

« Daarmee krijgen we Congo nog niet terug ... »

PROLOOG

September 1939. Duitse legers rukken Polen binnen. Frankrijk en Engeland staan garant en verklaren de oorlog aan het Reich, maar hun gebrekkige militaire voorbereiding maakt elke tussenkomst op het terrein onmogelijk. De “schemeroorlog” maakt zijn intrede in het Westen. De mobilisatie van het Belgische leger wordt in fases afgekondigd: 650.000 man bevinden zich weldra onder de wapens.

Vanaf maart 1936 zijn boven Europa donkere wolken samengetrokken. Nazi-Duitsland is vast besloten om de vernederingen van het Verdrag van Versailles af te werpen en herbewapent. Onder leiding van Adolf Hitler eist het onbeperkte levensruimte op voor zijn volk. De herbezetting van het gedemilitariseerde Rijnland, de aanhechting van Oostenrijk, de inbeslagname van Sudetenland, de verdeling van Tsjecho-Slowakije, het zijn allemaal voortekenen van het onweer dat weldra zal losbarsten.

Koning Leopold III en de Belgische regering hebben België in een politiek van onafhankelijkheid en neutraliteit geplaatst in de hoop ons land het leed van een gewapend conflict te besparen. De politiek van de koning wil coherent zijn. Maar tegen een prijs. Vandaar dat hij voor een vergrote militaire inspanning pleit « *in de mate dat gelijk welke van onze burens ontraden wordt om land of lucht van ons grondgebied te gebruiken om een andere staat aan te vallen ...* » Een vrome wens, want in de regering heerst onstabiele en de budgetten die deze inspanning moeten dragen, komen er niet.

Wanneer publieke opinie en overheid zich bewust worden van het nakende gevaar en de noodzaak om ons militaire apparaat te moderniseren, is het te laat. De bewapeningskoorts slaat ook toe bij de voornaamste producerende landen, die het hoofdaandeel van hun oorlogsproductie voorbehouden voor hun eigen legers. De situatie van onze Militaire Luchtvaart en vooral die van zijn Jachtregiment is in dat opzicht kenmerkend. In januari 1939 had Landsverdediging zijn weigering aangegeven om deel te nemen aan het nationale programma voor het R-36-jachtvliegtuig, dat door de Renard-werkplaatsen was ontwikkeld. Dit moderne toestel waarvan de Militaire Luchtvaart er 40 wenste te verwerven, doorstond de vergelijking met de recente Britse en Franse producten. De weigering was ingegeven door de onmogelijkheid om dit materieel binnen de vereiste termijnen te produceren. En dus was de enige uitweg de prospectie in het buitenland. Het resultaat wordt een ontgoocheling.

In maart 1939 stemmen de Britten toe om 15 Hurricane-jachtvliegtuigen af te staan; ze staan de licentieproductie toe van 80 exemplaren van dit type, met componenten die hun industrie zal aanleveren. Deze stap wordt te laat gezet om de heruitrusting van onze smaldelen te verzekeren. Ook de bestelling van 40 Brewster Buffalo die in januari 1940 in de USA wordt geplaatst, kan niet tijdig worden uitgevoerd. Het is aan boord van overjarige tweedekkers dat onze piloten de Luftwaffe-eskaders het hoofd dienen te bieden: Fairey Fox uit een ander eeuw, Gloster Gladiator en Fiat CR 42, de laatste ontwikkelingen van een voorgoed achterhaald concept.

Ironie van het noodlot: 9 van de 11 Hurricanes die de ochtend van 10 mei beschikbaar waren, worden in de eerste uren van het conflict op de grond vernietigd.

De dramatische Achttiendaagse Veldtocht zal trouwens de gebreken die onze Militaire Luchtvaart ondermijnden, ten overvloede illustreren. Tegenover de verpletterende superioriteit van de

Fairey Fox O-23 of 6th (Training) Squadron based at Wevelgem caught in flight (Crew Sgt. Geerts and S/Lt. Dr. Pauwels). Paul Laureys Collection. © BAH



Luftwaffe worden onze smaldelen gedecimeerd, zowel door verliezen op de grond als door luchtgevechten. Tot de capitulatie van 28 mei 1940 blijven slechts er drie smaldelen van het 1^{ste} Regiment in operaties bij het Leger van Vlaanderen. De andere eenheden trekken zich progressief terug naar Frankrijk, meestal zonder vliegtuigen, behalve enkele Fiat CR 42 en Fairey Fox die nog tijdelijk deelnemen aan de verdediging van de vliegvelden van Chartres en Tours, voordat de smaldelen worden geëvacueerd naar het zuiden van Frankrijk. Ze zullen er tevergeefs wachten op een heruitrusting onder de goede zorgen van het Franse Armée de l'Air, terwijl de minister van Landsverdediging zich verzette tegen elke oplossing waardoor onze eenheden Engeland zouden kunnen vervoegen. De smaldelen van de Vliegopleiding zullen zich herontplooiën naar Caen-Carpiqueet vooraleer geëvacueerd te worden naar Marokko (Oudja) om er eveneens een weinig glorieus einde te kennen.

Iste AKTE. Congo bij de aanvang van de oorlog.

Terwijl de horizon in Europa vanaf 1936 voortdurend versombert, lijkt de progressieve verslechtering van de situatie het routineuze leventje in onze Afrikaanse kolonie Congo nauwelijks te verstoren. In Afrika heerst er kalmte. Door het Verdrag van Versailles is Duitsland zijn kolonies kwijt en verdelen Frankrijk, Groot-Brittannië en een groep kleine landen – België, Spanje, Portugal – het grootste deel van het continent onder elkaar. Op militair vlak kunnen enkel Frankrijk en Italië een krijgsmacht van betekenis ontplooien. Het laatste land had in 1935 trouwens Ethiopië veroverd. Het geheel is met Eritrea en Somalië samengevoegd en vormt Italiaans Oost-Afrika waar bijna 300.000 manschappen, 200 tanks en 200 vliegtuigen een potentiële dreiging vormen. Daar tegenover is de Britse troepenmacht bespottelijk: niet meer dan 10.000 man langs de grenzen van Kenia en Soedan.

Op het vlak van buitenlandse politiek geldt het Belgische statuut van neutraliteit uiteraard ook voor de kolonie. Congo neemt strategisch een centrale plaats in. De exploitatiekolonie is 80 keer groter dan België en telt in 1938 minder dan 18.000 Belgische ingezetenen, vrouwen en kinderen inbegrepen. De voorspoed berust hoofdzakelijk op de ertsrijkdommen die ingeval van conflict een begeerlijk object kunnen uitmaken, maar op korte termijn lijkt er geen onmiddellijke dreiging op te rusten. Toch hadden sommigen voor de kolonie het risico op een veralgemeend conflict onderzocht, dat vanuit Europa naar de Middellandse Zee en Afrika zou uitdeinen.

In een artikel dat in 1938 verscheen in « La Dépêche Coloniale », vond Paul Crockaert, de voormalige minister van Koloniën en Landsverdediging, dat er wel eens een dreiging kon rusten op de Benedenstroom en zijn haveninstallaties, overgeleverd aan een plotse aanval van overzee. Volgens hem was het noordoosten van het grondgebied overgeleverd aan het risico van offensieven, afkomstig uit Oost-Afrika. Daarom zal hij ook pleiten voor het opwerken van de verdedigingsorganismen: « *De monding van de Congo dient bewapend met een paar vliegsmaldelen voor observatie en bombardement, met een flottielje patrouillevaartuigen en mijnenleggers. Daarbij moet de controle van de Grote Meren behouden blijven door er bases aan te leggen van vliegboten en bewapende vedettes* ». Hij vond het ook onontbeerlijk om de kaders van de Openbare Macht aan te vullen door de instelling aan te moedigen van een « militaire horigheid » en om aan de eenheden de uitrusting en bewapening te leveren om elke agressie het hoofd te bieden. De aanwezigheid van een uitgebreide en sterke luchtmacht leek hem essentieel.



Ook al was deze algemene beoordeling van de toestand die van een politicus en dienden zijn voorstellen nauwkeurig in een uitrustingsplan omgezet, ze toonde duidelijk de tekortkomingen waarvoor het merendeel van de koloniale verantwoordelijken weinig gevoelig leken. Ze geloofden immers niet in de echtheid van de dreiging. Uitrusting en bewapening van de Openbare Macht waren nochtans notoir onvoldoende, onaangepast en achterhaald. Ze had een gebrek aan munitie, geen zware bewapening, geen logistieke diensten, geen echte medische dienst en beschikte slechts over een autopark in spe. Zonder luchtvaart was ze vooral een macht voor ordehandhaving geworden en duidelijk onbekwaam om de opdracht te vervullen van de verdediging van het grondgebied tegen externe dreigingen.

De Openbare Macht was in vredetijd 15.000 autochtone soldaten sterk, die werden omkaderd door 150 blanke officieren en 130 onderofficieren. Ze hing af van het Ministerie van Koloniën en stond onder de gouverneur-generaal Pierre Rijckmans. Door mobilisatie en oproep onder de wapens van 778 gegradueerden, kon de getalsterkte worden opgevoerd tot 30.000 man, verdeeld over drie brigades. Voor hun vestiging waren er drie sleutelregio's aangeduid: Neder-Congo, industrieel Katanga, de Noordoostelijke gebieden. Merken we echter op dat gedurende gans de « schemeroorlog » de gouverneur-generaal weigerde om zich te schikken naar het advies van het hoger kader van de Openbare Macht, dat hem aanbeval om het mobilisatiemechanisme op te starten. Hij gaf voorrang aan de vereisten van de bestuurlijke en industriële werking van de kolonie. Hij vond dat de militaire inspanning moest beperkt worden tot het strikte minimum dat verenigbaar was met de veiligheid.

Deze houding belette de commandant van de Openbare Macht, generaal E. Hennequin, niet om binnen de rol die hij bezat, op te roepen tot versterking van de verdedigingsmiddelen. Hij pleitte vooral voor de oprichting van een koloniale militaire luchtvaart. Hij vond dat ze zou moeten bestaan uit drie luchtvaartgroepen in steun van elke brigade. De groep die in Neder-Congo was ontplooid, zou daarbij ook nog opdrachten toebedeeld krijgen voor maritieme verkenning van de naderingswegen van de monding van de stroom.

Het « plan Hennequin » zou worden doorgestuurd naar het Ministerie van Koloniën. Het lijkt er wel op dat de oprichting van een koloniale militaire luchtvaart gunstig werd bekeken, althans op principieel vlak.

