécutés à Manono et cinq C-119 déposent des troupes à Kolwezi, où la garnison affiche une attitude amicale. Cela n'allait pas durer ; une semaine plus tard, nos militaires doivent entreprendre une action au barrage de Nzilo – *voir plus loin*.

Congo 1960

Vanuit Kamina worden Para's gedropt op het vliegveld van Kabalo, vanwaar ze naar Kongolo oprukken tegen ANC muiters. In Bakwanga zijn het de burgers die op het vliegveld een Portugese bemanning bevrijden terwijl drie Dakota's er landen en 115 vluchtelingen naar veiliger oorden overbrengen. Troepen worden vervoerd naar Albertstad en Coquilhatstad om daar de vliegvelden te beveiligen. Paradrrops worden uitgevoerd in Manono en vijf C-119's zetten troepen af in Kolwezi, waar het lokale garnizoen een vriendschappelijke houding aanneemt. Dit zou niet lang duren, een week later moesten onze militairen een actie ondernemen aan de stuwdam van Nzilo – zie verder.

Op 17 juli droppen vijf C-119's para's op het vliegveld van Kindu in uiterst slechte weersomstandigheden. Op 18 juli wordt via Usumbura (Rwanda) een opdracht naar het vliegveld van Bunia gevlogen. Tijdens de drop worden twee C-119's door geweervuur uit bosjes langs de landingsbaan geraakt, echter zonder ernstige gevolgen.

Op 19 juli 's ochtends wordt dringend versterking gevraagd in de stad Kindu, waar een sectie para's in een hinderlaag was gevallen. Vijf C-119's stijgen op in Kamina, en vinden op de bestemming een dichte ochtendmist. Met veel moeite kan de bemanning van de eerste C-119 na landing de radiobaken in werking stellen, waarna de volgende vliegtuigen veiliger kunnen landen.

Sake Masisi

Het is tijdens één van die operaties dat er zich een zwaar ongeval voordoet in Sake Masisi, ongeveer 35 km ten Westen van Goma.

Le 17 juillet, cinq C-119 larguent des paras sur l'aérodrome de Kindu dans des conditions météo extrêmement mauvaises. Le 18 juillet, une mission est exécutée vers l'aérodrome de Bunia via Usumbura (Urundi). Pendant le parachutage, deux C-119 sont touchés par des tirs venant de bosquets situés le long de la piste, sans conséquences graves.

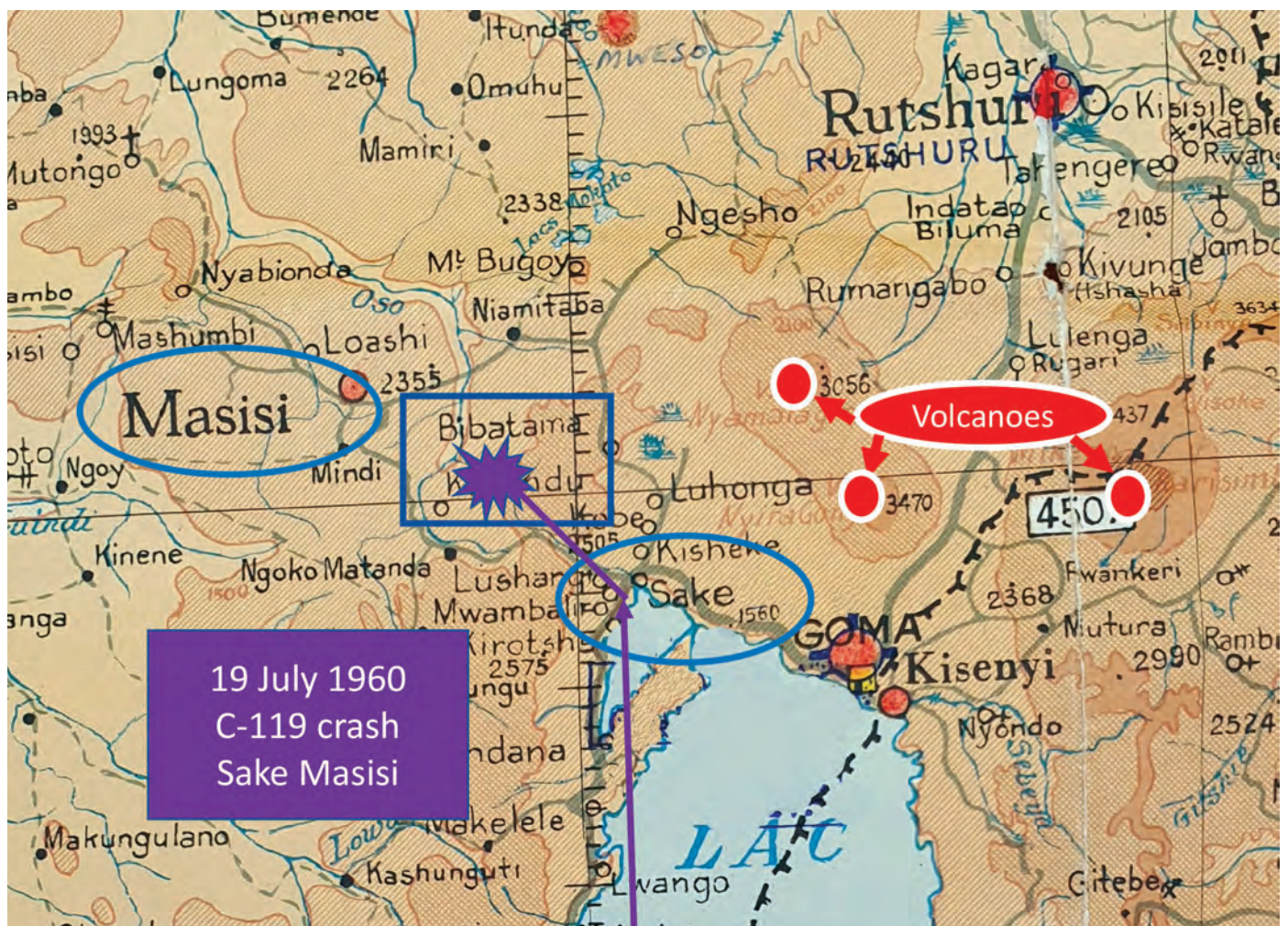
Le 19 juillet au matin, un renfort urgent est demandé dans la ville de Kindu où une section para a été prise en embuscade. Cinq C-119 décollent de Kamina et arrivent à destination dans un épais brouillard. Avec beaucoup de difficultés, le premier C-119 parvient à atterrir et à activer les balises radio permettant aux avions suivants d'atterrir de manière plus sécurisée.

