

RAPPORT SUR LES CONSEQUENCES DES DESTRUCTIONS DES PONTS RAIL

1. Les conséquences des destructions des ponts rail affectent les quatre domaines suivants :
 - Approvisionnement des réseaux en combustible nécessaire au matériel de traction;
 - Production minière des Mines du Sud Katanga;
 - Acheminement des produits miniers du Sud Katanga par voies nationales (via Port Francqui-Matadi et via Kabalo-Albertville-Kigoma-Dar es-Salam);
 - Trafic local.

2. Approvisionnement en combustible.

Le ravitaillement du réseau BCK en charbon, avant la destruction des ponts rail sur la Lubilash, Bukama et sur la Lufira, était réalisé par la production des charbonneries de Luena (environ 10.000 tonnes) et par l'importation du charbon de Wankie (Nord Rhodésie). La destruction des ponts et l'inondation des charbonneries de la Luena ont totalement supprimé l'approvisionnement en charbon de ces charbonneries.

D'autre part, la destruction du pont sur la Lufira a éliminé, pour un délai non encore déterminé, l'approvisionnement en charbon Wankie par Sakanina. Le réseau de la BCK est ainsi scindé en quatre tronçons : Port Francqui-Lubilash; Lubilash-Kamina-Bukama-Kamina-Kabongo; Bukama-Tenke-Dilolo/Tenke-Jadotville-Lufira; Lufira-Sakanina.

3. La consommation mensuelle du tronçon Port Francqui-Lubilash est de 2.500 tonnes de charbon et d'environ 15.000 m³ de bois de chauffage. Celle du tronçon Lubilash-Kamina-Bukama-Kamina-Kabongo est d'environ 6.000 tonnes, de même que celle des trois autres tronçons.

4. L'approvisionnement immédiat de tous ces tronçons se pose comme un problème urgent étant donné que les stocks ne couvriraient, plus ou moins, qu'un mois ou 45 jours. Des informations précises existent seulement pour le tronçon Port Francqui-Lubilash et, selon celles-ci, le stock est composé de 2.000 tonnes de charbon de Luena, et de 1.800 tonnes de charbon de Wankie.

D'après les prévisions de reconstruction de pont sur la Lubilash, il faudrait assurer, dès maintenant, l'importation mensuelle de 2.500 tonnes de charbon de Lorenzo-Marques/Durban via Matadi pour les trois mois à venir janvier-février-mars.

.../...

L'approvisionnement du tronçon Lubilash-Kamina-Bukama-Kamina-Kabongo est des plus délicats. Deux possibilités se présentent : transbordement du charbon du tronçon kasaien par des bacs sur la Lubilash - cette alternative ne doit être utilisée qu'en cas d'extrême urgence étant donné que le transbordement serait extrêmement lent et pourrait en même temps gêner les travaux de reconstruction du pont. L'autre alternative serait d'entreprendre dans l'immédiat les travaux de reconstruction du pont Lenge sur la Luguvu et, par là même, rendre possible l'approvisionnement en charbon importé de Lorenzo Marques/Durban par la voie de Dar es-Salam-Kigoma-Albertville-Kabalo.

L'approvisionnement en charbon du tronçon Sakania-Elisabethville pourrait être effectué par l'importation de charbon nord-rhodésien de Wankie. Avec la reconstruction du pont sur la Lufira, cette voie d'importation approvisionnera tous les tronçons jusqu'à Bukama.

D'ici la fin de la reconstruction du pont sur la Lufira, l'approvisionnement en charbon du tronçon Dilolo-Kolwezi-Tenke-Bukama-Tenke-pont sur la Lufira, devra être effectué par les importations du charbon de Lorenzo Marques/Durban via Lobito.

5. Recommandations.

- (i) Assurer les devises nécessaires pour l'approvisionnement en charbon via Matadi du tronçon kasaien Port Francqui-Lubilash.
- (ii) Entreprendre incessamment la reconstruction du pont provisoire Lenge-Luguvu.
- (iii) Assurer les importations nécessaires de Wankie pour le tronçon Sakania Lufira et ensuite Sakania-Tenke-Bukama-Tenke-Dilolo.
- (iv) Entreprendre dans l'immédiat la reconstruction du pont sur la Lufira.

6. Production minière.

La destruction du pont sur la Lufira amène une rupture du processus de la production minière des trois groupes de mines de l'UMHK. Le minerai de cuivre pauvre de Kipushi ne peut plus être transporté à Jadotville pour traitement aux usines de Pandu et, d'autre part, le minerai de cuivre riche du groupe Jadotville ne pourrait être acheminé vers Lubumbashi pour l'électrolyse.

En outre, le minerai de zinc d'une production de 180.000 tonnes, du groupe d'Elisabethville, ne peut être transporté vers Jadotville pour traitement et grillage, ce qui entraîne en même temps un manque d'acide sulfurique nécessaire à la production de Kolwezi et de Jadotville.

En d'autres termes, la destruction du pont sur la Lufira provoque une baisse sensible de la production minière.