Er werd contact genomen met generaal Duvivier, commandant van de Luchtverdediging van het Grondgebied. In februari 1940 zou majoor Lucien Leboutte afgedeeld worden bij de Staf van de Openbare Macht te Leopoldstad met als opdracht de verkenning van de bestaande infrastructuur, de studie van de ontplooiingsmogelijkheden en de verduidelijking van luchtvaartkwesties aan de Openbare Macht. De opdracht zou worden onderbroken door het uitbreken van de oorlog. De Staf van de Openbare Macht trachtte hem te weerhouden met het argument dat hij ter hunner beschikking stond en dat er geen enkel plan was gefinaliseerd. Majoor Leboutte zal het laatste Sabena-vliegtuig nemen dat naar Europa terugkeerde, zijn reis zou in Frankrijk ten einde lopen.

Op 10 mei 1940 beschikte de Openbare Macht over geen enkel luchtmiddel, behalve drie opgeëiste eenmotorige toerismevliegtuigjes.

Ilde AKTE. De weg naar Congo loopt over Marokko.

Op 19 december 1940 ontscheept kapitein-vlieger Franz Burniaux in Leopoldstad. Het gordijn gaat op over een weinig bekende episode van onze Vleugels in de Afrikaanse hemel: de vruchteloze poging om een koloniaal militair vliegwezen te creëren, die tenslotte zal toelaten dat enkele tientallen vliegeniers van de Openbare Macht uitblinken in de rangen van het Zuid-Afrikaanse vliegwezen: de South African Air Force (SAAF).

Op 10 mei 1940 is de 32-jarige Franz Burniaux, bevelhebber van het 5de Smaldeel van de Vliëgschool te Wevelgem. Gezien het verloop van de gebeurtenissen, krijgen alle smaldelen van de school vanaf 12 mei het bevel zich te herontplooiën naar Frankrijk. De toestellen die op de grond aan de vernietiging door Duitse bombardementen zijn ontsnapt, stijgen op richting Tours, eerste hergroeperingspunt, via Amiens en Chartres. Het grondpersoneel en het materieel gaan langs de weg met het nog altijd beschikbare wagenpark, evenals per spoor. De eindbestemming in Frankrijk wordt het vliegveld van Caen-Carpiquet waar de ganse School op 20 mei 1940 opnieuw verenigd is. Die dag krijgt het bevel om naar Marokko te trekken. De basis van Oudja wordt verondersteld hen op te vangen, de commandant van onze Luchtvaart hoopt er de vorming van onze leerling-piloten te kunnen verder zetten.



De vliegtuigen, een vijftigtal SV 4, Avro 504, Fairey Fox en Koolhoven, worden gedemonteerd en ingescheept met wagenpark en materieel aan boord van het vrachtschip « Algérie », dat de Franse autoriteiten ter beschikking stellen van onze Militaire Luchtvaart. Het personeel gaat op 22 mei aan boord van een speciale trein met bestemming Marseille, waar men drie dagen later aankomt.

De overtocht naar de Afrikaanse kust van de Middellandse Zee zal plaatshebben op 28 en 29 mei aan boord van twee vrachtschepen, op het ogenblik dat het bericht komt van de capitulatie van het Belgische leger van Vlaanderen.

Hergroepering te Oran op 31 mei, gevolgd door

een reis per spoor naar Oudja aan de Algerijns-Marokkaanse grens, waar de installatie begint op 1 juni 1940. Het wachten begint, de overnachtingsmogelijkheden zijn vaak precair. Er komt een openlijk klimaat van opstand, dat onderhuids al aanwezig was sinds de afkondiging van de capitulatie.

Het is pas op 23 juni dat het vrachtschip met vliegtuigen, wagenpark en materieel te Oran aanlegt. Eens de vliegtuigen uitgeladen zijn, dienen ze vervoerd naar de basis La Senia om er opnieuw gemonteerd te worden. Intussen heeft Italië zich op 10 juni aan Duitse zijde geschaard en heeft het Frankrijk de oorlog verklaard. Op 24 juni ondertekent Frankrijk een wapenstilstand met Duitsland. Na wat gearzel kiezen de Franse strijdkrachten van Noord-Afrika de kant van marschalek Pétain. Het project om de Vliëgschool te Oudja te vestigen, draait op niets uit.

Generaal Tappage, commandant van het Instructie- en Rekruteringscentrum van onze Luchtvaart dat de School vergezelt, laat de armen niet zakken. Tijdens zijn doortocht in Marseille heeft hij 7 driemotorige Savoia Marchetti 73 van Sabena opgeëist die in Algerije staan. Hij koestert het wat gewaagde idee om ze te gebruiken voor de transfer van de Vliëgschool naar Belgisch Congo. De SM 73 zouden gediend hebben als bevoorradings toestellen, troepentransporteurs of atelier-vliegtuigen die de lesvliegtuigen vergezelden tijdens hun korte etappes.

Aanvankelijk hebben de Franse militaire autoriteiten bezwaren tegen het project. Ze voeren aan dat die verplaatsing de brandstofreserves zou uitgeput hebben van de Franse posten die langs het geplande traject lagen. Tot ze kortweg het plan verbieden. De Commissie van de Italiaanse wapenstilstand had immers beslist het materieel van onze Luchtvaart in beslag te nemen, ook al bestond er op dat ogenblik geen enkele staat van oorlog tussen Italië en België.

In die moeilijke omstandigheden bleef de wil om de strijd verder te zetten intact bij een groot deel van het kader en de leerling-piloten, maar voor het merendeel van de troep die hoofdzakelijk bestond uit « opgeroepen » telde nu nog maar één ding: de terugkeer naar België. De sfeer wordt explosief. De Belgische regering bevindt zich nog in Limoges en is op drift. Van de Staf van de Militaire Luchtvaart die zich naar Montpellier heeft teruggetrokken, komt er geen enkele richtlijn. Sommigen denken er op dat moment aan om met eigen middelen Engeland te bereiken of Belgisch Congo. De Commandant van de school geeft toe aan de druk van hen die de nederlaag weigerden en laat zich uiteindelijk overtuigen. Een zestigtal instructeurs en leerling-piloten krijgen toestemming het avontuur te wagen, maar niet zonder vooraf op verlof zonder soldij te zijn geplaatst.

Op 3 juli gaat de groep aan boord van een trein met bestemming Casablanca waar ze op 4 juli aankomen. Franz Burniaux was erbij maar wanneer de meerderheid van de groep de Engelse optie zal verkiezen en er op 10 juli in zal

slagen in te schepen aan boord van de « David Livingstone » met bestemming Cardiff via Gibraltar, zal hij samen met een paar andere officieren trachten onze kolonie te bereiken.

Die keuze was ingegeven door de weinig bemoedigende houding van de Britse consul te Casablanca met wie hij in contact was getreden. Die kon hem geen enkele garantie geven voor de erkenning van zijn hoedanigheid als piloot, noch van zijn statuut als officier mocht hij bij de Britse strijdkrachten worden ingelijfd. Ondertussen had hij vernomen dat de gouverneur-generaal van Congo de strijd zette en dat de Openbare Macht dacht aan een luchtmacht. Franz Burniaux beslist om naar de kolonie te reizen, waar hij trouwens familieconnecties had: zijn oudste broer was magistraat in Leopoldstad.

Inschepen met bestemming Congo was nochtans onmogelijk vanuit Marokko. De route naar Leopoldstad liep via Portugal, een neutraal land waar de scheepvaartlijnen Lissabon verbonden met de Portugese bezittingen in West-Afrika maar ook met Congo.

De Belgische consul-generaal in Casablanca zou zijn overtocht naar Lissabon organiseren. Hij komt er samen met twee andere officieren aan, die ook naar de kolonie willen trekken: kapitein J. Ceuppens, waarnemer bij het 1^{ste} Rgt Aé die op eigen krachten Oudja had vervoegd, en kapitein-geneesheer P. Engelen van de Vliegschool. Het wordt een lange wachttijd.

Het Belgische gezantschap van Lissabon leek de financiële middelen niet te hebben om hun overtocht te verzekeren. De oplossing kwam er door een gelukkige samenloop van omstandigheden: de toevallige ontmoeting van de griffier die met de broer van Franz Burniaux in Leopoldstad werkte en die ze in contact bracht met een Portugese zakenman. Uit sympathie regelde die de reiskosten van het trio dat einde november 1940 Lissabon verliet. Na een reis van drie weken via Madeira ontscheept het groepje op 17 december 1940 in Matadi.



IIIde AKTE. Congo aan de zijde van het Britse imperium.

De invasie van België, de onvoorwaardelijke capitulatie van het leger, de scheiding tussen de koning en zijn regering, de snelheid waarmee Frankrijk was overwonnen, ze hadden bij de kolonialen een schok veroorzaakt.

De gouverneur-generaal had geen contact met een regering in verval die eerst in Limoges en nadien in Bordeaux was verzeild. Hij stond alleen voor zijn verantwoordelijkheden. Hij wist niet van de richtlijnen van de koninklijke entourage die vond dat de oorlog voor België was afgelopen en dat Congo buiten het conflict diende te blijven. Hij nam meteen een ondubbelzinnige houding aan: die van het verder zetten van de strijd aan de zijde van het Britse imperium, door hen de rijkdommen van de kolonie ter beschikking te stellen.

Hij was zich nu bewust van de nood om de benedenstroom te verdedigen tegen mogelijke aanvallen van Duitse kapers en de Noordoostelijke gebieden tegen invallen vanuit Italiaans Oost-Afrika. Hij geeft toe aan de groeiende druk van de Staf van de Openbare Macht en vaardigt een mobilisatie in fases af. Via de ambassade richt hij zich tot Londen en verzoekt om artillerie voor het fort van Shinkakasa, dat de monding van de stroom beheerst; daarbij snelle vedettes om verdachte schepen te praaieren en vliegtuigen om het gevecht tegen duikboten te voeren...Maar zijn stappen komen te laat en België heeft op dat ogenblik geen regering die deze vragen aan de Britten kan doorspelen.

De beslissing om de Congolese grondstoffen ter beschikking te stellen van Groot-Brittannië zal snel worden bekrachtigd door Albert De Vleeschouwer, minister van koloniën. Op 18 juni kreeg hij van zijn collega's-ministers in Bordeaux de volmacht van administrateur-generaal van de kolonie, met het oog op het bewaren van onze belangen in Congo en ze te beschermen tegen de verleiding voor wie ook om ze in te palmen. Daarom vervoegt hij eerst Lissabon en daarna Londen, waar hij zich aanbiedt als vertegenwoordiger van de wettelijke Belgische regering. Hij verzekert de Britten van de totale steun van de kolonie en van de wil van het land om aan hun zijde de strijd verder te zetten. Een essentiële stap, want voor Londen was Congo strategisch van het hoogste belang en mocht het absoluut niet in Duitse handen vallen.

Als een teken van deze bezorgdheid meerde begin juni de kanonneerboot van de Royal Navy, de « Bridgewater », aan te Matadi. In juli zond de Engelse regering een militaire missie onder bevel van luitenant-kolonel McKenzie naar Leopoldstad, samen met een economische missie onder leiding van Lord Hailey.