Sake Masisi

C'est au cours d'une de ces opérations qu'un grave accident survient à Sake Masisi, à environ 35 km à l'ouest de Goma.

Soixante militaires de l'unité de défense d'aérodrome (UDA) de Kleine-Brogel sont arrivés à Usumbura à bord de deux DC-6B de la Sabena. La mission de ce groupe consiste à sécuriser l'aérodrome de Bunia qui, comme mentionné plus haut, avait été pris par des commandos. La relève par les militaires de l'UDA doit permettre aux commandos de se redéployer en d'autres endroits.

Le 19 juillet 1960, un DC-3 et plus tard un C-119 décollent d'Usumbura à destination de Bunia, avec à bord, respectivement 20 et 40 hommes des UDA. Le pilote du DC-3 remarque que la



Congo 1960

Zestig militairen van de vliegveldverdediging (VVE) van Kleine-Brogel zijn op 18 juli met twee Sabena DC-6B's aangekomen in Usumbura. De zending van deze groep bestaat uit de beveiliging van het vliegveld van Bunia dat, zoals hierboven vermeld, op 18 juli was ingenomen door commando's. De aflossing met VVE militairen moet toelaten om de commando's op andere plaatsen in te zetten.

Op 19 juli 1960 stijgen, eerst een DC-3 en later een C-119 op in Usumbura met bestemming Bunia met aan boord, respectievelijk 20 en 40 VVE manschappen. De piloot van de DC-3 merkt dat het weer te slecht is in de omgeving van de vulkanen ten Noorden van Goma (toppen tot 3.500 m) en doet de oversteek van de bergrug (maximum 2.600 m) ten westen van Goma om nadien richting Noord te nemen naar Bunia. Even later volgt de C-119 die dezelfde route wil volgen. Die heeft een motorpanne op een kritisch moment en kan met zijn overblijvende motor, wegens zijn te zware lading, zijn hoogte niet houden. De piloot geeft nog het bevel om de niet noodzakelijke lading uit te gooien en tracht terug te vliegen, richting Goma. Tevergeefs; hij vliegt tegen de flank van de Bibalama (2.200 m), tussen Sake en Masisi, ongeveer een 35-tal km ten westen van Goma.

Van de 45 inzittenden zullen er uiteindelijk slechts vier de crash overleven. Het ongeval maakt dus 41 slachtoffers: de vijf bemanningleden van de 15 Wing en 36 VVE leden. Er dient opgemerkt dat de C-119 slechts 12 valschermen aan boord had, wat niet toeliet om alle inzittenden te parachutereren en aldus het hoogteverlies te beperken.

Belangrijk is ook dat de ANC rebellen in Goma de evacuatie van de gekwetsten hebben belemmerd door geen militaire vliegtuigen toe te laten landen in Goma. Uiteindelijk werd de toelating gegeven aan een Sabena DC-3, maar dan enkel met medisch personeel aan boord. De gekwetsten werden overgevlogen en verzorgd in Usumbura vanwaar ze met militaire toestellen in eerste instantie naar het militair hospitaal in Kamina werden geëvacueerd.

Dit zwaar ongeval illustreert de omstandigheden waarin de militairen moesten opereren. Zoals vaak nemen redders soms te grote risico's om het leven van anderen te redden. Had de boorcommandant

météo est trop mauvaise dans les environs des volcans au nord de Goma (sommets jusqu'à 3.500 m) et effectue la traversée des crêtes (maximum 2.600 m) par l'ouest de Goma pour ensuite prendre la direction du nord vers Bunia. Un peu plus tard, le C-119 suit la même route. À un moment critique, celui-ci subit une panne moteur et ne peut, à cause de sa charge trop lourde, garder son altitude avec le moteur restant. Le pilote donne l'ordre de larguer toute la charge non-nécessaire et essaie de faire demi-tour en direction de Goma. En vain ; il s'écrase sur les flancs du Bibalama (2.200 m), entre Sake et Masisi, à plus ou moins une trentaine de kilomètres de Goma.