7. Recommandations.

La reconstruction du pont sur la Lufira se présente d'une priorité absolue, non seulement pour la reprise de la production minière mais également en ce qui concerne l'approvisionnement en charbon.

8. Transport des produits miniers du Sud Katanga par voies nationales.

La destruction des ponts de Bukama et sur la Lubilash représente une rupture, difficile à déterminer par un délai, de l'utilisation de la voie nationale Sud Katanga-Port Francqui-Léo-Matadi pour l'évacuation des produits miniers.

L'autre voie nationale était Sud Katanga-Bukama-Kamina-Kabongo-Kabalo-Albertville-Kigoma-Dar es-Salam. De là, il ressort que le pont Bukama conditionne l'utilisation des deux voies - celle via Port Francqui-Matadi et celle Kabalo-Albertville-Kigoma.

En conséquence, par ordre de priorité, il conviendrait de prévoir tout d'abord la reconstruction du pont de Bukama par lequel, à condition que le pont Lenge Luguvu soit déjà reconstruit, pourraient être abbeminés les produits miniers, en partie par une des voies nationales. Il serait cependant nécessaire de synchroniser la réparation de ces deux ponts, afin de permettre l'utilisation des deux voies.

9. Transport local.

La reconstruction des ponts de Bukama, Lenge, Luguvu et Lubilash permettra la reprise du trafic local entre le sud et le nord du Katanga d'une part, et, d'autre part, entre le sud du Katanga et le Kasai et le restant du Congo, exception faite des anciennes provinces de Kivu et de Stanleyville.

Les conséquences de la destruction du pont au nord de Kongolo empêchant le trafic d'Albertville vers le nord (Kindu, Stanleyville) et du sud Katanga vers le Kivu et Stanleyville, pourraient être éliminées par la reprise du trafic par voie navigable ou par l'installation d'un transbordement par bac sur la Lualaba. Il est certain que la reprise du trafic par la Lualaba serait plus efficace.

10. En dehors des problèmes techniques, la reconstruction des ponts rail pose aussi certains problèmes financiers.

En ce qui concerne les ponts sur le réseau BCK, il semble, d'après certaines informations obtenues de la COMITRA, que la BCK soit décidée à réparer ces ponts par ses propres moyens. La situation de la CFL est par contre tout à fait différente. Le tronçon Kabalo-Kabongo appartient à l'état et la CFL n'a que le droit d'exploitation. Il en découle que les frais de reconstruction incombent à l'état, d'autant plus que la trésorerie de la CFL ne dispose plus des fonds nécessaires.

.../...

J'estime qu'il serait indispensable de convoquer à une réunion auprès du Ministère des Transports les représentants des compagnies intéressées et ONU, afin d'établir un programme de réparation des ponts en coordination avec toutes les parties intéressées et de résoudre en même temps le problème financier.

le 15 janvier 1963

N. Boskovic
Conseiller Principal
Communications et Transports

cc. M. R.K.A. Gardiner
M. Liu
Brig. Guha
M. S.H. Ahmed
M. M. Larcher

RAPPORT SUR LES CONSEQUENCES DES DESTRUCTIONS DES PONTS RAIL

1. Les conséquences des destructions des ponts rail affectent les quatre domaines suivants :

- Approvisionnement des réseaux en combustible nécessaire au matériel de traction;
- Production minière des Mines du Sud Katanga;
- Acheminement des produits miniers du Sud Katanga par voies nationales (via Port Francqui-Matadi et via Kibalo-Albertville-Kigoma-Dar es-Salam);
- Trafic local.

2. Approvisionnement en combustible.

Le ravitaillement du réseau BCK en charbon, avant la destruction des ponts rail sur le Lubilash, Bukema et sur le Lufira, était réalisé par la production des charbonnières de Luena (environ 10.000 tonnes) et par l'importation du charbon de Wankia (Nord Rhodésie). La destruction des ponts et l'inondation des charbonnières de la Luena ont totalement supprimé l'approvisionnement en charbon de ces charbonnières.

D'autre part, la destruction du pont sur le Lufira a éliminé, pour un délai non encore déterminé, l'approvisionnement en charbon Wankia par Sakania. Le réseau de la BCK est ainsi scindé en quatre tronçons : Port Francqui-Lubilash; Lubilash-Kamina-Bukema-Kamina-Kabongo; Bukema-Tenke-Dalolo/Tenke-Jedotville-Lufira; Lufira-Sakania.

3. La consommation mensuelle du tronçon Port Francqui-Lubilash est de 2.500 tonnes de charbon et d'environ 15.000 m³ de bois de chauffage. Celle du tronçon Lubilash-Kamina-Bukema-Kamina-Kabongo est d'environ 5.000 tonnes, de même que celle des trois autres tronçons.

4. L'approvisionnement immédiat de tous ces tronçons se pose comme un problème urgent étant donné que les stocks ne couvriraient, plus ou moins, qu'un mois ou 45 jours. Des informations précises existent seulement pour le tronçon Port Francqui-Lubilash et, selon celles-ci, le stock est composé de 2.000 tonnes de charbon de Luena, et de 1.000 tonnes de charbon de Wankia.