Vreemd genoeg zal dit engagement aan de zijde van het Britse imperium botsen op heftige kritiek in de kolonie zelf. Vanwege de grote industriële ondernemingen en dan vooral in Katanga, die hun markten wensten te behouden en voor wie het neutrale statuut toeliet om hun producten aan de meest biedende te verkopen. Ook vanwege de commandant a.i. van de Openbare Macht, kolonel Gilliaert, opvolger in die functie van generaal E. Hennequin die in oktober 1939 naar Brussel was teruggeroepen. Hij was onder de indruk van de ogenschijnlijke onoverwinnelijkheid van de Duitse legers, de grootte van de Italiaanse strijdkrachten die in Oost-Afrika waren ontplooid, de pro-nazi-stromingen die in Zuid-Afrika bestonden en de aansluiting van de gouverneur van Congo-Brazzaville bij het Vichy-regime. Hij beveelt de gouverneur-generaal aan om de neutraliteit van Congo te verklaren en zelfs om zijn onafhankelijkheid uit te roepen. Deze op zijn minst verbazende houding is in tegenstelling met het kader van de Openbare Macht, dat ver van het slagveld zijn spijt zit te verbijten en graag de koloniale strijdkrachten zou ingezet willen zien aan de zijde van de zwakke Britse strijdkrachten, die in Kenia en Soedan ontplooid zijn.

De gouverneur-generaal heeft de steun van de minister van koloniën en zal van zijn gedragslijn niet afwijken.

Op het ogenblik dat Franz Burniaux in Leopoldstad aankomt, zijn de zaken opgehelderd:

- de Slag om Engeland heeft de Duitse expansie afgeremd, men ziet alles duidelijker.
- Congo is resoluut ten oorlog getrokken aan de zijde van het Britse imperium, ook al betreft zijn hoofdinspanning enkel de toelevering van strategische producten.
- een Belgische regering die wordt erkend door de Britten, wordt eind oktober 1940 eindelijk in Londen samengesteld.
- België heeft Italië de oorlog verklaard.
- de Openbare Macht is klaar om operaties aan te vatten aan de Engelse zijde, in het raam van de inname van Italiaans Oost-Afrika. Ze vestigt er een veldhospitaal en een infanteriebataljon... zonder luchtmiddelen.

IVde AKTE. Project van een koloniale militaire luchtvaart.

Twee dagen na zijn aankomst in de kolonie biedt Franz Burniaux zich aan bij de Staf van de Openbare Macht en ontmoet er kolonel Gilliaert, die de situatie nu wat meer pragmatisch bekijkt. De kolonel is een officier van de oude school die de Eerste Wereldoorlog in Congo heeft meegemaakt. Hij was onder de indruk van de rol die de luchtvaart in recente conflicten had gespeeld. Daarom betreurt hij het dat zijn troepen alle luchtsteun ontberen, terwijl die op het punt staan om aan de Engelse zijde naar Abessinië te vertrekken. Zoals zijn voorganger is het plan verzand en wil hij een koloniale militaire luchtvaart om zijn brigades te verkennen en te steunen. Hij is weliswaar enthousiast maar heeft geen duidelijk besef van de tewerkstelling van het luchtwapen; hij weet niet echt wat het belang van de technische en logistieke implicaties zijn bij de oprichting « ex nihilo » van een militaire luchtvaart op duizenden kilometer van de bevoorradingsbronnen. Hij heeft vóór hem een officier-vlieger, de eerste onder zijn bevel en klaar om hem te adviseren, maar die tot dan toe enkel in opleidings- of operationele smaldelen heeft geleefd. Nochtans zijn zijn gezond verstand en zijn ervaring op het terrein troeven die zijn gebrek aan stafpraktijk ruimschoots compenseren.

Het klikt tussen de beide mannen. Ze willen het « plan Hennequin » nieuw leven inblazen want ze zijn aangemoedigd door de aanwezigheid van talrijke jongeren in de kolonie die klaar zouden zijn om de rangen van een koloniale luchtvaart te vervoegen.

Franz Burniaux wordt allereerst belast met het openen van een bureau « Luchtvaart » in de Staf, met het opstellen van een inventaris van de beschikbare hulpmiddelen, met het opstellen van de gebruiksregels van de opgeëiste verbindingsvliegtuigen, met het opstellen van een plan waarmee een verkenning- en steunluchtvaart kan worden opgestart en met het voorstellen van de organisatie van een geschikte rekruteringsdienst. Voor dit plan beschikt Franz Burniaux over vijf à zes weken om het op papier te zetten, voordat hij het voorlegt aan de commandant van de Openbare Macht en aan ...de minister van koloniën die in Congo is aangekomen voor een eerste bezoek op 5 december 1940.

De inventaris van de luchtmiddelen is snel gemaakt. De Openbare Macht beschikt over drie opgeëiste eenmotorige toerismevliegtuigen, evenals over een Fokker FVII trimotor van de Sabena. Die baat een intern netwerk uit met een vijftiental landingsplaatsen en zet 6 Ju 52, 7 Fokker FVII en 2 Franse Lockheed Super Electra in. Deze laatste werden in beslag genomen tijdens een tussenlanding in Elisabethstad, als vergelding voor de beslagname van de Sabena-vliegtuigen in Algerije door de Italiaanse Commissie voor wapenstilstand. De goede werking van de Sabena-structuur is trouwens essentieel voor het economische leven van de kolonie en dus ook voor zijn oorlogsinspanning. Enkel een technische steun onder de vorm van werkplaatsen en infrastructuur t.v.v. een koloniale militaire luchtvaart kan worden overwogen.

Sabena Fokker F VII B/3m (Sabca) OO-AIF was one of 23 Tri-engined Fokkers used by Sabena from 1929 onwards.
© BAHA



Begin februari 1941 wordt Franz Burniaux ontvangen door de minister die al door de commandant van de Openbare Macht op de hoogte is gebracht over de noodzaak van een koloniale luchtvaart. Hij legt hem een zeer schematisch plan voor:

« 3 groepen van 2 smaldelen – 1 groep per brigade, elk smaldeel telt 9 vliegtuigen, of 54 toestellen in totaal. Tweemotorige vliegtuigen als Hudson of Blenheim kunnen voor allerlei doelstellingen ingezet worden. een getalsterkte van 400 man.»

Natuurlijk zijn de cijfers qua personeel onderschat, ook de herkomst van vliegtuigen, technisch materieel, logistieke organisatie of financiering van het project worden verzwegen. Op dit ogenblik had zoiets weinig belang in de ogen van de commandant van de Openbare Macht. Wat telde, was het akkoord van de minister bekomen om iets te ondernemen, *« zijn enthousiasme strelen door melding te maken van het bestaan van honderden kandidaten, wat het belang zou onderstrepen van de militaire bijdrage van de kolonie.»*

Franz Burniaux laat de minister ook weten dat hij zinnens is om naar Rhodesië te reizen door tussendoen van de militaire missie van McKenzie. Hij hoopte er Belgisch vliegend zowel als technisch personeel te kunnen vormen in scholen die de Royal Air Force had opgericht in het kader van de « Empire Training Scheme». Hij vraagt ook de toestemming om naar een operationeel smaldeel in het Midden-Oosten te worden afgedeeld, om er de noodzakelijke ervaring op te doen en zijn geloofwaardigheid als aanvoerder te bevestigen. Hij schat dat het achttien maand zal duren om de eerste elementen te vormen die onder zijn leiding het eerste smaldeel van de koloniale militaire luchtvaart zullen uitmaken. Hij neemt aan dat de Belgische regering in Londen intussen het probleem van de vliegtuigdotatie wel zal opgelost hebben.

De minister van koloniën geeft zijn principeakkoord en verbindt er zich toe om het plan te Londen in de Ministerraad te verdedigen, de enige autoriteit die de oprichting van een koloniale luchtvaart kan toestaan.

Blijft nog te wachten op de bekendmaking van die toelating.

Die tijd wordt besteed aan het voorbereiden van een rekruteringsplan dat gedecentraliseerd zal zijn, rekening houdend met de uitgestrektheid van het grondgebied. Een eerste selectie gebeurt in de hoofdplaats van het district; kapitein-geneesheer P. Engelen zal een korte medische samenvatting opstellen ten gebruike van de territoriale geneesheren, voordat de dossiers worden verstuurd naar de Staf van de Openbare Macht voor de uiteindelijke selectie. Die tijd werkt men ook aan het opstellen van een oproep aan de jongeren in de kolonie, opdat ze zouden toetreden tot de koloniale luchtvaart in wording. De oproep wordt uitgezonden via « Radio Léo » en gepubliceerd in « l'Avenir Colonial Belge », en dat van zodra het groene licht van de Ministerraad zal bekomen zijn.

Intussen krijgt Franz Burniaux een open ticket op gans het interne net van Sabena, zodat hij zich rekenschap kan geven van de koloniale realiteit –die hij niet kent– en van de plaatselijke omstandigheden waarin de rekrutering zal gebeuren. De verspreiding in de ether van zijn vooraf opgenomen bericht, zou het akkoord betekenen van de Ministerraad evenals het bevel om terug te vliegen naar Leopoldstad om er met het echte werk te beginnen.

Tijdens deze rondreis stelt Franz Burniaux een inventaris op van de startbanen in de brousse en van de belangrijkste luchthavens met hun kenmerken. Hij zal daarvoor verschillende contacten leggen. Het is hoofdzakelijk de gevoelige zone van het Noord-Oosten van Congo die zijn aandacht krijgt op het ogenblik dat het versterkte bataljon van de Openbare Macht de operaties begint aan de zijde van de Britten tijdens de veldtocht in Abessinië. Begin maart 1941 vliegt hij aan boord van een Caudron Pélican die in Stanleystad is opgeëist, naar Soedan, meer bepaald naar Malakal, vertrekbasis en achterwaarts HK van de operaties van de Openbare Macht boven de Witte Nijl. Hij ontmoet er de commandant van de King's African Rifles, die vele Belgische koloniale hebben vervoegd. Hij heeft ook de gelegenheid om de bijzonder zware omstandigheden te zien waarin onze troepen moeten opereren. Bij zijn terugkeer in

Stanleystad op 13 maart 1941 hoort hij de vooraf opgenomen boodschap op « Radio-Léo » en keert hij naar de hoofdstad terug.

Vde AKTE . De onverwachte steun van de Zuid-Afrikaanse regering.

Na het « gunstige advies » van de Ministerraad, een inwilliging waarvan de juiste draagwijdte toen aan de Staf van de Openbare Macht ontsnapte, wordt de oproep voor vrijwilligers gelanceerd. Franz Burniaux maakt zich klaar om vanuit Leopoldstad naar Rhodesië te vertrekken. Hij hoopt er het akkoord van de RAF te krijgen voor om er binnen de « Rhodesian Air Training Group » het personeel te vormen voor de toekomstige koloniale luchtvaart. Deze stap getuigt van een zeker optimisme, aangezien er geen enkel officieel contact was gelegd tussen de autoriteiten van de kolonie en die van de RAF in zuidelijk Afrika.