Des 45 occupants, quatre seulement survivront au crash. L'accident fait donc 41 victimes : les cinq membres d'équipage du 15 Wing et 36 membres de l'UDA. Il est à remarquer que le C-119 n'avait que 12 parachutes à bord, ce qui empêcha les occupants d'être parachutés et donc ainsi permettre de limiter la perte d'altitude.

Il est aussi important de noter que les rebelles de l'ANC ont entravé l'évacuation des blessés en empêchant tout avion militaire de se poser à Goma. Finalement, l'autorisation d'atterrir fut donnée à un DC-3 de la Sabena, mais seulement avec du personnel médical à bord. Les blessés furent emmenés et soignés à Usumbura avant d'être évacués vers l'hôpital de Kamina par avions militaires.

Ce grave accident illustre les circonstances dans lesquelles les militaires devaient opérer. Comme c'est souvent le cas, les sauveteurs prennent parfois de trop gros risques pour sauver la vie d'autrui. Le commandant de bord aurait-il dû refuser de décoller à cause du manque de parachutes à bord ? Il est un fait que chaque avion n'avait que 12 parachutes à bord parce que le total de parachutes disponibles était insuffisant pour équiper chaque avion pour une charge complète de passagers. Mais aussi, chaque mission était imprévisible : un vol avec du fret, l'autre avec des passagers. L'échange de parachutes était quasi impossible car la nature du vol suivant était incertaine. Y aurait-il eu plus de survivants avec des parachutes en suffisance ? Peut-être bien, mais



Kleine-Brogel Air Base:
the monument to commemorate
the 41 victims of the C-119 crash
at Sake Masisi on 19 July 1960.

Congo 1960

moeten weigeren op te stijgen omdat hij onvoldoende parachutes aan boord had? Het is een feit dat elk vliegtuig slechts uitgerust was met 12 valschermen omdat het totaal aantal beschikbare valschermen onvoldoende was om elk vliegtuig uit te rusten voor een volle lading passagiers. Ook waren de zendingen onvoorspelbaar, de ene vlucht met cargo, de andere met passagiers. Omwisseling van parachutes was quasi onmogelijk omdat de aard van de volgende zending onzeker was. Zouden er meer overlevenden geweest zijn met voldoende valschermen? Misschien wel, maar het was een zeer accidenteel terrein voor parachutisten en, wegens de warmte, de hoogte en het stuwkrachtverlies, leek een crash sowieso onvermijdelijk.

Verdere acties

Terwijl de UNO troepen zich langzaam verspreiden over het land blijven de Belgische militairen de veilige evacuatie verzekeren. Een nieuwe rebellie wordt gemeld in de omgeving van Kolwezi. Rond 19 juli zijn bijna alle eenheden van de voormalige Weermacht ontwapend en geïsoleerd in hun kampen in afwachting van hun demobilisatie. Maar in Kolwezi zijn de bewakingseenheden van de stuwdam van Nzilo, een compagnie infanterie en een batterij luchtafweer, nog steeds weerspanning. Zij weigeren alle bevelen van de Katangese overheid en dreigen Kolwezi binnen te vallen. Het Belgisch commando in Katanga beslist deze eenheden te neutraliseren met een aanval van Belgische mars compagnies, gesteund door een raketaanval van vier Harvards. Dit gebeurt op 19 juli in de vroege morgen. Twee Belgische militairen verliezen het leven bij deze actie.

Ook in Tshikapa zijn onlusten uitgebroken. Op **25 juli** wordt beslist om het vliegveld te bezetten maar door een hoogspanningskabel naast het vliegveld is het ongeschikt voor paradropping. Wegens de korte startbaan worden vier DC-3's ingezet, voorafgegaan door twee Harvards, waaronder ondergetekende, die de bezetters van het vliegveld intimideren. We doen het uiterste, scheren rakelings over het torengedebou, doen schijnaanvallen en blijven boven de DC-3's cirkelen gedurende de stormlanding. De rebellen gooien hun wapens weg bij het ontschepen van 98 paras. De DC-3's en Harvards keren via Luluaburg - refueling en overnachting - naar Kamina terug. Voor de doortastende intimidatievlucht van de twee Harvards worden we in Luluaburg gelukkig gewenst door Lt Kol Kreps, de leider van de DC-3 formatie.

Tussendoor verliezen we op 25 juli nog een Harvard wegens motordefect maar gelukkig vallen de piloot en zijn passagier in de handen van behulpzame inboorlingen. Op 27 en 28 juli zijn we nog tussengekomen in Kongolo om een parapeloton te ontzetten dat als vermist werd opgegeven. Ook op 27 juli moesten we op zoek gaan naar een gecrashte Sycamore helikopter. We hebben die gevonden; de inzittenden werden gered, maar de helikopter werd door een brousebrand vernietigd.

De VN troepen nemen geleidelijk de controle over van de Belgen op de meest cruciale plaatsen in het land. De militaire transportvloot wordt nu intensief ingezet om de Belgische troepen vanuit die locaties terug naar Kamina en Kitona te brengen. Van daaruit zullen ze geleidelijk terug naar het thuisland vertrekken. Een opmerking uit het verslag van kapitein Roger Terrijn, CO 40 Smd C-119 bij de ontruiming van Kongolo:

c'était aussi un terrain très accidenté pour des parachutistes et, à cause de la chaleur, de l'altitude et la perte de puissance, le crash était pour ainsi dire inévitable.

