

**Houart, Victor, André**, majoor-vlieger, historicus, oorlog ontsnapte, geboren te Zétrud-Lumay op 17 december 1920. Hij is de zoon van Emile en Maria Vermeulen.

### De sportieve student

Victor Houart volgt de modern-wetenschappelijke humaniora aan het Atheneum van Geldenaken. Zijn sportieve aanleg trekt de aandacht van zijn omgeving en ze sporen hem aan lid te worden van een club. Het zal de Koninklijke Racing Club van Brussel worden... Als cadet beklimt hij zeer snel de hoogste treden van het podium.

Tijdens het nationaal criterium voor Begijnelingen van 1936, wint hij de 60 m en de 300 m vlak en tevens behaalt hij de overwinning in het verspringen. De pers is vol lof: "sprinter van de toekomst", "beste cadet 1936, grote toekomst"...

LA FINALE du Critérium des novices.  
Très bonne et très rapide organisation, ce lundi de Pentecôte. Les notre enlèvent six épreuves.  
En cadets, HOUART sprinter d'avenir remporte le 60 m et MUSETTE,

Hors championnat, Houart, qui est bien le meilleur cadet 1936, sur la distance enlève le 60 m. très nettement. Un bel espoir s'il s'entraîne assidument.

In juni neemt hij deel aan de interlandwedstrijd van België tegen Polen en eindigt hij tweede op de 60 m. In de loop van de maand juli wint hij in dezelfde discipline het interscholenskampioenschap.

Tijdens een Frans-Belgische ontmoeting tegen de Universitaire Club van Parijs, doet hij zich nogmaals opmerken door de 60 m te winnen voor een andere Belg. De pers spreekt van "twee jongeren die veelbelovend zijn".

Atletisme  
Palmarès du cadet Houart (1935-1936)  
(R.R.C.B.) - D.H. (n. 5166)  
R.C.B. (1015)

10 mai 1936 Critérium national des novices

1) éliminatoires locales (Tullemont)  
1<sup>er</sup> 60 m. plat en 7 sec.  $\frac{5}{10}$   
1<sup>er</sup> 300 m. plat en 45 sec.  $\frac{5}{10}$   
1<sup>er</sup> saut en hauteur avec 1 m. 35

25 mai 1936

2) éliminatoires régionales (R.C. Bruxelles)  
1<sup>er</sup> 60 mètres plat en 7 sec.  $\frac{5}{10}$   
2<sup>er</sup> saut en hauteur avec 1 m. 30

1<sup>er</sup> juin

3) finale (R.C. Bruxelles)  
1<sup>er</sup> 60 mètres en 7 sec.  $\frac{5}{10}$   
5<sup>em</sup> saut en hauteur avec 1 m. 35

14 juin 1936 sélection du match. Pologne Belgique  
(Bou-concours) 2<sup>e</sup> 60 m. plat en 7 sec.  $\frac{5}{10}$

7 juillet 1936 Championnat de Belgique inter-écoles  
1<sup>er</sup> 60 m. plat en 7 sec.  $\frac{5}{10}$  (record 1936)

Un 60 mètres cadets fut l'apanage du petit Houard battant d'un souffle le Saint-Gillois Hardy. Ce sont là, avec des moyens tout différents, deux « jeunes » qui promettent,



In 1937, als eerstejaars scholier, bevestigt hij de uitstekende resultaten van het vorig jaar. Het jaar daarna eindigt hij 6<sup>de</sup> in het Belgisch kampioenschap met een tijd van 9"4 over de 80 m.

**LES CHALLENGES**  
**DU RACING CLUB**  
**DE BRUXELLES**  
 VICTOIRES DE HENRY,  
 VANDEN ABEELE, DIRRIX  
 ET HOUART

Houart est brillant vainqueur en cadets; en 100 mètres, il réalise 11 sec. 8/10. 5 m. 36 en longueur



Op 7 mei 1939 verwezenlijkt hij als junior de tijd van 11"3, zijn beste chrono over de 100 m, tijdens de nationale jongerenmeeting in het olympisch stadion van Beerschot te Antwerpen. Het jaar eindigt met een zware verrekking. De oorlog zal een einde maken aan zijn sportieve exploten...

Ondervraagd betreffende deze prestaties heeft Kolonel van het Vliegwezen Roger Vanmeerbeek, oud-verantwoordelijke van de sectie sport in de Belgische Krijgsmacht tijdens de jaren 80, de naam van Victor Houart teruggevonden in de "Kronieken en Chrono's van 1891 tot 1964" betreffende de Brusselse Racing Atletiek Club.