Door tussenkomst van de militaire missie van Lt Col McKenzie tracht Franz Burniaux de toelating te bekomen om naar Salisbury af te reizen. Maar Lt Col McKenzie heeft waarschijnlijk contact genomen met de autoriteiten en lijkt weinig geneigd om hulp te bieden bij het oprichten van een koloniale luchtvaart. Hij probeert Franz Burniaux ervan te doen afzien om de reis te ondernemen. De commandant van de Openbare Macht voert druk uit en de toelating wordt uiteindelijk verkregen. Noteren we dat het voortaan luitenant-generaal Ermens is, de Vice-gouverneur-generaal van Congo die de functie in cumul waarneemt. Kolonel Gilliaert is bevorderd tot generaal-majoor en krijgt het bevel toevertrouwd van de troepen die in Abessinië zullen opereren. Franz Burniaux is gedekt tot in Pretoria in Zuid-Afrika, onder voorwendsel van een zending ten voordele van de diensten van de Intendance van de Openbare Macht.

Het zendingsbevel op datum van 22 april 1941 is als volgt opgesteld:

« Kapitein Burniaux is gelast zich in verbinding te stellen

4. met Lt Col McKenzie te Salisbury om er alle kwesties te bespreken m.b.t. de opleiding van kandidaat-vliegeniers voor Belgisch Congo
5. met de Britse autoriteiten, met de eventuele aankoop voor ogen van sanitaire en verbindingsvliegtuigen
6. met de Heer Minister van België te Pretoria om er de problemen te bespreken van DTRE en van Intendance (get) Generaal Ermens, Opperbevelhebber van de OM »

Lt Col McKenzie gaat Franz Burniaux in Salisbury vooraf. Hij gaat erheen in een vliegtuig van de reguliere Sabena-lijn, vergezeld van Van Hoegaerden, die als zijn tolk in Leopoldstad zal optreden. Lt Col McKenzie beheerst immers niet de taal van Voltaire, terwijl Franz Burniaux de taal van Shakespeare onmachtig is! Franz Burniaux wenst zijn onafhankelijkheid te bewaren en



verlaat Leopoldstad op 23 april 1941, alleen aan boord van een van de drie opgeëiste toerismevliegtuigen, een Leopard Moth van 120 pk. De rondreis die hij gaat ondernemen en die hem tot in Zuid-Afrika zal brengen, is op zich al een waar exploit. Zo zal hij meer dan 7200 km afleggen in omstandigheden uit de tijd van de luchtvaartpioniers.

Op 26 april landt hij in Salisbury. Hij ontmoet er de Rhodesische verantwoordelijken van de RAF, zet er via de tolk zijn project en zijn desiderata uiteen, maar krijgt nul op het rekwest. De verantwoordelijken van Training Command zijn

niet bereid om hun scholen open te stellen, die op dat ogenblik op volle snelheid draaien om personeel te vormen zonder toestemming van het Air Ministry, ten voordele van een nog virtuele luchtvaart. Eens gevormd zou die trouwens niet onder operationeel bevel van de RAF komen.

Franz Burniaux geeft de moed niet op. Onder voorwendsel van zijn opdracht t.v.v. de Intendance, zet hij zijn reis verder naar Pretoria, waar de McKenzie-zending hem op de voet volgt. Hij gaat er net als in Salisbury tewerk, maar krijgt alweer een negatief antwoord. Op dat ogenblik lijkt het plan begraven om een koloniale militaire luchtvaart op te richten, zoals Franz Burniaux die ziet.

Maar dan gebeurt er iets onvermoed: de ontmoeting van Franz Burniaux met de heer Albert Moelaert, gevolmachtigd minister van België te Pretoria. Hij zet hem het doel uiteen en de stappen die hij ondernomen heeft, maar die op een sissers zijn uitgelopen. De heer Moelaert blijkt een persoonlijke vriend te zijn van generaal Smuts, Eerste Minister van de Unie van Zuid-Afrika. Hij zet hem het plan uiteen om in Belgisch Congo een militaire luchtvaart op te richten en de hulp die Zuid-Afrika bij deze onderneming zou kunnen bieden.

De goedkeuring komt ogenblikkelijk. De hindernissen verdwijnen, de RAF-autoriteiten kunnen niets weigeren aan de generaal die tijdens de Eerste Wereldoorlog lid was van het imperiaal oorlogskabinet te Londen en de voorvechter was bij de demarche die geleid heeft tot de autonomie van de RAF binnen de Britse strijdkrachten. Daarbij is hij er onlangs in geslaagd om Zuid-Afrika aan de zijde van Engeland aan de oorlog te doen deelnemen, ondanks sterke pro-nazi-strekkingen in het land.

De paar opwerpingen van financiële verantwoordelijken worden snel opzij geschoven, die problemen worden later wel afgehandeld. Het eerste contingent Belgische kandidaten wordt al in juli 1941 verwacht in de Initial Training Wing te Lyttleton!...zeer tot schade van de McKenzie-zending.

Nog steeds aan boord van zijn Leopard Moth en dit keer in gezelschap van majoor Van Hoegaerden, stijgt Franz Burniaux op 7 mei 1941 opnieuw op vanuit Pretoria. Via Pietersburg, Bulawayo, Salisbury, N'dola, Elisabethstad, Bukama, Luluaburg, Tshikapa en Kikwit, landt hij op 15 mei 1941 in Leopoldstad.

Vide AKTE. Het plan krijgt vaste vorm. De dubbelzinnige houding van de Belgische regering.

Nu het eerste contingent tijdens de maand juli werd verwacht in Zuid-Afrika, was er haast bij het afwerken van de selectie van kandidaat-vliegers en –technici die de toekomstige koloniale luchtvaart wilden vervoegen. Franz Burniaux hield er zich actief mee bezig, geholpen door geneesheer-majoor P. Engelen. In de districten hadden al meer dan 500 kandidaten een eerste selectie ondergaan. Een opmerkelijk aantal aangezien de maatschappijen of de koloniale administratie naargelang het geval, van oordeel waren dat hun aanwezigheid onontbeerlijk was en dus hun intenties helemaal niet steunden.

Uiteindelijk zullen 221 worden weerhouden, onder wie een handvol piloten-reservisten van de Militaire Luchtvaart die op privé-initiatief in Congo woonden. Daarbij kwamen nog 18 actieve piloten die België waren ontvlucht en de kolonie hadden vervoegd, ofwel vanuit Lissabon, ofwel nog vanuit Londen omdat sommigen de toegang tot de rangen van de RAF/VR (Volunteer Reserve) was ontzegd. Er zullen twaalf contingenten samengesteld worden. Ze zullen de scholen van de SAAF vervoegen tussen augustus 1941 en maart 1943. Noteer dat de vorming was geïntegreerd met die van de RAF-scholen in Afrika, in het raam van een bilateraal akkoord: « Joint Training Scheme ».

Eens ingelijfd bij de Openbare Macht hangen de kandidaten dus af van het Ministerie van koloniën en niet van dat van Landsverdediging. Ze waren afgedeeld bij de South African Air Force voor de duur van hun opleiding. Na afloop ervan en indien ze niet onmiddellijk konden worden opgenomen in de koloniale luchtvaart, was er voorzien dat ze zouden afgedeeld worden bij de operationele smaldelen van de SAAF of desnoods bij de RAF Middle East. Merken we op dat ze helemaal niet afhingen van de RAF/VR zoals de Belgische vliegers in opleiding of in dienst bij de scholen en smaldelen van de RAF in Groot-Brittannië.

Het opleidingsschema van de piloten bestreek de drie traditionele fasen: elementaire vliegopleiding (EFTS), gevorderde vliegopleiding (SFTS), waarna het brevet van piloot volgde, vóór de overgang naar een eenheid voor operationele vorming (OTU), die voorafging aan de toewijzing aan een eenheid op het terrein.

Voor de kolonials zouden ze in principe naar de OTU's van lichte bommenwerpers moeten gestuurd worden, de commandant van de Openbare Macht plande immers om zijn latere eenheden met dit type materieel uit te rusten.

Begin mei 1941 kwam trouwens ook commandant Fernand Rucquoi in de kolonie aan. Hij was piloot en ingenieur, oud-testpiloot bij de Luchtvaartetablisementen. Omdat hij meer ancien is dan Franz Burniaux, wenst die hem de directie te geven van het Luchtvaartbureau van de Staf, plus de mogelijkheid om een van de contingenten te vervoegen die naar Zuid-Afrika gingen vertrekken. Zoals hij het aan minister A. De Vleeschouwer had uiteengezet bij hun onderhoud van februari 1941, zou een hernieuwde opleiding in de scholen van de SAAF en de RAF hem toelaten om een operationeel smaldeel te vervoegen van de South African Air Force in het Midden-Oosten. Daar zou hij dan de nodige ervaring en geloofwaardigheid opdoen om zo het bevel over de toekomstige koloniale luchtvaart te kunnen voeren.

Einde oktober 1941 verlaat Franz Burniaux de kolonie, in gezelschap van Gérard Greindl, oud-piloot van de Militaire Luchtvaart en met wie hij hechte vriendschapsbanden zal aanknopen. De opleiding verloopt snel en gaat via de scholen

van Bloemfontein en Kimberley . Vanaf 20 december 1941 worden ze toegewezen aan een operationeel smaldeel van de SAAF (12 Sqn) in het Middenoostelijk theater. De trein lijkt vertrokken maar er blijft nog heel wat onzekerheid.

Inderdaad, op het einde van het jaar 1941 lijkt er geen enkele vooruitgang geboekt op het vlak van de organisatie en de dotatie vliegtuigen van de toekomstige koloniale luchtvaart. Van de verwachte steun van de Belgische regering blijkt er niet veel te zien. De verwezenlijking van het plan zoals hij dat in grote trekken aan minister A. De Vleeschouwer had geschetst, leek meer en meer onzeker.

Ter plaatse en ruime tijd voor zijn vertrek naar Zuid-Afrika, had Franz Burniaux al de terughoudendheid van de regering gemerkt om een antwoord te leveren op de ambities van de Openbare Macht. Hij had ook de moeilijkheden opgemerkt waartegen de verwezenlijking van een autonome luchtvaart ongetwijfeld zou stoten. Op zijn best hoopte hij nog dat de jonge kolonials na hun vorming of een eerste operationele passage, misschien konden bijeengebracht worden onder zijn bevel in een eenheid – flight of smaldeel – een integraal deel van de SAAF. Hij voorzag de inzet van die eenheid in het Midden-Oosten, of desgevallend nog steeds onder het operationele bevel van de SAAF, in steun van operaties waarbij het Expeditionair Corps van de Openbare Macht zou kunnen ingezet worden.



The first Hawker Hartbees built in South Africa
(Photo: SAAF: Dave Becker Collection)

De Staf van de Openbare Macht volhardde in zijn wens om te beschikken over vliegtuigeenheden onder haar rechtstreeks bevel. Die zouden zijn samengesteld uit personeel in opleiding in Zuid-Afrika, terwijl er geen enkele oplossing was gevonden om ze van vliegtuigen te voorzien.