Autres actions

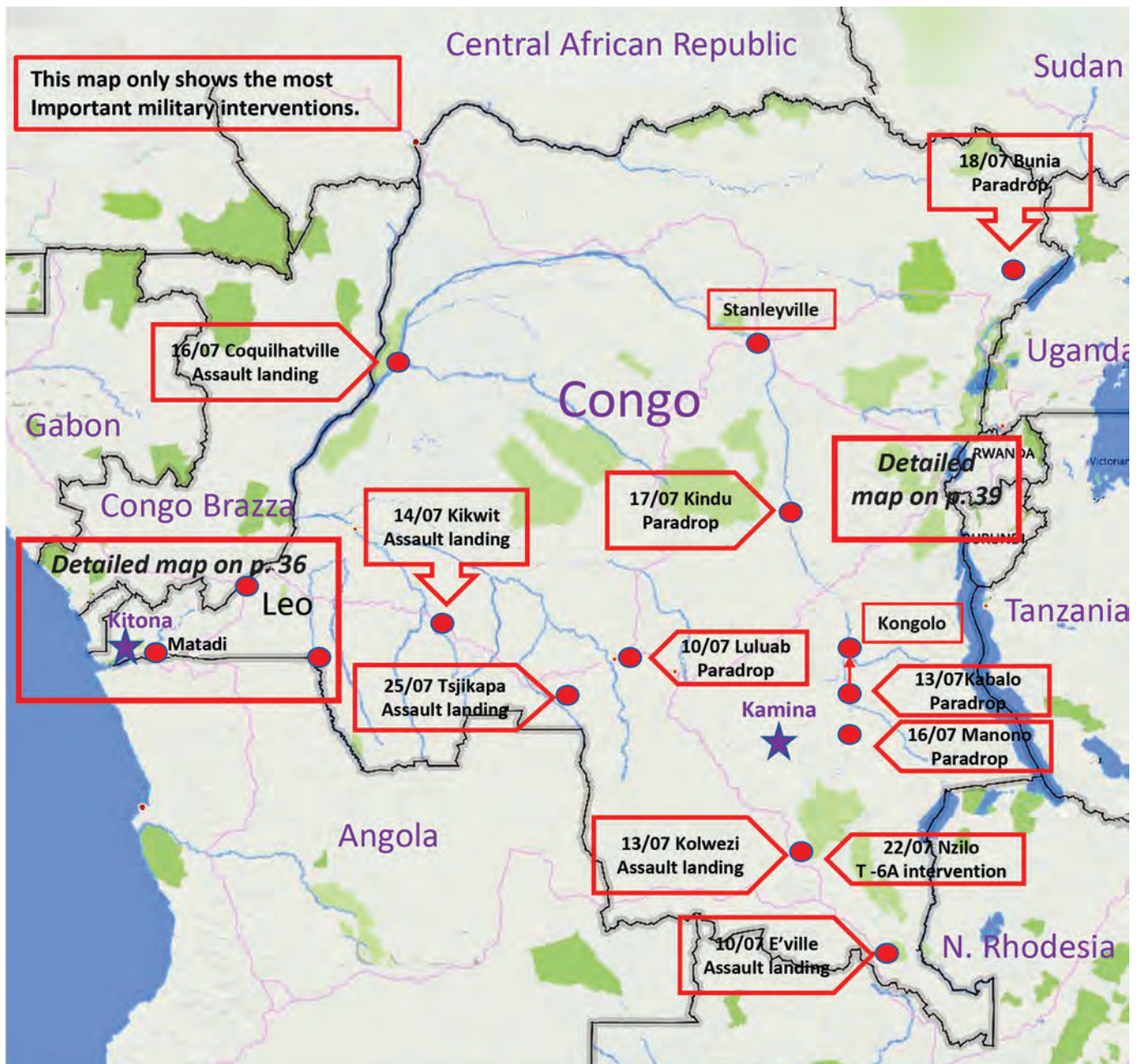
Pendant que les troupes de l'ONU se déploient dans le pays, les militaires belges continuent d'assurer l'évacuation sécurisée. Une nouvelle rébellion est signalée dans les environs de Kolwezi. Aux environs du 19 juillet, presque toutes les unités de l'ancienne Force Publique sont désarmées et isolées dans leurs campements en attente de leur démobilisation. Mais à Kolwezi, les unités de protection du barrage de Nzilo, une compagnie d'infanterie et une batterie anti-aérienne, sont encore en rébellion. Elles refusent tous les ordres de l'autorité katangaise et menacent d'envahir Kolwezi. Le commandement militaire belge au Katanga décide de neutraliser ces unités par un assaut de compagnies d'infanterie, appuyées par une attaque aux roquettes de quatre Harvard. L'opération se déroule le 19 juillet au petit matin. Deux militaires belges perdent la vie dans cette action.