Men verneemt er dat Houart deel uitmaakt van de beginnelingen van de BRAC die als eerste eindigt in de aflossingskoers 4x80 m tijdens het Belgisch Kampioenschap van 1937, dat hij in 1938 als zesde eindigt op de 80 m en dat zijn beste prestatie inderdaad 11"3 op 100 m is in 1939....

De Racing heeft hem niet vergeten: hij figureert tussen de beste atleten van de club!

### **De leerling-piloot wordt geëvacueerd naar Marokko**



In 1938 beëindigt Victor Houart zijn humaniora. Vanaf zijn kindertijd droomt hij ervan piloot te worden. In de loop van het jaar 1939 slaagt hij in de selectieproeven van de Militaire Luchtvaart en op 1 maart 1940 treedt hij binnen in de Luchtvaartschool op het vliegveld van Gosselies (Charleroi).

Op 13 mei 1940 verlaat zijn eenheid overijld Charleroi om zich te begeven naar Zwevezele in Vlaanderen. Ze krijgen daar het bevel om zich naar Zuid-Frankrijk te begeven. De scholen, voorraden, hulpdiensten en eskaders (hetzij een kleine honderd vliegtuigen) worden systematisch naar Frankrijk overgebracht. Generaal Legros, tweede in bevel van de Militaire Luchtvaart, verzekert er de leiding.

Op 2 juni scheept de Luchtvaartschool (de officieren, instructeurs en leerlingen samen met haar materiaal) te Marseille in aan boord van de cargo *Algérie* die hen naar Oujda in Marokko brengt. Als gevolg van de door de Belgische Regering gegeven consignes zal het merendeel van het Belgisch detachement naar het land terugkeren.

#### NOTE DE SERVICE

Les aviateurs de l'Ecole de Pilotage Belge quitteront OUJDA le 23 Aout par train partant à 18 h.40.

Il ne restera provisoirement qu'un petit détachement (5 Officiers - 7 Sous-Officiers - 4 hommes de troupe)

Le Chef de l'annexe du Génie et le Capitaine B'Ads de l'Intendance prendront toutes dispositions, chacun en ce qui le concerne, d'accord avec le Commandant de l'Ecole de Pilotage pour faire l'état des lieux, la récupération des locaux divers disponibles d'une part, l'inventaire, les constatations des détériorations et la récupération des fournitures de literie, du mobilier et des matériels divers d'autre part./.

OUJDA, le 22 AOUT 1940  
Le Colonel FICHEPAIN, Commandant d'Armes.

Bepaalde kaderleden echter zullen weigeren de gegeven orders uit te voeren en zullen kiezen naar Engeland uit te wijken om er de Force Publique in de Congolese kolonie te vervoegen. Ze zullen dan ook als vaandelvluchtigen worden beschouwd. Zo komt het dat op 3 juli 1940 de promotie van leerling-piloten waarvan Kapitein Cajot de verantwoordelijkheid draagt, inschepen op de *David Livingstone* met Groot-Brittannië als bestemming.

### De STALAG II B te Hammerstein

Victor Houart heeft dit geluk niet gehad. Rond midden augustus beslist de Belgische regering alle Belgische militairen te demobiliseren. De terugkeer naar België start op 24 augustus 1940 te Oran op de *Sidi Bel Abbes* met Marseille als bestemming. Per trein passeren ze dan door Agen, Castelnau-dary en Sète om uiteindelijk op 17 september 1940 in Chalon-sur-Saône aan te komen.

Ze zijn niet weinig verrast wanneer ze beseffen dat “de Duitse soldaten de deuren van de wagons sluiten” en ze gevangen worden genomen. Ze komen aan te Hammerstein in Pommeren en worden in de Stalag II B geïnterneerd met andere soldaten en onderofficieren, hoofdzakelijk Belgen en Fransen.