D'après les prévisions de reconstruction de pont sur le Lubilash, il faudrait assurer, dès maintenant, l'importation mensuelle de 2.500 tonnes de charbon de Lorenzo-Merques/Durban via Matadi pour les trois mois à venir janvier-février-mars.

Garc

.../...

L'approvisionnement du tronçon Lubilash-Kamina-Bukama-Kamina-Kabongo est des plus délicats. Deux possibilités se présentent : transbordement du charbon du tronçon kasaien par des bacs sur le Lubilash - cette alternative ne doit être utilisée qu'en cas d'extrême urgence étant donné que le transbordement serait extrêmement lent et pourrait en même temps gêner les travaux de reconstruction du pont. L'autre alternative serait d'entreprendre dans l'immédiat les travaux de reconstruction du pont Lange sur le Luvuvu et, par là même, rendre possible l'approvisionnement en charbon importé de Lorenzo Marques/Durban par la voie de Dar es-Salaam-Kigoma-Albertville-Kabalo.

L'approvisionnement en charbon du tronçon Sakanie-Elisabethville pourrait être effectué par l'importation de charbon nord-rhodésien de Wankia. Avec la reconstruction du pont sur la Lufira, cette voie d'importation approvisionnera tous les tronçons jusqu'à Bukama.

D'ici la fin de la reconstruction du pont sur la Lufira, l'approvisionnement en charbon du tronçon Dilolo-Kolwezi-Tenke-Bukama-Tenke-pont sur la Lufira, devra être effectué par les importations du charbon de Lorenzo Marques/Durban via Lobito.

5. Recommandations.

- (i) Assurer les devises nécessaires pour l'approvisionnement en charbon via Matadi du tronçon kasaien Port Francqui-Lubilash. ✓
- (ii) Entreprendre incessamment la reconstruction du pont provisoire Lange-Luvuvu. ✓
- (iii) Assurer les importations nécessaires de Wankia pour le tronçon Sakanie Lufira et ensuite Sakanie-Tenke-Bukama-Tenke-Dilolo.
- (iv) Entreprendre dans l'immédiat la reconstruction du pont sur la Lufira.

6. Production minière.

La destruction du pont sur la Lufira entraîne une rupture du processus de la production minière des trois groupes de mines de l'UNMK. Le minerai de cuivre pauvre de Kipushi ne peut plus être transporté à Jadotville pour traitement aux usines de Pandu et, d'autre part, le minerai de cuivre riche du groupe Jadotville ne pourrait être acheminé vers Lubumbashi pour l'électrolyse.

En outre, le minerai de zinc d'une production de 180.000 tonnes, du groupe d'Elisabethville, ne peut être transporté vers Jadotville pour traitement et grillage, ce qui entraîne en même temps un manque d'acide sulfurique nécessaire à la production de Kolwezi et de Jadotville.

En d'autres termes, la destruction du pont sur la Lufira provoque une baisse sensible de la production minière.

7. Recommandations.

La reconstruction du pont sur la Lufira se présente d'une priorité absolue, non seulement pour la reprise de la production minière mais également en ce qui concerne l'approvisionnement en charbon.

8. Transport des produits miniers du Sud Katanga par voies nationales.

La destruction des ponts de Bukama et sur la Lubilash représente une rupture, difficile à déterminer par un délai, de l'utilisation de la voie nationale Sud Katanga-Port Francqui-Léo-Matadi pour l'évacuation des produits miniers.

L'autre voie nationale était Sud Katanga-Bukama-Kamina-Kabongo-Kabalo-Albertville-Kigoma-Dar es-Salaam. De là, il ressort que le pont Bukama conditionne l'utilisation des deux voies - celle via Port Francqui-Matadi et celle Kabalo-Albertville-Kigoma.

En conséquence, par ordre de priorité, il conviendrait de prévoir tout d'abord la reconstruction du pont de Bukama par lequel, à condition que le pont Lenge Luvuvu soit déjà reconstruit, pourraient être évacués les produits miniers, en partie par une des voies nationales. Il serait cependant nécessaire de synchroniser la réparation de ces deux ponts, afin de permettre l'utilisation des deux voies.

9. Transport local.

La reconstruction des ponts de Bukama, Lenge, Luvuvu et Lubilash permettra la reprise du trafic local entre le sud et le nord du Katanga d'une part, et, d'autre part, entre le sud du Katanga et le Kasai et le restant du Congo, exception faite des anciennes provinces de Kivu et de Stanleyville.

Les conséquences de la destruction du pont au nord de Kongolo empêchant le trafic d'Albertville vers le nord (Kindu, Stanleyville) et du sud Katanga vers le Kivu et Stanleyville, pourraient être éliminées par la reprise du trafic par voie navigable ou par l'installation d'un transbordement par bac sur la Lualaba. Il est certain que la reprise du trafic par la Lualaba serait plus efficace.