Des troubles éclatent aussi à Tshikapa. **Le 25 juillet**, la décision est prise d'occuper l'aérodrome, mais à cause d'un câble à haute tension situé à proximité, un paradrop est inapproprié. En raison de la courte longueur de piste, quatre DC-3 sont utilisés, précédés par deux Harvard, parmi lesquels le soussigné, qui intimident les occupants de l'aérodrome. Nous faisons un maximum, frôlons la tour de contrôle en rase-mottes, exécutons des attaques simulées et tournons au-dessus des DC-3 pendant l'atterrissage d'assaut. Les rebelles jettent leurs armes au débarquement des 98 paras. Les DC-3 et les Harvard, après un refueling et une nuitée à Luluabourg, retournent à Kamina. À Luluabourg, le lieutenant-colonel Kreps, leader de la formation de DC-3, nous félicite pour l'audacieux vol d'intimidation des deux Harvard.

Entretemps, nous perdons encore un Harvard à cause d'une panne moteur mais heureusement le pilote et le passager sont secourus par des indigènes bienveillants. Les 27 et 28 juillet, nous sommes encore intervenus à Kongolo pour dégager un peloton para signalé comme manquant. Le 27 juillet également, nous sommes partis à la recherche d'un hélicoptère Sycamore qui avait crashé. Nous l'avons retrouvé ; les occupants furent sauvés mais l'hélicoptère fut détruit par un feu de brousse.

Les troupes de l'ONU reprennent progressivement des Belges le contrôle des endroits les plus cruciaux du pays. La flotte d'avions militaires est maintenant engagée de manière intensive pour ramener les troupes belges vers Kamina et Kitona. De là, elles partiront progressivement vers la Belgique. Une anecdote tirée du rapport du capitaine Roger Terrijn, CO du 40 Sqn C-119 lors de l'évacuation de Kongolo :

« Nous avons eu l'occasion de visiter la ville de Kongolo. La ville offre un spectacle de désolation. Tout est détruit : démolé ou brûlé. Quelques chèvres errent dans la rue principale désertée, jonchée de papiers. Des 1.000 soldats de la FP désarmés dans le camp à côté de l'aérodrome, il n'en reste qu'à peu près 200. Ils sont chargés du nettoyage du camp. Sur le 'tarmac', nous prenons congé des prêtres qui nous raccompagnent. Malgré les destructions à Kongolo, ils gardent confiance en l'avenir. »



“Wij hebben de gelegenheid het stadje Kongolo te bezoeken. Het stadje biedt een troosteloze aanblik. Alles is verwoest: kapotgeslagen of uitgebrand. Een paar geiten zwerven door de verlaten hoofdstraat die met papieren bezaaid is. Van de 1000 ontwapende FP soldaten in het kamp naast het vliegveld blijven er ongeveer 200 over. Zij zijn belast met de opruiming van het kamp. Op de “tarmac” nemen wij afscheid van de paters die ons uitgeleide doen. Ondanks de vernielingen in Kongolo blijven zij hun vertrouwen in de toekomst behouden!”

Dit vertrouwen zal helaas beschaamd worden. Op 01 januari 1962, dus anderhalf jaar later, zullen in Kongolo 20 missionarissen omgebracht worden.

Bilan

De actie van de Belgische militairen na de onafhankelijkheid van Congo in 1960 is uniek in de geschiedenis van ons land. In onze vorige aflevering hebben we gemeld dat Sabena ongeveer 30.000 vluchtelingen heeft gerepatrieerd. Dit had niet gekund zonder de zeer intensieve inzet, niet enkel van de Sabena-vloot, maar ook van het Belgische militair potentieel.

Hélas, cette confiance sera trahie. Le 01 janvier 1962, soit un an et demi plus tard, 20 missionnaires seront tués à Kongolo.

Bilan

L'action des militaires belges après l'indépendance du Congo en 1960 est unique dans l'histoire de notre pays. Dans notre précédente édition, nous avons mentionné que la Sabena a rapatrié plus ou moins 30.000 réfugiés. Cela n'eut pas été possible sans l'implication intensive, non seulement de la flotte de la Sabena, mais aussi du potentiel militaire belge.

Les opérations du transport aérien militaire furent une combinaison d'interventions militaires, de support logistique et de missions humanitaires. Les DC-4 et DC-6 ont exécuté près de 300 missions et ont transporté environ 4.400 passagers. Les C-119 ont effectué pas moins de 3.052 heures de vol, réparties sur 860 missions, pendant une période d'un mois et demi au Congo. Y inclus les paras, ces chevaux de bataille ont transporté 11.609 personnes et 1.270 tonnes de matériel. Nous n'avons pas de données des performances des DC-3, mais ceux-ci ont effectué

De operaties van het militair luchttransport waren een combinatie van militaire interventies, logistieke steun en humanitaire zendingen. De DC-4's en DC-6's hebben bijna 300 vluchten uitgevoerd en ongeveer 4.400 passagiers vervoerd. Door de C-119's werden gedurende anderhalve maand in Congo niet minder dan 3.052 vliegrepen gepresteerd, gespreid over 860 zendingen. In totaal hebben deze werkpakketten 11.609 personen en 1.270 ton materieel vervoerd. Precieze cijfers over de prestaties van de DC-3 zijn niet gekend, maar ook die hebben honderden vluchten uitgevoerd tijdens de evacuatiefase.