Stalag II B te Hammerstein (Polen)

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
Personalkarte II: Wirtschaftliche Angaben		Befreiung des Befreiungsmatsch															Bediener Rechnungs-Nr. 11										
Kriegsgefangenenlager: Entlass-Stalag II B		Str. 95348															Noar: Stalag II B										
Pro Kriegsgefangenen	Name:	HOUART																									
	Demame:	Victor																									
	Geburtsdag und -ort:	17/12/1900 Zétrud-Lumay																									
	Staatsangehörigkeit:	Belg. GP.																									
		a) Private Geldmittel																									
Datum	Dem Kriegsgefangenen abgenommene Beträge in Gelde	Zufüchungen in Gelde	Währsch. in		Geld mangel		Geld ausgaben		Geld einkommen		Geld überschuss		Berechnungswert des Guthabens		Berechnungswert des Defizits												
			R.M.	Sp.	R.M.	Sp.	R.M.	Sp.	R.M.	Sp.	R.M.	Sp.	R.M.	Sp.	R.M.	Sp.											
Bemerkung: 2.000 Heller auf Verlangung in A. P. (Kriegsgefangenen)																											

"Personalkarte" van de Stalag II B

Na vijf maand internering wordt Victor Houart op 13 februari 1941 bevrijd. Hij keert terug naar België en gaat er voor het Winterhulp in Zétrud-Lumay werken.

### De oorlog ontsnapte

Hij beslist nochtans de strijd tegen de bezetter verder te zetten. Hij verlaat België op 5 mei 1942. Hij gaat probleemloos door Frankrijk en passeert de demarcatielijn in La Joux, west van Lyon. Bij de doortocht van de Pyreneeën wordt hij op 1 juni 1942 door de Spaanse politie aangehouden in de trein dat hem naar Barcelona moest brengen. Hij wordt in verschillende

gevangenisson ondergebracht, o.a. het beruchte “Carcelo Modelo” te Barcelona en te Irun in het Baskenland. Uiteindelijk komt hij op 5 juli 1942 terecht in het kamp van Miranda in de Rioja.

Hij zal er tot 19 april 1943 verblijven... Bij zijn vertrek wordt hem de prijs van “beste atleet van het Miranda-kamp” overhandigd! Zijn excellente fysieke conditie is niet onopgemerkt gebleven...

Als lid van het Nationaal Verbond der Oorlog ontsnapten (NVOO) geeft Victor Houart in 1993 in het driemaandelijkse revue van de vernoemde vereniging, een gedetailleerde beschrijving van het kampleven alsook van het naderhand gevolgd traject naar Groot-Brittannië. Dit verhaal is te vinden in bijlage...

### **Naar Groot-Brittannië via Gibraltar en het begin van de opleiding tot piloot**

Bevrijd vindt hij op 8 juli 1943 het middel om via Gibraltar Groot-Brittannië te vervoegen.

Op 25 juli 1943 wordt hij ingedeeld in de Belgische Krijgsmacht in Groot-Brittannië. Op 3 augustus krijgt hij mutatie naar de Depot van de Militaire Luchtvaart en op 20 september komt hij terecht bij de Belgische Sectie van de Royal Air Force. Op 9 oktober 1943 begint hij zijn basis militaire basisvorming in de *Initial Training Wing* (17 ITW Scarborough) ten noorden van Hull. Hij maakt er deel uit van de 99<sup>ste</sup> promotie, samen met andere Belgen..., waaronder François Willems, Eddie Laden, Léon Rubin en Fernand Piquin.

Op 7 januari 1944 vervoegt hij de *Elementary Flying Training School* (6 EFTS) van Sywell dicht bij Northampton.

Het vliegen start op DH82 Tiger Moth. De weersomstandigheden zijn niet al te goed en de jonge stagiaires kunnen slechts een tiental uur vliegen; voor Houart betekent dit juist 7 u 20 min. Dit volstaat echter wel om een eerste selectie te maken tussen kandidaat piloot en de specialiteit van *Navigator Bomber*. Houart mag zijn opleiding als piloot vervolgen.

### **Canada**

Na een verblijf van zes weken in het kamp van Heaton Park in een buitenwijk van Manchester, schepen op 21 april 1944 de geslaagden van de promotie in op de *Queen Mary* met Canada als bestemming. Na een transit via New-York is het per trein dat ze zich naar Toronto begeven, daarna naar het Westen dankzij de *Canadian Pacific Railway*.