10. En dehors des problèmes techniques, la reconstruction des ponts rail pose aussi certains problèmes financiers.

En ce qui concerne les ponts sur le réseau BCK, il semble, d'après certaines informations obtenues de la COMITRA, que la BCK soit décidée à réparer ces ponts par ses propres moyens. La situation de la CFL est par contre tout à fait différente. Le tronçon Kabalo-Kabongo appartient à l'état et la CFL n'a que le droit d'exploitation. Il en découle que les frais de reconstruction incombent à l'état, d'autant plus que la trésorerie de la CFL ne dispose plus des fonds nécessaires.

J'estime qu'il serait indispensable de convoquer à une réunion auprès du Ministère des Transports les représentants des compagnies intéressées et ONU, afin d'établir un programme de réparation des ponts en coordination avec toutes les parties intéressées et de résoudre en même temps le problème financier.

le 15 janvier 1963

N. Boskovic
Conseiller Principal
Communications et Transports

cc. M. R.K.A. Gardiner
M. Liu
Brig. Guha
M. S.H. Ahmed
M. M. Larcher

ROUTING SLIP

TO

Mr. Gardiner

[Handwritten signatures and initials over the routing slip table]

APPROVAL	NOTE AND RETURN
SEE ME, PLEASE	YOUR COMMENTS
YOUR SIGNATURE	YOUR INFORMATION
NOTE AND FILE	FOR ACTION

Prepared by Mr. Boscovic
for your information.

DATE

20 1. 63

FROM

E. Habib Ahmed

Chef des
Opérations civiles

DEUXIEME RAPPORT SUR LES PROBLEMES DES DESTRUCTIONS
DES PONTS RAIL ET PONTS ROUTIERS

1. Selon les renseignements obtenus du Service des informations militaires, trente ponts routiers ont été détruits dont deux sont déjà réparés provisoirement, ainsi que sept ponts rail; en outre, deux ponts rail sont légèrement endommagés. Par ailleurs, selon le représentant du Comité des Transporteurs réunis, au nord de Jadotville un autre pont rail aurait été détruit, sur la rivière Luwe.
2. Pour le rétablissement de la production minière (mentionnée dans le rapport du 15 janvier, point 6), il est absolument nécessaire de réparer le pont sur la Lufira et les ponts Mulung Wishi et sur la rivière Luwe.
3. Pour la reprise du trafic ferroviaire Albertville-Kabalo-Kabongo-Kamina, il ne reste qu'à effectuer la reconstruction du pont Lenge sur la Luvuvu.
4. Le rétablissement des transports Kabalo-Kongolo-Kindu dépend des réparations des ponts Kitule sur la rive Est de Lualaba, et du pont Mukebwe sur la rivière Lufutuka. Ces deux ponts se trouvent au sud de Kongolo et les dégâts sont secondaires. Cependant la reconstruction de ces deux ponts ne permettra pas les transports par voie ferrée au nord de Kongolo, en raison de la destruction du pont de Kongolo. L'importance de ces deux ponts réside dans l'approvisionnement en matériel et autre pour la reconstruction du pont de Kongolo et en même temps dans le moyen de transport qu'ils représentent pour les régions limitrophes à la voie ferrée.

Par contre, la reprise des transports de Kabalo à Kongolo doit être effectuée par les Voies navigables avec transbordement au quai de Kongolo sur la voie ferrée de Kongolo, à la sortie de Kongolo vers Kindu.

D'après les informations obtenues, la CFL dispose d'unités fluviales qui peuvent reprendre ce service. Il est à noter qu'avant 1940 la jonction de Kabalo avec Kongolo était réalisée par ce service de navigation fluviale.

Les transports par voie fluviale pourront être repris dès que le balisage aura été effectué sur la Lualaba, de Kabalo à Kongolo.

Les transports par voie ferrée à la sortie de Kongolo vers Kindu sont conditionnés par la réparation du pont Lusindoie qui se trouve à O.N.O. de Kongolo entre Kongolo et Lubunda.

Il est important que ce pont soit rétabli dans les plus brefs délais pour permettre la liaison directe Albertville-Kabalo-Kongolo-Kindu-Stanleyville-Léopoldville-Matadi.

5. Deux aspects sont à distinguer dans la réparation des ponts routiers et celle des ponts rail : d'une part, l'importance au point de vue transport et, d'autre part, les possibilités matérielles et en personnel technique.
6. La rupture des transports, due à la destruction des ponts rail, est des plus néfastes pour toute l'économie du pays. Par contre, les effets de la destruction des ponts routiers, par comparaison à celle des ponts rail, sont plutôt limités aux régions dans lesquelles ces ponts sont localisés.
7. Le financement des ponts routiers doit être fourni par le Gouvernement central, tout au moins au début, sans prendre en considération la responsabilité des auteurs de ces destructions, avec les moyens et le personnel techniques dont disposent les entrepreneurs privés, et la participation de la Section des Travaux publics ONUC.

