

Acad. Roy. Scienc. d'Outre-Mer
 Biographie Belge d'Outre-Mer,
 T. IX, 2015, col. 336-340

RUYTINX (*Gaston Paul Hubert Jean*), Ingénieur provincial (Drogenbos, 01.01.1899 – 30.01.1989). Fils de Jean et de Claessens, Hélène; époux de Smeets, Hélène.

Après avoir suivi les cours d'humanités modernes chez les Frères des Ecoles Chrétiennes à Saint-Gilles, Gaston Ruytinx s'inscrivit à l'Université de Louvain en vue d'obtenir le diplôme d'ingénieur civil des mines; ses études furent interrompues pendant un an, l'université ayant été fermée par l'occupant pendant la guerre 14-18, si bien qu'il n'obtint son diplôme qu'en 1923. Mais pendant la guerre, il fit de la résistance, ce qui lui valut, en 1918, la médaille de reconnaissance de la Ville de Bruxelles.

En 1924, il accomplit son service militaire à l'Ecole d'Artillerie de Brasschaat et fut promu sous-lieutenant. Ensuite, il retourna à l'université et fut proclamé ingénieur civil électricien-mécanicien en 1925.

Nanti de ses diplômes, il entama sa carrière aux usines de construction de matériel de chemin de fer «Le Tilleul» à Maubeuge, et ce jusqu'en 1929. Il exerça ensuite les fonctions de directeur des usines Duchâteau à Boulogne-sur-Mer jusqu'en 1934. Cette usine ayant dû réduire ses activités par suite de la crise, Ruytinx devint directeur aux usines d'Enghien-Saint-Eloi et dut se rendre, à ce titre, en Lithuanie pour y surveiller le montage de ponts. A cause de la crise, la firme fut amenée

à réduire son personnel et, une fois de plus, Ruytinx dut changer de situation.

Sa carrière congolaise commença en 1935, lorsqu'il fut engagé par l'Unatra comme chef des services techniques d'Afrique, avec résidence à Léopoldville. Il avait principalement, dans ses attributions, le chantier naval de N'Dolo de cet important armement fluvial.

Au sortir de la crise économique, la flotte était en assez piteux état, car des restrictions budgétaires drastiques avaient obligé l'Unatra à réduire l'entretien et le carénage des bateaux et barges en dessous de normes raisonnables et, de plus, un contrat liant l'Unatra à Chanic, chantier privé situé juste en amont des rapides, interdisait à l'armement fluvial d'augmenter la capacité de son chantier de N'Dolo, alors qu'il devait garantir annuellement un certain volume de réparations à Chanic.

En septembre 1936, l'Unatra entra dans le giron de l'Otraco, organisme parastatal créé pour gérer les transports dans une grande partie du Congo. Au sortir de la crise, le directeur général, G. Bousin, ne pouvait admettre qu'on dût effectuer des réparations à des bateaux tombés en panne en cours d'exploitation. La première action entamée fut de modifier la convention avec Chanic. Ceci fut facilement obtenu, car, avec la reprise économique, le trafic augmentait et l'Otraco dut acquérir des unités supplémentaires. Un programme de carénage et d'entretien méthodique prévoyant le passage tous les deux ans des unités au chantier fut mis sur pied, les ateliers furent dotés de machines modernes d'un rendement supérieur à celles héritées de l'Unatra et un nouvel atelier de mécanique fut inauguré. Deux *slipways* nouveaux pour unités, pesant 250 t et mesurant 65 m de long, furent créés sur la surface du chantier, ce qui permettait d'y tirer les barges de 800 t en usage sur le fleuve Congo et le Kasai.

Ruytinx eut sa part des études et des réalisations, mais il est juste de dire qu'il fut aidé par l'ingénieur Lucien Staquet et deux jeunes ingénieurs. A partir de 1938, la nouvelle organisation était bien au point et la qualité des entretiens et réparations était fortement améliorée, si bien que le dépannage de bateaux en exploitation devenait très rare; la régularité des transports en fut heureusement affectée.