De Belgische regering had van haar kant al afstand genomen van het concept van een koloniale militaire luchtvaart en stelde de akkoorden in vraag, die waren gesloten tussen de Openbare Macht en de Zuid-Afrikaanse regering.

De minister van Landsverdediging Camille Gutt wenste echter een zo groot mogelijke zichtbaarheid te geven aan de Belgische oorlogsinspanning en zal dan ook vanaf 1942 heftige kritiek uiten op de overgang van Burniaux en Greindl naar een SAAF-smaldeel in het Midden-Oosten. In een nota aan de gouverneur-generaal zal hij verklaren: « *Ik sta vijandig tegenover de idee om onze piloten in de Middle East te zien, waar ze zonder propaganda-effect verdronken zullen zitten in Engelse smaldelen.* » De minister van koloniën vergat het akkoord dat hij Franz Burniaux had gegeven bij hun onderhoud in februari 1941 en ging nog een stapje verder door de gouverneur-generaal te verzoeken om « *maatregelen te willen nemen om die verbintenissen een halt toe te roepen.* » Deze houding zou trouwens gestaag radicaler worden, zover dat het uitdrukkelijk verboden werd om alle personeel dat gevormd was in Zuid-Afrika, over te laten gaan naar smaldelen van de SAAF.

Hoe was men tot daar gekomen? Hoe de houding van de regering te verklaren?

FLASHBACK

Het is slechts vanaf 31 oktober 1940 dat een wettige Belgische regering die herleid was tot vier ministers en erkend door het Foreign Office, in Londen wordt geïnstalleerd. Maar vanaf einde juni vervoegt een handvol ervaren vliegeniers, afkomstig uit verschillende eenheden van onze Militaire Luchtvaart, op eigen initiatief Groot-Brittannië. Na een moment van onzekerheid over de wil van België om de oorlog aan de zijde van het Britse Imperium verder te zetten, organiseert Lt Kol Wouters, de Militaire en Luchtvaartattaché te Londen en bijgestaan door Kapt De Soomer, die vanuit Duinkerken Engeland had weten te bereiken, hun inlijving in de rangen van de RAF/VR. Hij deed dit met de zegen van de Belgische ambassadeur, baron Cartier de Marchienne. Op 6 juli 1940 wordt een akkoord ondertekend met het Air Ministry dat de modaliteiten van deze stap regelt. Als noodoplossing voor de omstandigheden van toen, zou ze 29 van onze vliegeniers (piloten, waarnemers, ervaren machinegeweerschutters) toelaten om na een snelle operationele her-opleiding, de smaldelen te vervoegen van het Fighter Command en het Coastal Command. Zo zullen ze op Hurricane en Blenheim deelnemen aan de beslissende fase van de Slag om Engeland en 29 zeges behalen voor het verlies van zes onder hen.

Na de talrijke moeilijkheden en verwickelingen waarmee haar nieuwe samenstelling regering gepaard ging, was het belangrijk voor de Belgische regering om haar geloofwaardigheid in de ogen van de Britse autoriteiten te verzekeren. Natuurlijk waren de terbeschikkingstelling van de Congolese grondstoffen, van het goud van de Nationale Bank en van de schepen van de koopvaardij belangrijke beslissingen, maar op Engelse bodem was geen enkele Belgische militaire eenheid aanwezig. Het merendeel van de andere West-Europese naties die ook het slachtoffer waren van de nazi-invasie, waren bij machte geweest om elementen van hun krijgsmacht over het Kanaal te brengen. Daaronder vooral

homogene luchtvaarteenheden, wat hun krijgsinspanning direct zichtbaarheid verleende. Ontegenzeggelijk groeide er bij onze autoriteiten een gevoel van frustratie, een gevoel dat even getemperd werd toen er Belgisch-Franse vliegschool werd opgericht in Odiham, om er de basisopleiding te verzorgen van onze kandidaat-vliegeniers. Omdat ze zich echter in een zone bevond die onder constante dreiging lag van Luftwafferaids, zou de school vanaf juni 1941 gesloten worden. De latere pogingen van onze minister van landsverdediging om elders in Engeland een Belgische vliegschool op te richten, zouden nooit de goedkeuring van het Air Ministry krijgen. Onze piloten zouden opgeleid worden in de scholen van het Training Command zonder het propaganda-effect dat de minister nastreefde.

De vorming van Belgische smaldelen binnen de RAF zal een even moeilijk te realiseren doel blijken. Na afwerken van hun vorming of een eventuele extra training, worden de Belgische piloten in functie van de behoeften aanvankelijk op individuele basis toegewezen aan RAF-smaldelen. Administratief zijn ze ingelijfd bij de Militaire Luchtvaart en hangen ze af van de RAF/VR. Later zullen er als gevolg van gunstige omstandigheden hergroeperingen plaatshebben. Zo vinden vanaf 1941 meerdere Belgische piloten elkaar terug binnen het 272 Sqn van het Coastal Command, net als in 609 en 131 Sqn van Fighter Command. Die laatste zal trouwens talrijke jongeren opvangen na hun avontuur in Oudja. Vanaf dit versterkte potentieel van enkele « anciens » uit verschillende smaldelen, zal het Air Ministry op 12 november 1941 de oprichting toestaan van 350 Sqn, het eerste « Belgische » smaldeel van de RAF. Dit label was echter zeer relatief want bij het technisch personeel waren slechts een veertigtal landgenoten, ze zouden nooit talrijk genoeg zijn om alle functies in te nemen die te vervullen waren.

De situatie zou gans de oorlog duren, zeer tot ontgoocheling van het Air Ministry dat ingestemd had om de personeelstekorten slechts op tijdelijke basis op te vangen. Dit gebrek zal de voornaamste hindernis vormen bij de oprichting van Belgische smaldelen. Voor de regering was de erg opvallende situatie van Franz Burniaux en Gerard Greindl het voorbeeld zelf van een verspreiding van de inspanningen, die tegen haar beleid indruiste. De verklaringen van de ministers Gutt en De Vleeschouwer passen in deze context.

VIIdE AKTE. Terug in Congo. Afwijkende opvattingen.

Een van zijn hoofdbekommernissen wordt de wil van de Belgische regering om op betekenisvolle wijze het aandeel op militair vlak te bewijzen dat België wou nemen in de oorlogsinspanning. In deze optiek zal hij proberen een nieuwe start te nemen met het initiatief van de Openbare Macht, door het naar eigen inzicht in een ambitieus project te integreren. Dit plan voorzag oorspronkelijk in het versterken van de in Engeland aanwezige effectieven en moest uitmonden in het installeren van een structuur, van waaruit een Belgische militaire luchtvaart zou kunnen opgericht worden.

De verwezenlijking van het project vergde op zijn minst voorafgaand overleg met de autoriteiten van de kolonie. De algemene context was er nauwelijks gunstig voor. Het klimaat van wantrouwen en onbegrip was inderdaad vanaf het begin van de oorlog kenmerkend voor de betrekkingen tussen de regering die weinig op de hoogte was van de Congolese werkelijkheid, en de Gouverneur-generaal die vaak in het ongewisse werd gelaten over de politieke beslissingen die in Londen waren genomen. In dit geval werd het probleem nog verscherpt door de onwetendheid van alle actoren over luchtvaartkwesities en hun implicaties.

Op die manier lijkt het « gunstige advies » dat de Ministerraad gaf aan het project, dat kapitein Burniaux aan minister van koloniën A. De Vleeschouwer in februari 1941 had voorgesteld, op erg uiteenlopende wijze werd begrepen in Londen en in Leopoldstad.

Voor de gouverneur-generaal moest de opleiding van vliegeniers in de scholen van Zuid-Afrika de eerste fase vormen van de installatie van een koloniale luchtvaart in steun van de brigades van de Openbare Macht. Die was vanaf nu ingezet op het terrein. De manschappen van een brigade hadden van februari tot juli 1941 gevochten aan de zijde van de Britten tijdens de veldtocht in Abessinië, zonder enige luchtsteun. Op het programma stond het sturen van een expeditionair corps van 13.000 man naar Nigeria (Brits Nigeria), met het doel tussen te komen aan de zijde van de troepen van West Africa Command tegen de Franse koloniën die het Vichy-regime aanhingen. De Staf hoopte ze directe luchtsteun te kunnen verzekeren, ten laste van de Belgische regering in Londen, die de levering van vliegtuigen en noodzakelijke uitrusting op zich moest nemen.

Die regering had een heel andere visie. Terug van zijn eerste reis naar Congo einde februari 1941, had de minister van koloniën –blijkbaar op eigen initiatief– het onmiddellijke vertrek naar de kolonie voorgesteld van een smaldeel van negen vliegtuigen met Belgisch personeel (!). Dit voorstel dat alleen met steun en toestemming van de RAF kon doorgaan, zou zonder gevolg blijven. Hij had zijn collega's trouwens gesproken van de wil van de Openbare Macht om snel een koloniale luchtvaart uit te bouwen. Daarbij had hij ook de stappen vermeld die de Staf zou gaan nemen bij de autoriteiten van de RAF in zuidelijk Afrika, teneinde de vorming van vliegend en technisch personeel te verzekeren.

Het gunstige advies van de Ministerraad doelde uitsluitend op het sturen van kandidaat-piloten en technici naar de scholen, in de veronderstelling dat zoiets mogelijk was en niet op de installatie van een koloniale luchtvaart. Meer nog, de Belgische regering voorzag de overgang van het gevormde personeel naar Engeland en zijn integratie in de

Belgische eenheden van de RAF/VR. Dit standpunt leek er geen rekening te houden dat die kandidaten een verbintenis hadden onderschreven met de Openbare Macht, met de bedoeling een koloniale luchtvaart op te richten; die miskenning komt verder aan bod in een reeks nota's die tussen de ministers van Landsverdediging en van Koloniën worden gewisseld tussen april en mei 1941, nog voordat de eerste contingenten naar Zuid-Afrika vertrekken.

We lezen er dat:

«...de eenheden die gevormd werden in de vliegschool van Zuid-Afrika dienen niet gezien te worden als een afdeling van de Openbare Macht en die enkel in de kolonie kan ingezet worden, maar als een afdeling van de Belgische Luchtvaart die kan gebruikt worden voor elke nationale doelstelling, zonder onderscheid tussen moederland en kolonie.luchtstrijdkrachten die zo bij de RAF zouden zijn gevormd, zouden op aanvraag van de Opperbevelhebber van de Openbare Macht en na akkoord van de Britse autoriteiten ter beschikking zijn van Belgisch Congo voor haar eigen defensie, zodra de omstandigheden dat vereisten.»

Het is belangrijk om er hier op te wijzen dat de gouverneur-generaal onwetend zou blijven van deze stellingnames die indruisten tegen het plan voor de oprichting van een koloniale.