Les ponts rail, exception faite du pont Lenge sur la Luguvu, appartiennent à des compagnies de chemin de fer privées (CFL et BCK). La BCK dispose des fonds nécessaires et elle peut se procurer matériel et techniciens pour entreprendre et réaliser les travaux de reconstruction. Il n'en va pas de même pour la compagnie de chemin de fer CFL. Suite à un fléchissement brutal du trafic (environ 80 %) en 1962, la trésorerie de cette compagnie n'est pas à même de fournir les fonds nécessaires à la réparation des ponts au nord de Kabalo (Kitule, Mukebwe, Lusindoe, Kongolo), non plus que le personnel technique.

Le pont Lenge sur la Luguvu appartient à l'Etat. Il faudrait absolument trouver une solution financière, tout d'abord pour les quatre ponts au nord de Kabalo et, en même temps, une solution de financement par l'Etat du pont Lenge Luguvu.

8. J'estime qu'une collaboration très étroite doit être réalisée entre les services intéressés des Nations Unies (Travaux publics, Commandement militaire, Transports et Communications) et les services intéressés du Gouvernement central (Ministère des Transports et Communications, Ministère des Travaux publics, Service des Voies navigables), afin d'établir un programme déterminé des travaux à effectuer, non seulement sur le plan technique mais aussi financier.

A l'heure actuelle, les activités des différents secteurs de l'ONUC manquent en partie de coordination, non seulement avec les autorités gouvernementales, mais aussi entre elles-mêmes.

Les différents points du programme établi entre la mission de l'ONUC et les autorités du Gouvernement central seront à discuter avec les représentants des compagnies de chemin de fer en question - CFL et BCK.

15 janvier 1963

N. Boskovic
N. Boskovic





TROISIEME RAPPORT SUR LES PROBLEMES DES
DESTRUCTIONS DES PONTS RAIL

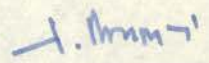
C/TEC 320/12

1. Je viens d'être informé par M. Detroux, Représentant du Comité des Transporteurs réunis, que la Direction BCK à Elisabethville prévoit la reconstruction des ponts sur le tronçon Elisabethville-Jadotville-Kolwezi, d'ici environ six semaines.

Les ponts en question sont : sur la Lufira, Mulung Wishi, et sur la rivière Luwe.

2. Selon cette même estimation, les ponts de Bukama et sur la Lubilash ne pourraient être reconstruits que dans un délai de six mois.
3. La reconstruction de tous ces ponts sera faite par la BCK même ou par des entrepreneurs que la compagnie de chemin de fer chargerait de l'exécution des travaux.
4. Le Représentant de la CFL, Administrateur Directeur d'Albertville, M. Bruart, viendra à Léo le 18 pour soumettre des propositions quant à la reconstruction des ponts sur la voie ferrée CFL - pont Lenge sur la Luguvu, pont Kitule, pont Mukebwe, sur la rivière Lufutuka, pont à la sortie de Kongolo et pont Lusindoie entre Kongolo et Lubunda.
5. Il serait utile que le Ministère des Transports du Gouvernement central demande officiellement à la BCK des précisions sur les délais des travaux à accomplir.

le 17 janvier 1963


N. Boskovic
Conseiller Principal
Communications & Transports

OUTGOING CLEAR

LEOPOLDVILLE
17 January 1963

- SSS -

UNATIONS NEW YORK
G-163

BUNCHE FROM GARDINER

FOLLOWING MOST UP TO DATE INFORMATION AVAILABLE REGARDING
BRIDGES AND INSTALLATIONS DESTROYED OR DAMAGED BY MERCENARIES
AND GENDARMES DURING DECEMBER 1962 JANUARY 1963:

16 January 1963

A. RAIL AND ROAD BRIDGES IN KATANGA DESTROYED OR
DAMAGED BY GENDARMES OR MARIKAMBES
December 1962-January 1963

1. KONGOLO SECTOR

- a. KONGOLO bridge across Lualaba River: two spans destroyed, a length of about 72 metres. Pillar between two spans also heavily damaged. The bridge served dual purpose of rail and road service.
- b. KASEYA MAFI road bridge over Isakaga River, 30 kms north of Nyungu. Break of 100 metres and entire bridge down in river.
- c. LUNSEBWE road bridge destroyed WNW of Kongolo.
- d. LUBUNDA railway bridge, 50 kms NW of Kongolo destroyed: 40 metres break.
- e. LUNSENGIE road bridge and railway bridge on Kongolo-Kiotwe road: both destroyed.
- f. KCHILA road bridge NE of Lubunda destroyed.
- g. MUKHEBWE railway bridge over Lafutuka River on Kabalo-Kongolo railway: slightly damaged.

2. Axis Kabalo-Kamina

- a. KAFINGO GOI (LENGE) railway bridge 40 kms NEKABONGOO: 40 metres destroyed.
- b. LUGUYU road bridge destroyed over Laguva River SW of Kambe.

3. Axis KAMINA-KANIAMA-MWINE

LUBILASH railway bridge, 35 kms NW of Kaniama: two spans of this major bridge are destroyed - 127 metre break.