Ruytinx était l'homme des coups durs; ainsi, en 1938, le *s/w Kigoma*, bateau courrier pour soixante passagers de 1^{re} classe et cent de 2^e classe, à l'issue d'un voyage, revint à Léopoldville avec une avarie de chaudière si grave qu'il dut être retiré du service pour un bon mois. L'autre courrier, le *s/w Berwinne*, était en réparation au chantier de N'Dolo et le programme prévoyait sa sortie dix-sept jours plus tard. Pour éviter la perturbation du service passagers, Ruytinx promit à la

direction des voies fluviales de l'Otraco de sortir le bateau en quatre jours, et il y réussit en modifiant les horaires des équipes de façon à travailler jour et nuit sur le *s/w Berwinne*, qui assura le service courrier selon l'horaire prévu.

En avril 1939, Gaston Ruytinx passait au gouvernement de la Colonie pour l'étude de divers projets dans la Province orientale, avec résidence à Stanleyville. Il fut attaché à d'importantes réalisations, telles que l'infrastructure des ports de Stanleyville, le développement du réseau routier, l'établissement de bacs à traîlle sur l'Ituri et la construction de bâtiments divers pour l'administration provinciale et territoriale.

Mais lorsque survint la guerre, après la déroute des armées alliées en Europe et l'armistice signé entre l'Allemagne et la France, les Anglais décidèrent de continuer la lutte en Afrique, notamment en Erythrée et en Ethiopie. Le gouverneur général Ryckmans mit une partie des troupes de la Force publique à la disposition des Anglais pour contenir la poussée italienne vers l'ouest et le sud. Le théâtre d'opération assigné à la Force publique était la province de Galla-Sidamo.

Dans cette région, la route n'était praticable que trois mois par an, alors que le Nil, de Juba à Malakal, était navigable toute l'année; sur le Sobat et le Baro, deux affluents du Nil, on pouvait naviguer quatre mois par an avec des unités à tirant d'eau réduit. Le problème des transports était crucial; c'est alors qu'on mobilisa Ruytinx, l'homme des coups durs, avec mission de faire passer une flottille de vingt barges de 10 à 20 t réquisitionnées auprès de l'Otraco et des Huileries du Congo belge, ainsi qu'une dizaine d'automoteurs, soit un total d'une trentaine d'unités, du bassin du Congo au bassin du Nil.

Le commandant des «Transports par Eaux Intérieures» (TEI) étudia le problème à Juba avec les *Sudan Railways and Harbours*. Les unités furent tronçonnées à Léopoldville, amenées par voie d'eau jusqu'à Aketi, puis par le chemin de fer Vicongo jusqu'à Mungbere; en ce poste, elles furent chargées sur de gros camions ou des remorques tirées par tracteur sur 450 km de distance via Watsa, Faradje et Aba, jusqu'à leur destination finale, Juba où, entre-temps, un petit chantier naval avait été érigé pour le lancement des unités et leur halage en vue de réparations.

Le service congolais de navigation sur le Nil fonctionna du début de 1941 jusqu'à fin mars 1942. Les dix petits automoteurs furent baptisés *Sirius*, *Vega*, *Orion*, *Algol*, *Rigel*, *Andromède*, *Altaïr*, *Capelle*, *Aldebaran* et *Bételgeuse*.

Au cours de leur campagne, les Belges saisirent un confortable canot italien nommé *Capitano Bottego*. Ce dernier avait toute une histoire. A l'origine, il s'appelait

le *Pie XI* et il avait été offert à Mgr Pacelli par les chrétiens de Milan lors de son élévation au pontificat suprême. Pie XI remit ce canot à une mission catholique italienne de Khartoum, mais ce cadeau, encombrant plutôt les missionnaires, fut revendu à une firme italienne cultivant du café en Ethiopie; il fut alors baptisé *Capitano Bottego* du nom d'un explorateur italien de la région. Ne pouvant conserver le nom italien, Ruytinx le baptisa *Eros* et voilà comment il défia un pape!

En avril 1942, les «TEI» retournèrent au Congo, remettant le chantier et le matériel aux Anglais, sauf l'*Algol* et deux barges de 10 t qui servirent comme bac de passage à Avakubi, sur l'Ituri.

Au cours de son séjour sur les berges du Nil, Ruytinx fit remettre en état par ses hommes le cimetière de Redjaf où reposaient les Belges morts pendant les combats contre les Mahdistes en 1897.