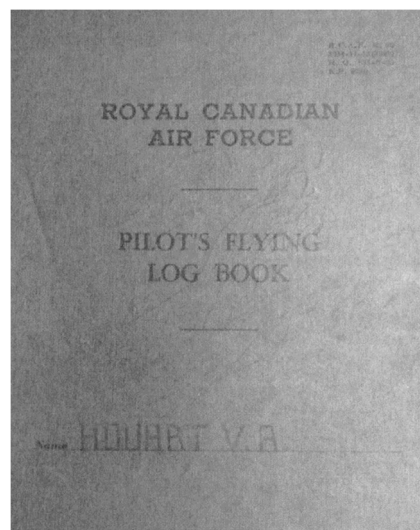


“B” FLIGHT, No. 2 SQUADRON  No. 17 I.T.W. DECEMBER 1943

Op 30 april 1944 komen ze aan in het 32 E.F.T.S. (*Elementary Flying Training School*) van Bowden, ten noorden van Calgary en Alberta. Een deel van de promotie, namelijk Léon Rubin, François Willems, Fernand Piquin... zal gestuurd worden naar het N°1. E.F.T.S. van De Winton, ten zuiden van Calgary.

A.C.R.C. Kingman's P.R. NW8	
9-10-43	17 I.T.W. S. Kingman's P.R.
7-1-44	6 E.F.T.S. - Lywell - Northants
12-2-44	H.C.I.C. Heaton P.R. - Manchester
21-4-44	31 P.D.C. Kingman's P.R. - Northants
21-4-44	Embarké en G.B. pour Canada
30-4-44	Arrivé Canada, dirigé sur 7 P.D.C. Kingman's P.R. - Northants (arr. 30/4)
	32 E.F.T.S. Bowden Alberta Canada (arr. 30/4)
4-17-44	Service des Escadrons (arr. 17/4)
13-9-44	31 P.D.C. Kingman's P.R. - Northants (arr. 3/8)
6-10-44	Embarké au Canada à destination de G.B. (arr. 3/8)
14-10-44	Rebarké en G.B. et dirigé sur 1 P.D.C. Kingman's P.R. - Northants (arr. 3/8)
16-10-44	B.A.F. / B.D. (arr. 3/8)
15-11-44	Place à la "C" (arr. 3/8)
5-9-44	Place à la "C" (arr. 3/8)
12-12-44	B.A.F. / B.T.S. (arr. 3/8)
16-1-45	B.A.F. / B.T.S. (arr. 3/8)

*Mutaties in 1944.*



*Pilot's Flying Log book in Canada.*

Houart zal zijn opleiding verderzetten op Cornell en dit met Canadese instructeurs. Na negen uur is hij solo.



*Cornell PT-26 training aircraft.*

In een tijdspanne van twee maand, van 3 juli tot 2 september 1944 presteert hij 77.30 uur op dit toestel, waarvan 35 uur als solo. Het is interessant te zien hoe nauwkeurig deze vluchten werden voorbereid en gedetailleerd in hun logboek... (zie hierna).

Houart slaagt in alle onderdelen van zijn opleiding: acrobatie, navigatie, instrumentvliegen... Dit is echter niet voor alle Belgen zo. Charly Dewever, samen met zijn moniteur, verongelukt in nachtvlucht tijdens het uitvoeren van een testvlucht van het toestel. De juiste oorzaak van het ongeval heeft men niet kunnen bepalen.

Victor Houart zou feitelijk zijn opleiding voor piloot in Canada hebben kunnen verderzetten zoals dit met andere Belgische kameraden van de promotie het geval was (waaronder Rubin,

Taymans en Willocq), doch de openstaande plaatsen zijn duur en op 6 oktober scheept hij in met Groot-Brittannië als bestemming teneinde er een opleiding tot *Navigator Bomber* te volgen.

Year	Aircraft	Pilot, or 1st Pilot	2nd Pilot, Period or Passengers	DUTY (Including Hitches and Interruptions)
1944				TOTALS CARRIED FORWARD
JULY 3	CORNELL INVO3	1/2 RINOVETTE	SELF	10) MEDIAN TURN 11) GLIDING CLIMBING TURN 12) TAKING OFF INTO WIND 13) APPROACH & LANDING
JULY 11	CORNELL INVO3	1/2 RINOVETTE	SELF	14) TAKING OFF INTO WIND 15) APPROACH & LANDING 16) SPINNING FROM A STRAIGHT GLIDE 17) SPINNING FROM A GLIDING TURN OR FROM ANY TURN WITH INEFFICIENT POWER 18) LOW FLYING 19) TAKING OFF AND LANDING OUT OF WIND 20) PRECAUTIONARY LANDING 21) FORCED LANDING 22) ACTION IN THE EVENT OF FIRE 23) RE-STARTING THE ENGINE IN FLIGHT
GRAND TOTAL (Cols. 1) to (10)				TOTALS CARRIED FORWARD
12 Hrs 55 Mins				

Een uur vlucht zeer gedetailleerd op 10 juli 1944.