4. Axis KAMINA-SUNGU HONGO-BUKAMA

- a. Road bridge 17 kms SE of Sungu Monga destroyed.
- b. BUKAMA railway bridge, 95 kms SE of Kamina Base, destroyed: 100 metres break.
- c. BUKAMA road bridge destroyed: 100 metre break.
- d. LOVOI road bridge, 30 kms east of Kamina Base: 45 metres break.
- e. Two small bridges (KIOMA and W. KANTOBE) near Kamina Base destroyed.

5. Axis NYUNZU-MAROMO
 - a. MUKINBO road ~~and~~ railway bridges both destroyed.
 - b. MUKENBO road bridge destroyed.
6. MALEMBE-UKULU Area

KILUBWA road bridge on Malemba-Ukulu road destroyed.
7. Axis MAROMO-MITWABA

Five road bridges have been destroyed between Kibindi and Mitwaba.
8. Axis MAROMO-PWETO

KIPAILA road bridge destroyed.
9. KIPUSHI

KIPUSHI road bridge on road to Elisabethville destroyed.
10. ELISABETHVILLE-JADOTVILLE axis
 - a. Both LUFIRA road and railway bridges destroyed.
 - b. LUAFI River road bridge, approx 40 kms east of Luafi River, destroyed.
 - c. KAPUEU River bridge destroyed.
 - d. PANDA road bridge, approx. 25 kms east of Jadotville, destroyed.
 - e. LUKOSHI road bridge, NE of Lac de Retenue, destroyed.
 - f. Two small bridges 5 kms apart, LUKUTPE and TANGA bridges road bridges, are destroyed.
11. JADOTVILLE-KOLWEZI axis

KULUNG WISHI road and railway bridges - both destroyed.

GUBA road bridge over Dikulwa River destroyed.

PUNGURUMA road bridges, one to the east (DIPITA) and the other to the west of the town, both destroyed.

B OTHER INSTALLATIONS DAMAGED OR DESTROYED

1. KONGOLO SECTOR

Ferry at Kasiba, 15 kms from Muyumba on the Ankoro-Muyumba, has been sunk.

2. JADOTVILLE-KOLWEZI axis

- a. FONGOURUMS transformer building destroyed.
- b. Certain essential machinery damaged at Jadotville.

Para. Available photos of destroyed bridges
being pouched

SECRET

F C
HQ LEOPOLDVILLE
15 January, 1963

Ref 2/1

TO: Chief of Civilian Operations

FROM: Force Commander

Subject: Repair of Bridges in Katanga.

1. Attached as annexes A and B are lists of destroyed railway and road bridges in Katanga as on 14 Jan. 1963. It will be observed that most of these destroyed bridges are on the main roads and railways forming the communication system of Katanga.
2. The immediate repair of some of these bridges is essential from a military viewpoint. As our military resources for bridging roads are completely exhausted, it is imperative that civilian operations undertake the task of repairing essential bridges or have them repaired by other means.
3. The bridges are listed in the order of priority of repair from a military viewpoint.

Kebebe de Guebre
(KEBEBEDE GUEBRE)
Force Commander

c.c. : Mr. R.K.K. Gardiner ✓ 641
Force Commander
Deputy Force Commander
Chief Adm. Officer
Chief of Staff
Chief of Mil. Ops.
Chief of Mil Info.
Chief Logistics Officer
Spares 5

Encls.:

ANNEX 'A' Road Bridges

" 'B' Rail Bridges

SECRET

KATANGA
DESTROYED ROAD BRIDGES
AS ON 14 JANUARY 1963

ANNEX 'A'
PAGE 1 of

LISTING IN ORDER OF PRIORITY FOR REPAIRS

<u>SERIAL</u>	<u>LOCATION OF BRIDGE</u>	<u>DESCRIPTION</u>	<u>REMARKS</u>
1	Kabeya - Madji on Kongolo - Nyunzu road over Lukuga river	Road bridge. Air photos held by Military Information	An ONUC Engineer Officer was sent to this bridge on 10 January to make a damage assessment report, whole bridge lying down in water
2	Luika road bridge on road Kongolo - Kamwange (Kivi Province) NNE of Kongolo	Not available	This bridge was destroyed in 1961
3	Luguvu road bridge over	Photos held by Military Information Branch	Bridge is destroyed
4	Lubilash road bridge road Kaniama to Mwene- Ditu (Kasai)	Mr. Hunt from Civil Opera- tions Engineers knows about this bridge	Bridge destroyed in 1961
5	Kipushi road bridge East side of Kipushi on road to Elizabethville	Photos held by Military Information	Bailey bridge put up by ONUC troops in Dec. '62
6	Lukutfe and Tanga bridges Elizabethville - Jadotville	Photos held by Military Information	These two small bridges are about 5 kms apart. Bailey put up by ONUC troops.
7	Luafi river road bridge on road Elizabethville Jadotville	Photos held by Military Information	Diversion made by ONUC troops