Natuurlijk zou deze situatie de oorzaak zijn van verwarring en misvattingen die de betrekkingen tussen Londen en Leopoldstad zouden bemoeilijken.

Ville AKTE. De zending van majoor vlieger Verhaegen.

Het is veelzeggend voor de regering dat op 9 september 1941 een vertegenwoordiger van de minister van landsverdediging, majoor-vlieger Verhaegen, naar Congo wordt gestuurd. Zijn mandaat is het volgende:

«Met de gouverneur-generaal en de Staf van de Openbare Macht het opstarten van een vliegschool bestuderen, van een of meer vliegtuigsmaldelen, met het doel van een volledige samenwerking van het Belgische rijk (sic) in de oorlog.»

De Belgische regering wou dus vanuit Congo een militaire luchtvaart uitbouwen en verwachtte van de koloniale autoriteiten een volledige samenwerking, zonder dat er zou gezinspeeld worden op de installatie van een koloniale luchtvaart. Het opstarten van een vliegschool leek voor de minister de hoofdbekommernis te zijn. Maar de ganse demarche wekte verbazing: het enige reeds aangehaalde probleem van gebrek aan technische gekwalificeerd personeel vormde een belangrijke hinderpaal bij de uitvoering van die ambitie. Het aantal technici van wie de vorming was voorzien in Zuid-Afrika was compleet onvoldoende om dit gebrek te verhelpen, maar dat element leek men te willen ontkennen. En de vraag naar de herkomst van de vliegtuigen die de opgerichte eenheden moesten uitrusten, werd hier niet gesteld.



Noteren we voor de aardigheid dat majoor Verhaegen geen totale onbekende was in Congo. In maart 1926 had hij samen met Lt Medaets (piloot) en Adjt Coppens (mecanicien), aan boord van een Breguet XIX als navigator al deelgenomen aan een heen- en terugvlucht Brussel-Leopoldstad, een reis die in de annalen geboekt werd.

Als luchtvaartadviseur van minister Camille Gutt had hij door diens tussenkomst een reeks informatiebezoeken afgelegd in eenheden van de RAF. Met die wel zeer relatieve «ervaring» op zak ontscheeptte hij in de kolonie.

Majoor Verhaegen wou het vertrouwen van de Openbare Macht inwinnen en zou de demarche voorstellen alsof ze van aard was om te beantwoorden aan de desiderata van

de Staf. Die bleven gericht op de steun aan grondeenheden, de verdediging van vitale punten en de bescherming van de benedenstroom.

In zijn ogen liep de verwezenlijking van dit objectief aanvankelijk via de oprichting:

- van elementaire en gevorderde vliegscholen naar Engels model (EFTS-SFTS).
- van twee operationele trainingseenheden (OTU), met voorrang een jachteenheid en indien mogelijk een eenheid voor verkenning en licht bombardement.

Gezien het akkoord tussen de Openbare Macht en de South African Air Force voor de vorming van vliegeniers en technici bestemd voor de koloniale luchtvaart, zal er van de oprichting van een vliegschool snel worden afgestapt.

Ook al was het niet noodzakelijk voorzien dat de operationele trainingseenheden eerstelijnsmaterieel zouden krijgen, toch rechtvaardigde alleen het statuut van OTU de aanwezigheid van gevechtsvliegtuigen, nodig voor de opleiding en ver van het krijgstoneel. De Openbare Macht zou op die manier profiteren van de aanwezige eenheden voor de training,

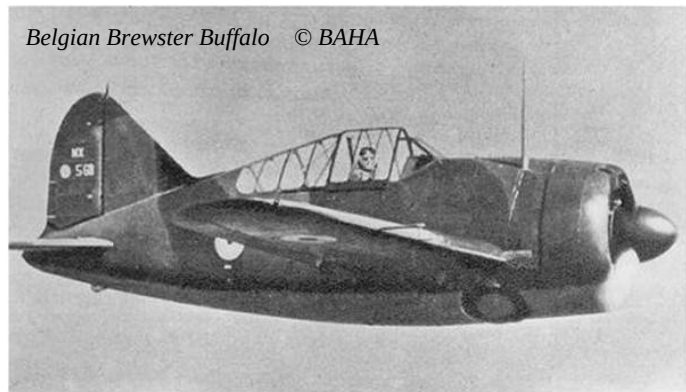
de luchtverdediging van gevoelige zones en desgevallend de steun aan haar troepen aan het front. Zonder de minste garantie v.w.b. de beschikbaarheid van die eenheden voor de behoeften aan luchtsteun, strookte deze benadering natuurlijk niet met de inzichten van de Staf.

Daarbij diende elke verwijzing naar een « koloniale luchtvaart » opgegeven, want ongepast in het raam van latere discussies die met de RAF moesten gevoerd worden. Ze was trouwens in tegenspraak met de richtlijnen van de regering die alleen het principe van een enige, Belgische militaire luchtvaart wou weerhouden. De minister van landsverdediging zou zelfs zo ver gaan, aan het Air Ministry te verklaren dat de koloniale luchtvaart geen erkend wapen was.

Die eenheden voor operationele training moesten de vorming verder zetten van jonge kolonialen, vliegeniers en technici die uit Zuid-Afrikaanse scholen kwamen, en de hervatte training van oud-vliegers en mecaniciens van het Militaire Vliegwezen die vanuit België en via Portugal de kolonie hadden bereikt. Ervaren piloten, op rust na een verblijf in operaties, zouden dan worden afgedeeld uit Groot-Brittannië om het kader te vormen en de opleiding te verzekeren.

Dit plan stelde de overgang in vraag van jong-gebrevetteerden van de Openbare Macht in de eenheden voor operationele training binnen het joint Training Scheme en hun toewijzing aan operationele SAAF- of RAF-smaldelen in het Midden-Oosten. Dat was immers overeengekomen tussen de gouverneur-generaal en de opperbevelhebber van de Zuid-Afrikaanse strijdkrachten. Na afloop van hun basisopleiding zouden de jong-gebrevetteerden de rangen van de Openbare Macht verlaten en hun voordelig koloniaal statuut verliezen; ze zouden dan worden ingelijfd bij het Militaire Vliegwezen en afhangen van de minister van landsverdediging, onder dezelfde voorwaarden als voor de Belgen in dienst bij de RAF/VR in Groot-Brittannië. Eens hun operationele vorming afgelopen, zouden de piloten naar Engeland worden overgebracht om er de « Belgische » eenheden in de RAF samen te stellen.

Het verwerven van jachtvliegtuigen was essentieel voor de realisatie van het project. Majoor Verhaegen adviseerde de regering om de Britse autoriteiten te vragen om de levering van Spitfires of Hurricanes in tropische versie. Indien onmogelijk, kon men 40 Brewster Buffalo's terugvragen die in de laatste maanden voor de oorlog waren besteld en aan de RAF afgestaan. Een andere optie bestond er in om een aankoopprocedure in de USA te lanceren, met het doel nieuwe Brewsters te verwerven of nog Curtiss P-36 Hawk. Die laatste stap zal daadwerkelijk worden toevertrouwd aan de heer Theunis, buitengewoon Ambassadeur voor België in de USA.



Belgian Brewster Buffalo © BAHA

Voor de verkenningsvliegtuigen en lichte bommenwerpers hoopte majoor Verhaegen ze te bekomen door tussenkomst van de Commander-in-Chief West Africa Command, generaal Griffard, van wie hij dacht dat die wel wenste dat een stuk van de Afrikaanse westkust zou bewaakt worden door een Belgische eenheid. De levering van een twaalfstal vliegtuigen zou toelaten om « twee vliegen in een klap te slaan ».

Op hiërarchisch vlak zouden de eenheden van het vliegwezen op Congolese bodem rechtstreeks afhangen van het Ministerie van Landsverdediging.

De voorstellen van majoor Verhaegen worden door de Staf van de Openbare Macht zeer lauw onthaald. In een rapport aan de gouverneur-generaal van 14 februari 1942 verklaart generaal Ermens: «...ik zou een gunstig advies kunnen geven voor de oprichting van een enig militair vliegwezen dat desgewenst van de MLV zou afhangen, maar dan met dien verstande dat het geheel van de opleidingsinstellingen van de Belgische Luchtvaart, die op het grondgebied van de kolonie liggen of samenwerken met de Openbare Macht, onder bevel zouden geplaatst worden van de Opperbevelhebber van de Openbare Macht. Het personeel van die instellingen zou ook onderworpen dienen te zijn aan het statuut van Europees of inheems personeel van de Openbare Macht en dat voor de ganse duur van haar aanwezigheid op het grondgebied van de kolonie of gedurende de ganse tijd van de opdracht ten voordele van de Openbare Macht. »

In hetzelfde verband omschrijft hij de behoeften van de Openbare Macht:

- 1 jachtstaldeel ter verdediging van de benedenstroom en de petroleuminstallaties van Matadi en Leopoldstad.
- 1 of 2 smaldelen lichte bommenwerpers en verkenningsvliegtuigen, bestemd voor samenwerking met de troepen bijaanvang van hun inzet in operaties.
- 1 smaldeel voor kustbewaking.

Anderzijds denkt hij dat het na afloop van de opleiding van de eerste elementen in Zuid-Afrika, mogelijk zal zijn om twee « pelotons » van zes toestellen in lijn te brengen voor steun aan het expeditionair Corps en twee « pelotons » ter verdediging van de benedenstroom, de kustbewaking, het rodekruis- en verbindingsvliegwezen... de regering moet de vliegtuigen en de uitrusting maar zien te bekomen.

Majoor Verhaegen en generaal Ermens spreken dezelfde taal niet. Londen en Leopoldstad zitten dus duidelijk niet op dezelfde golflengte!

De Belgische regering heeft getracht om Hurricanes vast te krijgen van het Air Ministry om er het OTU-smaldeel mee uit te rusten, de eerste etappe bij de heropbouw van een Belgische militaire luchtvaart. Ze is op een grond van niet-ontvankelijkheid gestoten. Het Air Ministry was niet bereid om materieel af te staan, ook geen tweedelijns, voor de oprichting van een vliegwezen waarvan het geen operationeel bevel zou hebben en, wat meer is, om te antwoorden op een dreiging die het niet onderkende. Diplomatisch uitgedrukt verklaarde het Air Ministry zich in de onmogelijkheid om het gevraagde materieel te leveren maar bereid om het verzoek vanaf mei 1942 opnieuw te onderzoeken.

Ook de buitengewone Belgische ambassadeur in de USA ving bot. Hij zal noodgedwongen moeten vaststellen dat: « *er in de USA niets kan bekomen worden, tenzij met instemming van de autoriteiten in Londen* ».

De kwestie van een militair vliegwezen in Congo, enige Belgische militaire luchtvaart of koloniaal vliegwezen, staat dus in dood punt. In de kolonie is het prestige van de regering er niet groter op geworden.

In maart 1942 wordt majoor Verhaegen naar Londen teruggeroepen.