Luc Dumoulin, Jean Guillaume, Eddy Jane, Eddy Laden en Bob Preutens zullen voor het volgen van dezelfde opleiding in Canada blijven.

In het zeer interessant werk van Léon Rubin "*It's a long way to Piccadilly*" (november 2008) staat er te lezen dat "de RAF begonnen is met het snijden in de opleiding tot piloot, want dit aantal PN (Personnel Navigant - Varend Personeel) is klaarblijkelijk bereikt. De verliezen zijn minder zwaar dan voorzien met tot gevolg dat er verschillende opleidingsbases worden gesloten".

### De Boordmitrailleur of *Air Gunner*

Op 13 januari 1945 vindt men dus Victor Houart terug in de *No 2 Air Gunnery School* (AGS) te Dalcross nabij Inverness in Schotland om er te worden opgeleid tot *Air Gunner*.

Op 23 maart 1945 wordt hij benoemd tot sergeant-boordmitrailleur/*Air Gunner*.

Op 23 mei 1945 huwt Victor Houart met Margaret Kennear. Ze zullen drie kinderen hebben: Douglas (1946), Patricia Christine (1948) en Francis (1954).

Op 31 mei 1945 wordt hij ingedeeld bij de *2nd Group Support Unit*. Tijdens deze periode zal hij vliegen met Oxford, Avro Anson en zal hij een twintigtal uren vliegen met Wellington en 76 uren met Mitchell.

Tijdens deze periode zal hij ook het diploma luchtvaart controleur behalen.

*Te noteren: de halve vleugel met de inscriptie "AG"*



## Victor Houart wordt Officier navigator

Hij keert terug naar België en op 18 november 1946 komt hij aan te Melsbroek/Brussel, de Belgische basis voor militair luchttransport. Op 26 december 1946 wordt hij benoemd tot onderluitenant. Na een jaar opleiding tot officier te Nijvel, vervoegt hij op 22 december 1947 de Navigatieschool van de 160<sup>ste</sup> Wing te Melsbroek en volgt er cursus van 3 januari tot 18 oktober 1948.

Op die datum start het invullen van het vliegboek en vermeldt het een algemeen totaal van 222.45 u.

AVION	PILOTE	2 <sup>e</sup> PILOTE OU AUTRE	TYPE DE MISSION	MONOMOTEUR				MULTIMOTEURS				Passagers	
				JOUR		NUIT		JOUR		NUIT			
				D. C.	Pilote	D. C.	Pilote	D. C.	1 <sup>er</sup> Pilote	2 <sup>e</sup> Pilote	D. C.		1 <sup>er</sup> Pilote
AVRO-LYNA	A												
TIGER													
CORNELL													
WELLINGTON													
MITCHELL													
OXFORD													
ANSON													
MARTINET													
DAKOTA													1.20
PROCTOR													0.20
HARVARD													2.20
DUMINIE													1.05
DE VUIT													
SIMAKJI HS.													
GRAND TOTAL colonnes 1 à 10 : 222 heures 45 minutes.				57.30	37.30	4.20	0.20			115.10		7.55	2.45

In januari 1948 voert hij zijn eerste vluchten uit op Anson als navigator en vanaf de maand juli voornamelijk op Dakota.

Hij vindt er de piloten terug die deelgenomen hebben aan de operaties in Groot-Brittannië... Mouzon, Bocquet, Michotte, Mouillard... en vliegt zelfs met een collega van zijn promotie, Kapitein Willocq.

Van 27 september tot 8 oktober 1948 is hij één van de navigators die Major Henry, toekomstig Stafchef van de Luchtmacht, begeleiden voor de eerste naoorlogse vlucht met DC-3 naar Congo. Victor Houart heeft er een verslag over geschreven in de revue "Dédalos" van de Belgische oorlog ontsnapt.

## De Vlietschool en de Verbindingsdienst in Londen (november 1948 – augustus 1951)

Op 3 november 1948 wordt Luitenant Houart gemuteerd naar de Gevorderde Vlietschool (GVS) te Koksijde. Op Oxford voert hij er zijn vliegreuen uit als "bezoeker".

In december 1949 treedt hij, met als chef Majoor Ceuppens, Luchtvaartattaché en nog een toekomstige Stafchef van de Luchtmacht, in functie bij de Verbindingsdienst in Londen.