SERIAL	LOCATION OF BRIDGE	DESCRIPTION	
8	Lufira river road bridge on road Elizabethville - Jadotville	Photos held by Military Information	This is the most important bridge between Elizabethville and Jadotville Bailey bridge almost completed by ONUC troops
9	Road bridge approximately 25 kms. East of Jadotville	Photos held by Military Information	-
10	Mulung Wishi road bridge Jadotville Kolwezi road	Photos held by Military Information	-
11	Guba road bridge Jadotville Kulwezi road	Photos held by Military Information	-
12	Funguruma road bridges. One to the East and the other one to the West of the City.	Photos held by Military Information	The bridge to the East is the most important of the two.
13	Bukama road bridge	Photos held by Military Information	This place not yet under ONUC control blown 8 Jan.
14	Kongolo bridge over Lualaba river	Dual purpose bridge rail and road. Photos held by Military Information	Two spans and one pillar destroyed. This bridge has no immediate Military priority
15	Luhembwe road bridge WNW of Kongolo	?	This bridge has no Military priority.
16	Lusindoie road bridge on road Kongolo Kiotwe	?	This bridge is immediately west of railway bridge. No Military priority.

<u>SERIAL</u>	<u>LOCATION OF BRIDGE</u>	<u>DESCRIPTION</u>	<u>REMARKS</u>
17	Kohila road bridge NE of Lubunda NW of Kongolo	?	No Military priority
18	Sunga-Monga road bridge 17 kms. SE of Sunga-Monga on road Kamina-Sunga Monga-Bukama	?	A road recce was carried out from Kamina to that bridge on 7 January 1963. Report must be held by Sector C. No Mil- itary priority.
19	Mukimbo road bridge over Lubile river, axis Nyunzu- Manono	?	Made passable by ANC. Means unknown. No Military priority
20	Mukebo road bridge axis Nyunzu-Manono	?	Last information received ANC engineers were working on it 11 January. No military priority.
21	Kilubwa road bridge to the ast of Kilubwa on road Malemba- Nkulu.	?	No Military priority
22	Kipaila road bridge axis Manono- Pweto	?	No Military priority
23	Lukoshi road bridge NE Lac de Retenue NE of Jadotville	?	No Military priority
24	Five road bridges destroyed between Kibindi and Mitwaba	?	No Military priority

KATANGA DESTROYED RAILWAY BRIDGES
AS ON 14 JANUARY 1963

ANNEX 'B'
PAGE 1

SERIAL NO	LOCATION OF BRIDGE	DESCRIPTION	REMARKS
1.	MASENGO GCI Railway Bridge over LUGUVU river.	Photos held by Military Information	Important bridge requiring repair to open rail traffic between ALBERTVILLE-KAMINA
2.	LUFIRA railway bridge EAST of JADOTVILLE	" "	
3. Important Remarks.	KITULE railway bridge KONGOLO-KABALO not damaged (see remarks)	Photo held by Military Information. More details could be obtained from CO 3 Q O N R	Not damaged but due to complete lack of maintenance for more than one year railway personnel do not want to put locomotives across.
4. Important remarks	MUKEBWE railway bridge on LUFUTUKA river KONGOLO-KABALO very light damage.	Details could be obtained from CO 3 QONR.	Bridge itself does not appear to be damaged; dressins are crossing, light damage on North embankment caused by an air bomb.
5.	LUBILASH railway bridge NE of KANIEMA.	Recent photo held by Military Information Data available at ONUC HQ	This is a major bridge heavily damaged on two occasions since his reconstruction in 1961.
6.	KONGOLO railway bridge over LUALABA river.	Very long bridge with numerous pillars serving also as road bridge. Photos held by Military Information	Two spans destroyed and one pillar damaged above water level.
7.	LUSINDOLE LUBUNDA railway bridge WNW of KONGOLO	?	Linking KONGOLO to KINDU

<u>SERIAL NO.</u>	<u>LOCATION OF BRIDGE</u>	<u>DESCRIPTION</u>	<u>REMARKS</u>
8.	BUKAMA railway bridge	Photos held by Military Information	Destroyed on 8 Jan. '63
9.	MULUNGWISHI railway bridge NW of JADOTVILLE.	Photos held by Military Information	Linking JADOTVILLE KOLWEZI and BUKAMA.

KATANGA
DESTROYED ROAD BRIDGES
AS ON 14 JANUARY 1963

ANNEX 'A'
PAGE 1 of

LISTING IN ORDER OF PRIORITY FOR REPAIRS

<u>SERIAL</u>	<u>LOCATION OF BRIDGE</u>	<u>DESCRIPTION</u>	<u>REMARKS</u>
1	✓ Kabeya - Madji on Kongolo - Nyunzu road over Lukuga river	Road bridge. Air photos held by Military Information	An ONUC Engineer Officer was sent to this bridge on 10 January to make a damage assessment report, whole bridge lying down in water
2	Luika road bridge on road Kongolo - Kamwange (Kivi Province) NNE of Kongolo	Not available	This bridge was destroyed in 1961
3	✓ Luguvu road bridge over	Photos held by Military Information Branch	Bridge is destroyed
4	✓ Lubilash road bridge road Kaniama to Mwene- Ditu (Kasai)	Mr. Hunt from Civil Opera- tions Engineers knows about this bridge	Bridge destroyed in 1961
5	✓ Kipushi road bridge East side of Kipushi on road to Elizabethville	Photos held by Military Information	Bailey bridge put up by ONUC troops in Dec. '62
6	✓ Lukutfe and Tanga bridges Elizabethville - Jadotville	Photos held by Military Information	These two small bridges are about 5 kms apart. Bailey put up by ONUC troops.
7	✓ Luafi river road bridge on road Elizabethville Jadotville	Photos held by Military Information	Diversion made by ONUC troops