De gewapende Fouga's hebben niet veel gevlogen wegens hun te beperkte actieradius; het aantal vluchten met gewapende Harvards (T-6A) is niet gekend. Ondergetekende heeft in een tijdspanne van drie maanden 75 zendingen uitgevoerd; naar schatting totaliseerden de T-6A's ongeveer 500 zendingen in Congo tijdens deze periode.

In dit artikel hebben we vooral accent gelegd op de luchtoperaties, maar ons respect gaat ook uit naar de Zeemacht, die actief was in de omgeving van Matadi, en ook naar de grondtroepen en vooral naar de para-commando's. Zij werden gedropt of afgezet in onvoorspelbare omstandigheden, soms werden zij beschoten tijdens de daling met het valscherp. Behalve in Matadi op 10 juli, was de weerstand eerder beperkt. Dit was vooral te danken aan de reputatie en de doortastendheid van onze troepen. Eens ter plaatse verkozen de rebellen de wapens in te leveren of het hazenpad te kiezen.

In totaal heeft België ongeveer 10.000 militairen ingezet om het evacuatieproces te beschermen. Dit heeft heel wat mensenlevens gered, maar desondanks hebben een totaal van 78 landgenoten het leven verloren; meer bepaald, 16 residenten, 15 militairen van de interventie eenheden en 41 slachtoffers van de ramp in Sake-Masisi.

Het aantal verkrachte vrouwen werd discreet gehouden, maar het waren er vele tientallen. Op een bepaald ogenblik heeft Sabena een dertigtal Spaanse nonnen afgezet in Madrid, die alle, zonder enige uitzondering, verkracht waren geweest.

Bedenkingen vanwege iemand die viermaal is geland met een doorboorde Harvard

Volgens bepaalde "experten" heeft België onnodig beslist om over te gaan tot een massale evacuatie. Gemakkelijk spreken wanneer men de toestand niet ter plaatse heeft beleefd. Die toestand was dramatisch en onvoorspelbaar. Niet alle Congolese ANC militairen namen deel aan de rebellie, maar zoals het vaak het geval is; het zijn diegenen die het meest lawaai maken die uiteindelijk de bovenhand halen. Het klimaat veranderde van de ene dag op de andere, van vriendelijkheid tot grimmige, niets ontziende vijandschap en gewelddaden. Duizenden Belgen, en ook andere blanken, wilden zo spoedig mogelijk het land verlaten.

Lumumba liet als eerste minister niet toe dat Belgische militairen bij sprongen om de veilige evacuatie van hun landgenoten te verzekeren. Volgens de internationale conventies heeft ons land dus geen rekening gehouden met de soevereiniteit van het onafhankelijke Congo. Maar wat moet een regering doen wanneer duizenden landgenoten schreeuwen om hulp? En die hulp was

des centaines de vols pendant cette période d'évacuation.

Les Fouga armés n'ont pas beaucoup volé en raison de leur rayon d'action trop limité ; le nombre de vols des Harvard (T-6A) n'est pas connu. Le soussigné a effectué 75 missions en trois mois de temps ; d'après estimation, les T-6A ont effectué plus ou moins 500 missions au Congo pendant cette période.

Dans cet article nous avons surtout mis l'accent sur les opérations aériennes, mais tout notre respect va aussi vers la Force Navale, active dans la région de Matadi, et aussi aux troupes au sol et surtout aux para-commandos. Ils furent parachutés ou déposés dans des circonstances inimaginables, parfois pris pour cibles lors de leur descente en parachute. Excepté à Matadi le 10 juillet, la résistance était plutôt limitée. Ceci surtout grâce à la réputation et à la fermeté de nos troupes. Une fois sur place, les rebelles choisissaient de déposer leurs armes ou de détalier comme des lapins.

Au total, la Belgique a engagé environ 10.000 militaires pour protéger le processus d'évacuation. Ceci a sauvé pas mal de vies humaines, mais malgré tout, 78 compatriotes ont perdu la vie ; plus précisément 16 résidents, 15 militaires des unités d'intervention et les 41 victimes de la catastrophe de Sake-Masisi.

On reste discret sur le nombre de femmes violées, mais il y en eut plusieurs dizaines. À un moment, la Sabena a déposé une trentaine de religieuses à Madrid qui toutes, sans exception, avaient été violées.

Réflexions de quelqu'un qui s'est posé quatre fois avec un Harvard perforé

D'après certains « experts », la Belgique a inutilement décidé de procéder à une évacuation massive. Facile à dire lorsqu'on n'a pas vécu la situation sur place. Cette situation était dramatique et imprévisible. Tous les militaires de l'ANC n'ont pas participé à la rébellion, mais comme c'est souvent le cas, ce sont ceux qui font le plus de bruit qui, à la fin, prennent le dessus. L'atmosphère changeait de jour en jour, d'amicale à épouvantable, une inimitié impitoyable et des actes de violence. Des milliers de Belges et beaucoup d'autres Blancs voulaient le plus rapidement possible quitter le pays.

Lumumba en tant que premier ministre ne permit pas aux militaires belges d'aider à sécuriser l'évacuation de leurs compatriotes. Selon les conventions internationales, notre pays n'a donc pas tenu compte de la souveraineté du Congo indépendant. Mais que doit faire un gouvernement lorsque des milliers de compatriotes appellent à l'aide ? Et cette aide était nécessaire ; des centaines de Blancs, des non-Belges aussi, furent molestés, spoliés et des femmes violées par des mutins de l'ANC, ivres la plupart du temps. Ces mêmes troupes de l'ANC censées protéger nos gens. En outre, en entravant leur évacuation, les Blancs furent utilisés comme otages.