Het is voornamelijk samen dat ze hun vliegreuen op Anson zullen uitvoeren vanaf Hendon en dat tot wanneer hij in de maand augustus 1951 gemuteerd wordt naar AAFCE in Fontainebleau.

### **Allied Air Forces Central Europe (AAFCE) te Fontainebleau (Augustus 1951 - november 1953)**

Ondertussen in 1950 tot kapitein benoemd, bekleedt hij een zeer mooie functie bij het Hoofdkwartier van de Luchtmachten van de Alliantie in Parijs-Fontainebleau. Hij heeft er Generaal-majoor Norbert Leboutte, de broer van Lucien, Stafchef van de Luchtmacht, als baas. Hij zal er vergezeld van Majoor Georges Terlinden, vanaf de basis van Melun het grootste deel van zijn vluchten uitvoeren met een Amerikaanse C-47 (DC-3).

Het is ontegensprekelijk in de loop van deze periode dat hij kennis maakt met een Franse officier, Majoor Edmond Petit. Samen gaan ze in 1964 een woordenboek voor de luchtvaart opstellen. Het zal als basis dienen tot het opmaken van het “Dictionnaire historique des Français du ciel” dat onder de verantwoordelijkheid van Generaal Robineau, de voorzitter van de sectie “Geschiedenis”, door de Académie de l’Air et de l’Espace (AAE) in 2008 zal worden gepubliceerd.

### **De 15<sup>de</sup> Wing, de publieke relaties op Staf Luchtmacht en 2ATAF**

Op 1 november 1953 muteert Kapt Houart naar het 21<sup>ste</sup> Smaldeel van de 15<sup>de</sup> Wing. Wanneer de C-119 in gebruik wordt genomen, gaat hij over naar het 40<sup>ste</sup> Smaldeel en nadien het 20<sup>ste</sup>. Hij neemt deel aan alle opdrachten van de transporteenheid en zal een 700-tal uren aan boord van de Flying Boxcar vliegen.

Commandant benoemd in 1955 en majoor in het daaropvolgend jaar, wordt Victor Houart chef van de dienst voor documentatie en informatie van de Luchtmacht (VGD). Hij is één van de redacteurs van de driemaandelijke revue van de Luchtmacht “*In Vogelvlucht*” (“*À vol d’oiseau*”). Tevens promoot hij de patrouille van de Rode Duivels die hij regelmatig zal vergezellen tijdens hun demonstraties.

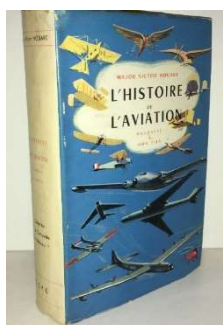
Op 27 mei 1958 voert hij zijn laatste vlucht uit op de Pembroke RM 11, heen en terug naar Bierset-Luik.... Hij totaliseert 1.575 vluchten.

Op 26 september 1960 verlaat hij de Staf van de Luchtmacht om het intergeallieerde hoofdkwartier van 2ATAF te Rheindahlen (DBR) te gaan verwoegen.

Nadat hij zes jaar in deze dienst heeft doorgebracht, gaat hij met pensioen en gaat over naar het reservekader met de graad van luitenant-kolonel.

### **Werken**

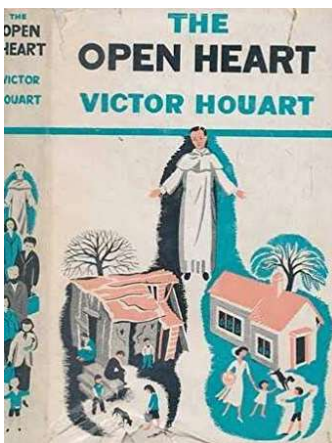
Met de werken “De Luchtvaart verteld aan mijn zoon” (met voorwoord van Gabriel Voisin), “Smaldeel in de woestijn” en “Heldhaftige bemanning” richtte Victor Houart zich specifiek tot de luchtvaart geïnteresseerde jeugd.