IXde AKTE. Het Henri Rolin-memorandum. Het GAMA-project. De oprichting van het 349 Sqn.

Ook al ligt het project stil, afgevoerd is het niet. Het wordt weldra opnieuw gelanceerd door er deze keer het Air Ministry voor te interesseren en zo dus gemakkelijker aan luchtvaartmaterieel te geraken. De demarche wordt uitsluitend vanuit Londen gemaakt, zonder enige raadpleging van de koloniale autoriteiten of rechtstreekse aandacht voor de desiderata van de Openbare Macht. Ze wordt toevertrouwd aan ondersecretaris voor Landsverdediging Henri Rolin.

In een memorandum aan de Britse autoriteiten gaat hij proberen ze te sensibiliseren voor de realiteit van een dreiging voor de kolonie. Zijn argumentatie steunt hoofdzakelijk op beschouwingen die al vroeger werden aangegeven, te weten: het belang voor de Geallieerden van toegang tot de Congolese rijkdommen, van groeiend belang aangezien het grootste deel van Nederlands Indië onder Japanse controle was gevallen.

De verdediging van Neder-Congo van Leopoldstad tot Matadi was dus essentieel voor de vrijwaring van de uitvoer. Om aan deze vereiste te voldoen, waren er luchtmiddelen nodig. Met voorrang deze keer voor maritieme langeafstands-verkenningsvliegtuigen om de veiligheid van het verkeer te verzekeren en de kustbewaking aan beide zijden van de Congo-stroom, een opdracht die kon uitgevoerd worden i.s.m. de smaldelen van de SAAF en de Forces Françaises Libres, zodat de kust van Zuid-Afrika tot Nigeria was gedekt. Anderzijds was een jachtsmaldeel vereist om in te staan voor de verdediging van de haveninstallaties en industriële vestigingen van Neder-Congo tegen eventuele luchtaanvallen van de Luftwaffe. Doe doelen konden immers worden bedreigd met raids vanuit vliegvelden in de Franse koloniën in de Golf van Guinea, onder controle van Vichy.

De ondersecretaris voor Landsverdediging lette er goed op, te vermelden dat die eenheden onder operationeel bevel van de RAF zouden staan.

Qua personeel hernam het memorandum de belangrijkste opties die in de Verhaegen-missie waren ontwikkeld en vervuldigd door de oproep en inlijving bij het Militair Vliegwezen en bijgevolg bij de RAF/VR van vliegeniers van de Openbare Macht die afgedeeld waren bij de SAAF-smaldelen in het Midden-Oosten.

De Belgische autoriteiten begrepen de moeilijkheden goed die deze beslissing ongetwijfeld op termijn zou teweegbrengen. Ze voorzagen zelfs onder voorbehoud van akkoord vanwege de Britten, de verplaatsing van het personeel van 350 Sqn, de enige « Belgische » eenheid van de RAF.

Vergeet anderzijds niet dat de smaldelen die naar Congo zouden ontplooid worden, verplicht het statuut van OTU moesten hebben om de jonge piloten op te nemen die de basisvorming hadden gekregen in Zuid-Afrika. Deze OTU's moesten beschouwd worden als schakels in de Engelse organisatie die piloten klaarstoomden voor gevechtseenheden in Engeland en het Midden-Oosten. De steun die aan de Britten was gevraagd, betrof vooral de levering van luchtvaart- en steunmaterieel evenals een beperkte personeelsencadrering.

Noteren we dat er morele druk op het Air Ministry zal uitgeoefend worden door te wijzen op de gift van 250.000 pond vanwege de kolonie, in het kader van de Spitfire-inschrijving. Die inschrijving was opgestart om Groot-Brittannië aan gevechtsvliegtuigen te helpen. De kolonials hadden wat graag militaire vliegtuigen in vlucht willen zien, waarvan ze de financiering hadden helpen rond krijgen ...

Het memorandum zal op 27 april 1942 aan het Air Ministry worden voorgelegd. Ook al wordt de gegrondheid van de aanvraag deze keer wel herkend, toch verklaart de RAF zich opnieuw niet in staat om het gevraagde materieel te leveren. Maar na een tussenkomst van Eerste Minister Hubert Pierlot bij Winston Churchill voert het Foreign Office de druk op bij het Air Ministry, opdat het zijn beslissing zou herzien. Op 26 mei 1942 gaat het Air Ministry dan akkoord voor de levering van jachtvliegtuigen maar bevestigt de onmogelijkheid om maritieme bewakingsvliegtuigen te leveren. De te leveren vliegtuigen (24) zullen de slagorde uitmaken van een smaldeel dat in Leopoldstad is ontplooid maar onder bevel staat van West Africa Command in Accra (Nigeria). Deze WAC kon er nochtans de onmiddellijke opeising van bevelen ingeval van eventuele operaties. Door zijn aanwezigheid te Leopoldstad was het smaldeel naast zijn OTU-opdracht, in staat om trainingssessies te realiseren ten voordele van de Openbare Macht. Maar er was hoegenaamd geen

sprake van rechtstreekse steun te bieden bij operaties, zoals kon verwacht worden ingeval van een eenheid van het koloniaal vliegwezen.

De Belgische autoriteiten krijgen de keuze voor het materieel. Nieuwe Lightning P-38 afkomstig uit de USA, of tweedehands Curtiss Tomahawk P-40. Omdat de Lightning op dat ogenblik structuurproblemen kent, wordt er gekozen voor de Tomahawk.

Op 24 juni 1942 geeft het Air Ministry zijn definitief akkoord voor de levering van 24 Tomahawk. Die worden afgestaan door het 171 Sqn dat in conversie is op Mustang. Het nieuwe smaldeel wordt als 349 Sqn aangegeven.

Op datzelfde ogenblik gaat het Bureau voor Militair Luchtvaart te Londen langs die weg trachten om zijn project voor de heroprichting van een Belgisch militair vliegwezen nieuw leven in te blazen door de GAMA op te richten (Groupement Aérien Militaire d'Afrique).

In de organisatieprincipes die dit initiatief ondersteunen, lezen we dat:

« -...de Belgische regering eenheden van het Militair Vliegwezen afdeelt naar Afrika, met het oog op het versterken van de Belgische krijgsinspanning in dit operatietheater.

-...de commandant van de GAMA benoemd wordt door de Minister van Landsverdediging, met instemming van het Air Ministry. Hij is rechtstreeks afhankelijk van de commandant van het Militair Vliegwezen onder de hoge leiding van de Minister van Landsverdediging.

-...de groepering omvat een staf, een opslageenheid, een of meerdere RAF-eenheden (Belgische sectie). »

In het raam van dit project moest het 349 Sqn de eerste eenheid worden van die RAF-eenheden (Belgische sectie), « Belgische sectie » die nog moest worden opgericht (!). Haar personeel stond onder voogdij van de RAF; het maakte verplicht deel uit van de RAF/VR en viel onder zijn gezag. Het personeel van de andere eenheden van de groepering zou afgehangen hebben van het Mil Vlw, terwijl het inheemse personeel dat was opgeroepen om deel uit te maken van het depotsmaldeel, was dan weer afhankelijk van de reglementen van de Openbare Macht ...

Die verschillende hiërarchische afhankelijkheden brachten de instelling mee van een complex systeem van verbindingen tussen de GAMA, het Air Ministry, de WAC, de SAAF en de Openbare Macht, wat deed twijfelen aan de doeltreffendheid van dergelijke structuur.

Zelfs vóór de aankomst van de vliegtuigen op Afrikaanse bodem zou het project zijn doel voorbij schieten. Het West Africa Command inderdaad niet tevreden met de occasionele beschikking over het smaldeel en was ook niet overtuigd van de dreiging op de kolonie. De 22 oktober vraagt het Air Ministry dat het smaldeel in West-Afrika zou komen en niet in Leopoldstad. Doordat het smaldeel onder operationeel commando van de RAF valt, kunnen de Belgische autoriteiten niet weigeren en wordt het latere smaldeel te Ikeja in Nigeria geïnstalleerd. Het dient een volwaardig operationeel smaldeel te worden. Die beslissing vernietigt natuurlijk het GAMA-project en stelt opnieuw de rol in vraag van het smaldeel, dat als OTU-eenheid jonge piloten uit de Zuid-Afrikaanse scholen moet vormen.

Xde AKTE. Het koloniale vliegwezen, een stukgelopen ambitie.

Terwijl de onderhandelingen die zullen leiden tot de ontplooiing van het 349 Sqn zich in Londen afspelen, evenals de discussie rond de oprichting van GAMA, valt deze periode samen met het tweede verblijf van de minister van koloniën in Congo (20 juni – 28 oktober 1942). Op dat ogenblik wordt kapt Burniaux voor een tijdje naar Leopoldstad teruggeroepen als bureauchef Vliegwezen van de Staf. Commandant Rucquoi was immers op zending naar Londen in het raam van het GAMA-project. Het lijkt er nochtans op dat die oproep was ingegeven door de vraag naar duidelijkheid en omschrijving van de situatie van leden van de Openbare Macht die bij de South African Air Force waren gedetacheerd, aangezien het koloniale vliegwezen geen vaste vorm kreeg.

Franz Burniaux verneemt dat de regering zinnens is de er afgedeelde Belgen bij de SAAF-smaldelen in het Midden-Oosten weg te halen en ze te verplichten de rangen van de RAF/VR te vervoegen. Hij beschouwt zich terecht als de leider van de Belgen die bij de SAAF dienen en reageert ogenblikkelijk. Hij richt aan de minister van koloniën een memorie waarin hij verklaart zich te verzetten tegen de overgang naar de rangen van de RAF/VR. Gesterkt door de steun van het Zuid-Afrikaanse vliegwezen, bevestigt hij zijn intentie om ofwel een flight, ofwel een smaldeel te creëren waarin Belgische vliegeniers samen zitten. Hij vindt dat deze demarche een ernstiger propaganda-effect zou hebben dan een OTU/RAF in Congo. Hij vermeldt trouwens het gevoel van de bij de SAAF afgedeelde officieren door de regering aanzien te worden als « ketters ». Hij besluit met te zeggen dat « ik voor de duur van deze oorlog niet onder het gezag van de minister van Landsverdediging wens te komen ... ». Uitdrukking van een zekere verbittering.

Die crisissituatie krijgt haar ontknoping door een compromis. Alle jonge gebrevetteerde kolonials plus enkele oudgedienden van het Militair Vliegwezen, die toen (oktober 1942) een bijscholing kregen, hadden de rangen van de OTU/RAF in Rhodesië, Kenia of Egypte vervoegd of gingen dat doen. Ze zouden hun opleiding verder zetten zoals oorspronkelijk voorzien. Met zijn 51 (22 piloten, 13 navigators, 9 radio-operatoren, 7 technici) zullen ze vervolgens afgedeeld worden bij de smaldelen van de SAAF. We vinden ze voor het merendeel terug in de gevechtseenheden in het Midden-Oosten, maar ook in eenheden voor transport, maritieme bewaking en algemene steun. Ze oogsten er

waardering en erkenning van hun Zuid-Afrikaanse wapenbroeders. Tijdens tientallen zendingen doen enkelen zich speciaal opmerken. Ze krijgen het bevel en een hoge graad die vreemd genoeg, noch door de RAF, noch door het Militair Vliegwezen, noch door de Openbare Macht zullen erkend worden! Zeven van hen krijgen het Distinguished Flying Cross opgespeld. Voor die inzet betalen er elf met hun leven.