Quelles sont les règles internationales qui empêchent un pays d'entreprendre des actions humanitaires armées pour protéger et évacuer ses citoyens qui légitimement habitent dans un autre pays et ne commettent aucune action agressive ?

Congo 1960



nodig, honderden blanken, ook niet-Belgen, werden gemolesteerd, beroofd en vrouwen verkracht door meestal dronken ANC muiters. Dezelfde ANC troepen die verondersteld waren onze mensen te beschermen. Bovendien, door hun evacuatie te belemmeren, werden de blanken gebruikt als gijzelaars.

Welke zijn de internationale regels die beletten dat een land gewapende humanitaire acties onderneemt om haar burgers, die rechtmatig in een ander land verblijven en geen enkele agressieve actie uitvoeren, te beschermen en te evacueren? De Belgische militaire actie was enkel bedoeld om de belaagde burgers in veiligheid te brengen. We kregen strikte instructies om de wapens niet onnodig te gebruiken. We hebben enkel agressie beantwoord met agressie.

Ik ben viermaal geland met een doorboord vliegtuig en dit gebeurde driemaal bij een verkenningvlucht zonder dat er van onzenwege enig schot gelost werd. In werkelijkheid vlogen we telkens door een regen van kogels, de muiters schoten op alles wat vloog, ook op passagiersvliegtuigen. Het is uiterst gevaarlijk, delicaat en ondankbaar te moeten opereren in dergelijke omstandigheden. We werden er later niet voor bedankt of gewaardeerd in het moederland; de internationale kritiek liet niet toe om de actoren in de bloemen te zetten. We hadden daar ook geen behoefte aan; iemand die viermaal geland is met een doorboord vliegtuig is geen held, het is iemand die veel geluk heeft gehad.

In een volgende en laatste aflevering schetsen we u een aantal anekdotes die een typisch beeld geven van de activiteiten achter de schermen van dit gebeuren. Er zijn heel wat verhalen te vertellen, maar zullen ons beperken tot de minder dramatische voorvallen.

Belgian paratroopers observing the arrival of UN troops. In the background, a USAF C-124.

L'action militaire belge n'était destinée qu'à ramener en sécurité des civils traqués. Nous reçûmes pour stricte instruction de ne pas employer les armes quand ce n'était pas nécessaire. Nous avons seulement répondu à l'agression par l'agression.

J'ai atterri quatre fois avec un avion criblé et c'est arrivé trois fois lors de vols de reconnaissance sans qu'aucun coup de feu n'ait été tiré de notre part. En réalité, nous volions chaque fois au travers d'une pluie de balles ; les mutins tiraient sur tout ce qui volait, même sur les avions avec passagers. Il est extrêmement dangereux, délicat et ingrat de devoir opérer dans de telles circonstances. Nous n'en n'avons été ni remerciés ni récompensés dans notre patrie ; la critique internationale ne permet pas qu'on lance des fleurs aux acteurs. Nous n'en avons pas besoin ; quelqu'un qui se pose quatre fois avec un avion endommagé n'est pas un héros, c'est simplement quelqu'un qui a eu beaucoup de chance.

Dans un prochain et dernier épisode, nous vous esquissons un certain nombre d'anecdotes qui donnent une image typique de ce qui se passait dans les coulisses de ces événements. Il y a beaucoup d'histoires à raconter mais nous nous limiterons aux moins dramatiques.



Het debacle van de onafhankelijkheid

Veel experten hebben reeds hun advies gegeven over hetgeen er verkeerd is gelopen voor en tijdens de onafhankelijkheidsperiode. Hieronder volgt de mening van een niet-expert.

Zoals steeds heeft een ramp meerdere oorzaken:

Congo was niet klaar voor onafhankelijkheid. De enige universiteiten van Léo en E'ville kwamen pas op volle toeren in de tweede helft van de jaren 50; de eerste officieren waren in opleiding aan de Militaire School in Brussel. Er was geen kader om een enorm en complex land zoals Congo te besturen. De enige manier om dit op een geordende manier te doen was uitgetekend in het plan Van Bilsen, dat de onafhankelijkheid voorzorg vanaf 1985.

De verstandhouding tussen blanken en zwarten was gespannen, vooral in grote steden. Er was een enorm verschil in wedde en lonen, mede omdat de Congolezen (nog) niet opgeleid waren om hogere functies te bekleden. Dit was een bron van ergernis voor de inlanders. Deze ergernis werd ten volle uitgebuit door de Congolese politieke leiders die bestendig verregaande kritiek uitten op de kolonialen en hun aanhangers aanzetten tot burgerongehoorzaamheid door hen de hemel op aarde te beloven na de onafhankelijkheid.

Deze leiders hadden moeten beseffen dat ze niet over het potentieel beschikten om het land te besturen; ze hadden slechts één objectief: zo vlug mogelijk toegang krijgen tot de macht en het geld. Hun eigenbelang en dat van hun entourage primeerde over het belang van het land en de bevolking. Vandaag, zes decennia later, drukt deze zelfzucht nog steeds haar stempel op het beleid in Congo.