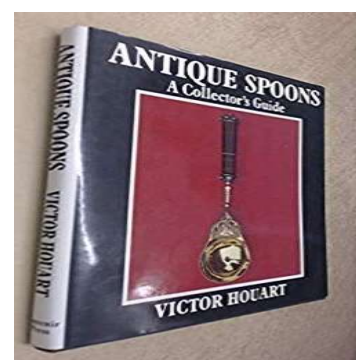
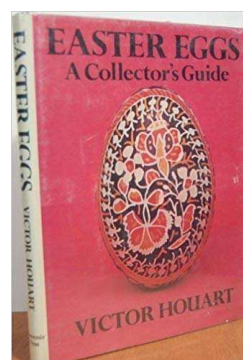
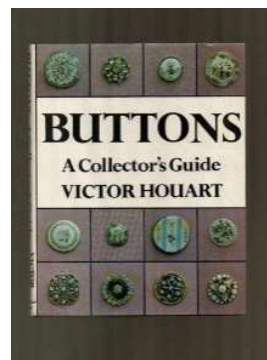
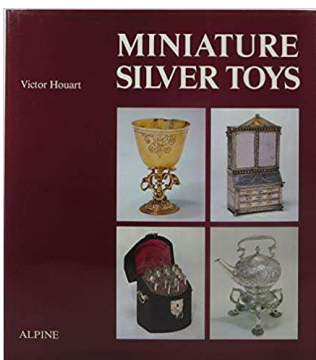


Ook schreef hij talrijke luchtvaartartikels in een wekelijkse rubriek van “L’Écho de la Bourse” alsook in de revue “Pallas” van de vereniging van officieren in actieve dienst....



Doch Victor Houart heeft niet enkel de luchtvaart als interessepunt. Men dient hem vooral de biografie betreffende Pater Pire toe te schrijven, verschenen in Groot-Brittannië in 1959: “The Open Heart: The Inspiring Story of Father Pire and the Europe of the Heart”, uitgegeven door Souvenir Press, Londen.

Aan dit alles dient de publicatie te worden toegevoegd van verschillende werken betreffende zijn “hobby’s” als verzamelaar... zoals hieronder te zien is. Deze gidsen voor verzamelaars werden vertaald in verschillende talen.



Uiteindelijk melden we nog dat Victor Houart lid was van Het Grootosten van België zoals heel wat hogere officieren van de Luchtmacht in die tijd.



Victor Houart is overleden in Schaarbeek op 19 juli 2006. Zijn urne met de as rust op het kerkhof te Zétrud-Lumay.

Naar de jeugd toe zullen we hem gedenken als een grote promotor van de Belgische Luchtvaart en Belgische Luchtmacht.

- Medaille van de Weerstand
- Kruis der ontsnapt
- Het Militair Ereteken voor buitengewone dienst of voor daad van moed of toewijding
- Oorlogsmedaille 1939 -1945
- Medaille van de krijgsgevangene 1940-1945
- Herinneringsmedaille 1940-1945
- Oorlogsmedaille met palmen
- Medaille van politieke gevangene met twee sterren
- Officier in de Kroonorde
- Officier in de Leopoldsorde
- Commandeur in de Orde van Leopold II
- Militair Kruis 2<sup>de</sup> klas



**Bijlage** (verschenen in het magazine van het Nationaal Verbond van de Oorlog Ontsnapt)

## **De Belgen worden bevrijd uit het kamp van Miranda**

Tijdens de Tweede Wereldoorlog stak Generaal Franco, dictator van alle Spanjaarden, nooit zijn sympathie weg voor het Duits en Italiaans regime. Het was zo erg dat hij zelfs een infanteriedivisie, de Divisie Azul, in het leven riep welke zich grandioos op het Russisch front liet afslachten. De slimmerd “Caudillo” zal zich echter nooit te ver in de collaboratie wagen. Natuurlijk bijvoorbeeld liet hij heel wat vreemden gevangenen nemen die vanaf juni 1940 trachtten de Geallieerden te vervoegen via een doorgang langs Spanje. Het lijkt erop dat met uitzondering van de Duitse deserteurs zelf, geen enkele van dezen die werden aangehouden, overgeleverd werden aan de in Spanje zeer actieve Duitsers. De Belgen waren steeds bij de meesten die in Spanje werden geïnterneerd. Een voorbeeld nemen we begin 1943, toen waren er meer dan vijf honderd Polen in het kamp van Miranda doch ook bijna vijf honderd Belgen. Dit bewijst dat de Belgen onder de kampioenen verkeerden van wat de grote ontsnapping betrof. Een minderheid onder hen slaagde er in “door te steken” zonder zich te laten gevangen nemen doch het merendeel, en de fout lag niet volledig aan hen, werd aangehouden en gedurende lange maanden gevangen gezet. Sommigen snel ontdekt niet ver van de Franse grens, maakten bijvoorbeeld kennis met het gevang van Figueras. Anderen, nog meer ongelukkig, werden opgesloten in de gevangenis van Badajoz, niet ver van de Portugese grens. Maar talrijk waren de Belgen die kennis maakten met het cachot van de Politieprefectuur van Barcelona en vervolgens met de bekende galerijen van het Carcel Modelo, de derde en voornamelijk de vijfde, deze van de ter dood veroordeelden. Want in het Spanje van 1942 bijvoorbeeld, werden er drie jaar na het einde van de oorlog, nog “los rojos” gewurfd.