SERIAL	LOCATION OF BRIDGE	DESCRIPTION	
8	✓ Lufira river road bridge on road Elizabethville - Jadotville	Photos held by Military Information	This is the most important bridge between Elizabethville and Jadotville Bailey bridge almost completed by ONUC troops
9	✓ PANDA Road bridge approximately 25 kms. East of Jadotville	Photos held by Military Information	-
10	✓ Mulung Wishi road bridge Jadot- ville Kolwezi road	Photos held by Military Information	-
11	✓ Guba road bridge Jadotville Kulwezi road	Photos held by Military Information	-
12 -13	✓ Funguruma road bridges. One to the East and the other one to the West of the City.	Photos held by Military Information	The bridge to the East is the most important of the two.
13 14	✓ Bukama road bridge	Photos held by Military Information	This place not yet under ONUC control blown 8 Jan.
14 15	✓ Kongolo bridge over Lualaba river	Dual purpose bridge rail and road. Photos held by Military Information	Two spans and one pillar destroyed. This bridge has no immediate Military priority
15 16	✓ Luhembwe road bridge WNW of Kongolo	?	This bridge has no Military priority.
16 17	✓ Lusindoie road bridge on road Kongolo Kiotwe	?	This bridge is immediately west of railway bridge. No Military priority.

<u>SERIAL</u>	<u>LOCATION OF BRIDGE</u>	<u>DESCRIPTION</u>	<u>REMARKS</u>
17 18	✓ Kohila road bridge NE of Lubunda NW of Kongolo.	?	No Military priority
18 19	✓ Sunga-Monga road bridge 17 kms. SE of Sunga-Monga on road Kamina-Sunga Monga-Bukama	?	A road recce was carried out from Kamina to that bridge on 7 January 1963. Report must be held by Sector C. No Military priority.
19 20	✓ Mukimbo road bridge over Lubile river, axis Nyunzu-Manono	?	Made passable by ANC. Means unknown. No Military priority
20 21	✓ Mukebo road bridge axis Nyunzu-Manono	?	Last information received ANC engineers were working on it 11 January. No military priority.
21 22	✓ Kilubwa road bridge to the east of Kilubwa on road Malemba-Nkulu.	?	No Military priority
22 23	✓ Kipaila road bridge axis Manono-Pweto	?	No Military priority
23 24	✓ Lukoshi road bridge NE Lac de Retenue NE of Jadotville	?	No Military priority
24 25	✓ Five road bridges destroyed between Kibindi and Mitwaba	?	No Military priority

KATANGA DESTROYED RAILWAY BRIDGES
AS ON 14 JANUARY 1963

ANNEX 'B'
PAGE 1

SERIAL

NO	LOCATION OF BRIDGE	DESCRIPTION	REMARKS
1.	✓ MASENGO GCI Railway Bridge over LUGUVU river.	Photos held by Military Information	Important bridge requiring repair to open rail traffic between ALBERTVILLE-KAMINA
2.	✓ LUFIRA railway bridge EAST of JADOTVILLE	" "	
3.	✓ KITULE railway bridge KONGOLO-KABALO not damaged (see remarks)	Photo held by Military Information. More details could be obtained from CO 3 Q O N R	Not damaged but due to complete lack of maintenance for more than one year railway personnel do not want to put locomotives across.
4.	✓ MUKEBWE railway bridge on LUFUTUKA river KONGOLO-KABALO very light damage.	Details could be obtained from C O 3 QONR.	Bridge itself does not appear to be damaged; dressins are crossing; light damage on North embankment caused by an air bomb.
5.	✓ LUBILASH railway bridge NE of KANIEMA.	Recent photo held by Military Information Data available at ONUC HQ	This is a major bridge heavily damaged on two occasions since his reconstruction in 1961.
6.	✓ KONGOLO railway bridge over LUALABA river.	Very long bridge with numerous pillars serving also as road bridge. Photos held by Military Information	Two spans destroyed and one pillar damaged above water level.
7.	✓ LUSINDOIE railway bridge WNW of KONGOLO <i>LUBUNDA</i>	?	Linking KONGOLO to KINDU

Important Remarks.

Important remarks

<u>SERIAL NO.</u>	<u>LOCATION OF BRIDGE</u>	<u>DESCRIPTION</u>	<u>REMARKS</u>
6. 8.	✓ BUKAMA railway bridge	Photos held by Military Information	Destroyed on 8 Jan. '63
7. 9.	MULUNGWISHI railway bridge NW of JADOTVILLE	Photos held by Military Information	Linking JADOTVILLE KOLWEZI and BUKAMA.