Een klein land zoals België zag zich verplicht toe te geven, niet enkel aan de chantage van de toenmalige Congolese leiders, die er reeds in geslaagd waren om een paar opstanden te organiseren, maar ook aan de druk van de internationale gemeenschap die komaf wilde maken met het kolonialisme.

De meeste Belgen in Congo beseften dat de onafhankelijkheid te vroeg kwam en dat de uitgekende formule om ook na de onafhankelijkheid tot een coherente samenwerking te komen weinig realistisch was. Iemand die dit niet besepte was de patron van de Weermacht die niet inzag dat een onafhankelijke krijgsmacht zonder eigen Congolese officieren niet beheersbaar was. Hij behandelde de Congolese militairen op een vooroorlogse, paternalistische en afstandelijke manier en besepte niet dat bevelvoering meer is dan enkel bevelen geven.

Lumumba heeft het vuur aan de lont gestoken tijdens zijn onverwachte toespraak op 30 juni, die rechtstreeks over de radio werd uitgezonden. Als een intelligent man had hij moeten beseffen dat hij de Belgen nog nodig had na de onafhankelijkheid; hij heeft zich echter laten leiden door zijn opgepropte frustraties. Zijn woorden hadden verregaande gevolgen; ze hebben aanzet gegeven tot een chaotische toestand, waarover hij zelf alle controle verloor.

Een belangrijk element dat aanleiding gaf tot de massale evacuatie, was het seksueel geweld. De verkrachtingen waren een vorm van represaille vanwege inlandse mannen tegenover blanke vrouwen, die zich voordien tegenover hen autoritair hadden gedragen. De emancipatie van de vrouwen was nog niet doorgedrongen in Congo; in de ogen van de mannen dienden vrouwen enkel om op het veld te werken, voor seksueel amusement en om kinderen op de wereld te zetten.

Wilfried De Brouwer

La débâcle de l'indépendance

Beaucoup d'experts ont déjà donné leur avis sur ce qui s'est mal passé avant et pendant la période de l'indépendance. Ci-après, l'opinion d'un non-expert.

Comme toujours, une catastrophe a plus d'une cause :

Le Congo n'était pas prêt à l'indépendance. Les seules universités de Léo et E'ville ne tournèrent à plein régime que durant la seconde moitié des années 50 ; les premiers officiers étaient en formation à l'École Militaire à Bruxelles. Il n'y avait pas de cadres pour diriger un pays aussi énorme et complexe que le Congo. La seule manière de la réaliser d'une façon ordonnée était décrite dans le plan Van Bilsen, qui prévoyait l'indépendance après 1985.

Les rapports entre Blancs et Noirs étaient tendus, surtout dans les grandes villes. Il y avait une énorme différence entre les traitements et salaires, aussi parce que les Congolais n'étaient pas (encore) éduqués pour occuper de plus hautes fonctions. Ce qui était une source d'irritation pour les indigènes. Cette exaspération fut utilisée à fond par les leaders politiques qui exprimaient constamment des critiques profondes sur les coloniaux et incitaient leurs partisans à la désobéissance civile en leur promettant le ciel sur terre après l'indépendance.

Ces leaders auraient dû réaliser qu'ils n'avaient pas le potentiel pour diriger le pays ; ils n'avaient qu'un objectif : accéder le plus vite possible au pouvoir et à l'argent. Leur propre intérêt et celui de leur entourage primaient sur l'intérêt du peuple et du pays. Aujourd'hui, six décennies plus tard, cet égoïsme laisse encore sa marque dans la politique du Congo.

Un petit pays comme la Belgique s'est vu obligé de céder, non seulement au chantage des leaders congolais de l'époque qui avaient déjà réussi à organiser quelques rébellions, mais aussi à la pression de la communauté internationale qui voulait en finir avec le colonialisme.

La plupart des Belges au Congo réalisaient que l'indépendance arrivait trop tôt et que la formule sophistiquée pour arriver à une coopération cohérente après celle-ci n'était pas très réaliste. Quelqu'un qui ne réalisa pas cela fut le patron de la Force Publique qui ne prit pas conscience du fait qu'une armée indépendante sans ses propres officiers congolais n'était pas contrôlable. Il traita les militaires congolais avec des méthodes d'avant-guerre, d'une manière distante et paternaliste, et ne réalisa pas que le commandement ne consiste pas seulement à donner des ordres.

Lumumba a mis le feu aux poudres lors de son discours du 30 juin, qui fut directement retransmis à la radio. En homme intelligent, il aurait dû réaliser qu'il avait encore besoin des Belges après l'indépendance ; il s'est plutôt laissé guider par ses propres frustrations. Ses mots eurent des conséquences de longue portée : elles ont initié une situation chaotique, sur laquelle il perdit lui-même tout contrôle.

Un élément important qui fut déclencheur de l'évacuation massive est la violence sexuelle. Les viols étaient une forme de represailles de la part des indigènes contre les femmes blanches, qui s'étaient précédemment comportées de manière autoritaire à leur rencontre. L'émancipation des femmes n'était pas encore ancrée au Congo ; aux yeux des hommes, les femmes n'étaient destinées qu'à travailler aux champs, à l'amusement sexuel et à mettre des enfants au monde.

Wilfried De Brouwer