Voor de piloten en leerling-piloten die nog steeds in hervatte opleiding of vorming zijn, zal de regering er zich tegen verzetten dat ze hetzelfde parcours volgen. Na hun vorming en onder het voorwendsel van een broodnodige versterking van de « Belgische smaldelen » (!) aan de vooravond van het grote offensief in het Westen, worden ze in wachtstand gezet, met de bedoeling het OTU-smaldeel te vervoegen dat in Leopoldstad zou komen... maar dat in Ikeja zou liggen. Die wachttijd duurt voor sommigen vele maanden en wordt in de kolonie slecht onthaald. Sabena-Afrika voerde immers in die periode op vraag van het Air Ministry regelmatige verbindingsvluchten uit in steun aan de krijgsverrichtingen in het Midden-Oosten, zoals tussen Côte d'Or in Nigeria en Egypte, maar had dringend behoefte aan piloten. Sommigen suggereerden om tijdelijk de in Zuid-Afrika opgeleide piloten en navigators al was het maar tijdelijk, bij Sabena in versterking te plaatsen. Deze suggestie zal dode letter blijven. Een terugkeer naar de vorige situatie zou trouwens onmogelijk blijken. Vanaf het begin van 1943 zou de SAAF immers op het vlak van zijn eenheden voor operationele conversie een verzadiging kennen. De verliescijfers bij de in het Midden-Oosten ingezette smaldelen lagen lager dan voorzien, maar die eenheden waren niet in staat alle nieuw opgeleide vliegeniers op te vangen. In deze context is het weinig waarschijnlijk dat onze vliegeniers enige voorrang hadden kunnen genieten. In gans deze polemiek blijft de bevelhebber van de Openbare Macht vreemd genoeg zwijgen. Nu hij inzag dat de regering nooit de oprichting van een koloniaal vliegwezen zou waarborgen, laat hij de vliegeniers aan hun lot over.

Eens de beslissing was gevallen om het 349 Sqn in Nigeria te vestigen –wat zijn rol als operationele trainingseenheid in vraag stelde– was de situatie van het personeel in opleiding van de Openbare Macht problematisch geworden; de MLV had zich immers ook verzet tegen de overgang van onze landgenoten naar de operationele smaldelen van de SAAF en diezelfde MLV weigerde het principe van een koloniaal vliegwezen te erkennen.

Nu het de verschillende standpunten van alle protagonisten vaststelde, zal het Air Ministry voor het betrokken personeel eenzijdig twee opties vastleggen:

- ofwel de overgang naar de rangen van de RAF/VR, wat de kandidaat-piloten zou toelaten om hun basisopleiding in Zuid-Afrika verder te zetten, vooraleer naar Groot-Brittannië te gaan voor hun operationele training.
- ofwel doodeenvoudig terug naar de rangen van de Openbare Macht in Congo.

Op 20 juli 1943 zal de Belgische Militaire Attaché te Pretoria die keuze voorleggen aan de belanghebbenden, in bewoordingen die de geestesgesteldheid illustreren waarin het project voor de oprichting van een koloniaal vliegwezen werd gevoerd.

Aan de wachtende Belgische piloten verklaarde hij:

« De Belgische regering in Londen erkent geen koloniaal vliegwezen meer, dat is dus opgedoekt. Er resten u twee alternatieven (sic):

- *terugkeren naar Congo en er eervol dienstdoen bij de pantsertroepen, met de mogelijkheid tot actie in het Midden-Oosten.*
- *uw verbintenis bij de Openbare Macht opzeggen en als huurling (sic) in dienst treden bij een vreemd vliegwezen (de RAF!). »*

Van de 105 betrokken leden van het varend personeel kiezen er 51 voor de terugkeer naar Congo en aanvaarden er 54 om de rangen van de RAF/VR te vervoegen. De eersten onder hen verlaten Zuid-Afrika op 30 augustus 1943 om te ontschepen in Cardiff begin november, na een reis van zestig dagen! Vaak zullen ze maanden wachten vooraleer hun operationele vorming verder te zetten. Slechts enkelen onder hen zullen voor het einde van de oorlog de kans krijgen aan operaties deel te nemen. De situatie van het niet-varend personeel had tot dan toe geen bijzondere aandacht gekregen. Zijn overgang naar de RAF/VR hield het overbrengen naar Groot-Brittannië in, plus de verplichting er zijn vorming te herbeginnen. Daarbij zou het zijn koloniaal statuut verliezen en de bijhorende voordelen. Ondanks de druk van het Air Ministry zullen alle technici naar Congo terugkeren. Een bittere vaststelling aangezien deze categorie van personeel in Engeland zo erg ontbrak, de belangrijkste hinderpaal voor de wens van de minister van Landsverdediging om Belgische smaldelen op te richten.



EPILOOG

De oprichting van het 349 Sqn zal in moeilijke omstandigheden verlopen. Begin januari 1943 was een eerste detachement al in Nigeria, waar het Expeditionair Corps van de Openbare Macht gekantonneerd was. Sinds oktober 1942 beet het daar op een houtje. De installatie te Ikeja begint onder bevel van Squadron Leader R. Malengreau. De piloten zijn Belgen, allen afkomstig van RAF-smaldelen uit Groot-Brittannië of het Middellandse zeegebied. Het grondpersoneel is Brits. Bij gebrek aan een OTU in Leopoldstad volgen vier jonge piloten uit de SAAF-vliegscholen in Zuid-Afrika er een aanvullende opleiding op Harvard, met het oog op een toewijzing naar het 349 Sqn. Zo zal het echter niet gaan. Op het terrein is de situatie in de laatste maanden immers grondig geëvolueerd. Montgomery heeft einde oktober 1942 in El Alamein zijn wil aan Rommel opgelegd. De terugtocht van het Afrika Korps naar Tunesië lag enkel aan de waarde van zijn chef en aan de ervaring van zijn veteranen, zodat het geen ontredde is geworden. Anderzijds zijn op 8 november 1942 de Engels-Amerikaanse troepen ontscheept in Marokko en Algerije. De Franse troepen uit de koloniën van West-Afrika waren tot dan trouw aan het Vichy-regime geweest, maar scharen zich nu aan geallieerde zijde. De dreiging die van hen uitging was verdwenen.

Dus besluit het Air Ministry in december 1942 om zijn jachtsmaldelen te onttrekken aan het West Africa Command, maar stemt ermee in dat het 349 Sqn er tijdelijk gestationeerd blijft voor de noden van haar operationele paraatstelling. Voor een latere inzet houdt het zijn beslissing nog in beraad.

De opleiding verloopt in lastige omstandigheden. De geleverde Tomahawks blijken niet aangepast aan de Afrikaanse omgeving. De technische moeilijkheden hopen zich op: problemen met het landingsgestel, ernstige motorgebreken die lijden tot het aan de grond houden van de toestellen en tot de onmogelijkheid om het programma voor paraatstelling te voleindigen.

In februari 1943 verlaat het Expeditionair Corps Nigeria, deels naar Egypte, deels terug naar Congo. In mei 1943 legt het Afrika Korps in Tunis de wapens neer. De oorlog op het Afrikaanse continent is afgelopen.

Het smaldeel wordt op 24 mei 1943 in Ikeja ontbonden en het varend personeel gerepatrieerd naar Engeland. Het zal er opnieuw opgericht worden in juli 1943 binnen de 2TAF en onder bevel van Sqn Ldr Yvan du Monceau de Bergendal.

Zo eindigt een episode van onze militaire geschiedenis in Afrika op een noot in mineur. De achtergrond werd vaak gekenmerkt door politieke beschouwingen die niet strookten met de operationele werkelijkheid.

Het gebrek aan werkelijkheidszin van de Belgische regering in Londen, met de intentie om vanuit de kolonie een militair vliegwezen op te richten waarvoor middelen en personeel ontbraken, samen met de illusie van het Commando van de Openbare Macht die dacht over haar eigen vliegwezen te kunnen beschikken, hebben hier veel toe bijgedragen. Een zeker koloniaal particularisme en het gebrek aan steun en erkenning van de kolonie bij de regering dienen zonder twijfel ook bij die vaststelling gerekend.

Maar los van de geheimen van de politiek was de inzet van jonge koloniale en oudgedienden van het Militair Vliegwezen totaal, met hun ideaal om de kolonie te dienen, België en de geallieerde zaak in de rangen van de SAAF of de RAF. Dit moet erkend worden en de herinnering eraan moet bewaard blijven.

Jean BUZIN

(Vertaling: Bill Tersago)

SOURCES / BRONNEN

CEGES : *Dossier d'archives* Lt Gén BURNIAUX
établi par Jacques Drouart

CDH : *Archives de Londres 1940-1945* Dossier 1151/13 Aviation Afrique
Campagne 1940-1945 Dossier Aé III/ 1a SAAF
Aé IV/4 SAAF
Aé IV/ 15 Force Publique

MRA : *Pilotes belges de la RAF*. Dossier 31/32 GAMA

MICHAUX John : *The Belgians of the South African Air Force*
Plaquette commémorative (juin 1995)
Liste du personnel engagé à la Force Publique en vue de servir dans
l'aviation coloniale (sln)

GILLES Denis : *Les escadrilles belges de la RAF 1941-1946*
Mémoire de Licence en Histoire Contemporaine
ULB 1995-1996

VANDERLINDEN Jacques : *Pierre Rijckmans 1891-1959. Coloniser dans l'honneur*
Éd. De Boeck Université 1994

LIBOIS J. Gérard : *L'An 40*

GOTOVITCH José : Éd. CRISP 1971

Lt Gén JANSSENS E.: *Histoire de la Force Publique*
Éd. Ghesquière & Partners 1979

DENUIT-SOMERHAUSEN Christine: *Abyssinie 41. Du mirage à la victoire*

BALACE Francis : Série « Jours de Guerre »
Éd. Crédit Communal 1992

MOULAERT Albert : *Les relations militaires belgo-sud-africaines pendant la guerre 1941-45*
« La Revue Coloniale Belge » avril 1953

RUCQUOI Fernand: *L'Aviation militaire coloniale belge pendant la deuxième guerre mondiale*
« La Belgique Militaire » n° 136-137 1979

ORTA Tony : *L'effort de guerre de la Sabena en Afrique*
« Revue Sabena » 1947 n°1

DE WIN Guy : *Listing des pertes belges 1940-1945*
RAF – RCAF – SAAF – USAF – ATA