Sa participation à la campagne d'Abyssinie lui avait valu le surnom d'amiral d'eau douce.

De retour au Congo, comme ingénieur des travaux publics à Coquilhatville, en 1943, il fut promu ingénieur provincial de la Province de l'Equateur. Il y agrandit, notamment, l'aérodrome de Libenge, afin d'y recevoir les nouveaux avions dont les dimensions, le poids et la vitesse d'atterrissage avaient augmenté au cours de la guerre. Il eut également à construire une route au départ de Bumba en direction nord-est pour l'acheminement de matériel militaire, route qui ne fut jamais achevée, vu la tournure des événements avec la victoire d'El Alamein sur les troupes germano-italiennes.

En 1947, Ruytinx revint comme ingénieur provincial à Stanleyville, où il s'occupa principalement du lancement de ponts Bailey sur diverses rivières, afin de faciliter et d'accélérer la circulation automobile dans le nord du Congo. Il retourna à la Province de l'Equateur en 1953 où, jusqu'en 1956, il s'attacha principalement à développer l'infrastructure routière.

Ces longues pérégrinations, dans des conditions souvent difficiles, l'avaient fatigué. Aussi, en 1956, il fut

affecté à Léopoldville à la surveillance de l'exécution du Plan décennal, lancé en 1950, par le ministre Wigny.

Le long séjour en Afrique ne fut pas sans quelques répercussions sur sa santé; aussi, en 1958, âgé de cinquante-neuf ans, après une vie très active, il rentra définitivement en Belgique.

Il s'était installé à Yvoir, dans la province de Namur. Lors de son départ d'Ethiopie, il avait sauvé le fanion des «TEI» qu'il avait précieusement conservé et chaque année, le 3 juillet, pour commémorer la victoire des Belges à Saïo en 1942, son propriétaire le hissait au sommet d'un mât installé dans son jardin. En 1973, il remit ce fanion au Musée royal de l'Afrique centrale, où il figure toujours dans les vitrines, rappelant le souvenir de l'action des Belges en Afrique au cours de la Deuxième Guerre mondiale.

Après le décès de sa femme (3 février 1978), qui lui avait donné cinq enfants, il vint s'installer à Bruxelles pour se trouver près de sa famille.

Il décéda à l'âge de nonante ans, entouré de l'affection des siens.

Distinctions honorifiques: Officier de l'Ordre de Léopold II; Chevalier de l'Ordre royal du Lion; Chevalier de l'Ordre de la Couronne; Médaille commémorative de la Campagne d'Abyssinie; Médaille britannique *The Africa Star*; Médaille du Volontaire 1940-1945; Médaille Africaine de la Guerre 1940-1945; Médaille du Militaire Combattant 1940-1945; Médaille des Vétérans du Roi Albert; Médaille de Reconnaissance de la Ville de Bruxelles 1918.

25 février 1989.

A. Lederer (†).

Sources: états de service de Gaston Ruytinx. Archives de la famille Ruytinx. — LEDERER, A. 1965. Histoire de la Navigation du Congo. Tervuren, *Ann. Mus. R. Afr. Centr., Sci. Histor.*, pp. 226-270. — WERBROUCK, R. [s.d.] La campagne des troupes belges en Abyssinie. Léopoldville, pp. 24-51. — LEDERER, A. 1973. Le pavillon belge sur le Haut-Nil. *Africa-Tervuren*, XIX (3): 76-82. — Ruytinx, G. à Lederer, A. Lettres datées d'Yvoir du 22 juillet 1970, 20 août 1970 et 30 août 1970. Archives du Mus. R. Afr. Centr. — Hill, R. à Lederer, A. Lettre datée d'Oxford, le 21 janvier 1971. Archives du Mus. R. Afr. Centr. — LEDERER, A. 1977. Les bateaux belges sur le Nil et au Soudan. Anvers, communications de l'Académie de Marine, XXIII (1973-1974-1975): 105-109. — Ruytinx, G. à Lederer, A. Lettre datée d'Evere le 20 février 1989. Archives du Mus. R. Afr. Centr. — Rapports de l'Otraco de 1936 à 1939 édités à Bruxelles. — Souvenirs personnels.