Al de vreemde gevangenen eindigden geboeid en kaalgeschoren in het fameuze kamp van Miranda de Ebro, in de provincie Burgos.

*Deze buitengewone luchtopname van het kamp van Miranda is het werk van een vliegenier die werd bevrijd met de groep die de grens overstak via Cestona en Curia. Het betreft Joseph Schoonbroodt die van zodra de oorlog was beëindigd, de Luchtmacht verliet om als boordcommandant SABENA te vervoegen.*

Degenen die eind 41 en begin 42 werden gearresteerd, verbleven nog in het kamp tot het begin van 1943. Velen onder hen waren er stellig van overtuigd dat zij er zouden moeten blijven tot wanneer de oorlog voorbij was. En vervolgens evolueerde de situatie zeer snel. Het Afrika Korps, vooruit gestuwd door het 8<sup>ste</sup> leger, had haar laatste terugtrekking naar het westen aangevangen. Op 8 november 1942 waren de Anglo-Amerikaanse troepen triomfantelijk geland in Noord-Afrika. Om de Spanjaarden te beïnvloeden, deden de geïnterneerden van Miranda alsof ze in hongerstaking gingen. Op 6 januari 1943 weigerden de 3.500 gevangenen te eten. De avond van 14 januari deelde om 22.00 u. luitenant Gauthier, de leider van de Belgische groep, ook Eugène de Grand’Ry genaamd, mede dat de Spanjaarden concrete beloften hadden gedaan en daardoor de staking was afgelopen. Voor de eerste maal kwam een afgevaardigde van het Rode Kruis een bezoek aan het kamp brengen. Dit is de reden dat de 15<sup>de</sup> graaf de la Granja, het uniform dragend “waardig als een Zuid-Amerikaans Admiraal” zich aanmeldde en

het kamp bezocht. Het is evident dat het niet de hongerstaking was die de Spaanse autoriteiten van gedacht deden veranderen. Doch, vijftien dagen na het bezoek van graaf de la Granja, werd de slag om Stalingrad op 2 februari 1943 geëindigd. Een mogelijke Duitse overwinning werd totaal onzeker. De Spanjaarden, plots uiterst voorzichtig, beslisten aldus de vreemden die ze gevangen hielden, te bevrijden. Zo werden een 500-tal Belgen (doch tevens Polen, Tsjechen en ook anderen) op de hoogte gebracht dat ze weldra zouden worden bevrijd. Al deze voor de oorlog verloren jongeren, konden zich eindelijk bij de Geallieerden aansluiten. De bevrijdingen volgden snel en de gevangenen verlieten als volgt het kamp:

Op 16 maart 1943: bevrijding van enkele Belgen, waaronder dokter Evrard (toekomstig generaal), graaf d'Oultremont en baron A. del Marmol (eveneens een toekomstig generaal).

Op 21 maart 1943: vertrek van de eerste bevrijde Polen.

Op 22 maart 1943: vertrek van een tweede groep Polen (samen met enkele Belgen waaronder Créteur, Canard genaamd, lijnpiloot en toekomstig stichter van de maatschappij SOBELAIR).

Op 23 maart 1943: vertrek van de derde groep Polen.

Op 24 maart 1943: vertrek van de laatste Polen; zo verliet bijvoorbeeld de leider van de groep als laatste kamp.

Het was niet zo bemoedigend voor de geïnterneerde Belgen waarvan het merendeel nog altijd in het kamp verbleven terwijl alle Polen vertrokken waren. Uiteindelijk begon er schot in de zaak te komen.

Op 14 april 1943: bevrijding van de groepsoverste, kapitein De Smidt, vergezeld van kapitein Ivan Van Massenhove, de luitenanten Kaiser, Verolleman, Lecomte en Laurent.

Op 15 april 1943: bevrijding van een veertigtal Belgische gevangenen van minder dan twintig jaar oud.

Op 19 april 1943: de meest belangrijke groep Belgen (ongeveer 200 geïnterneerden) verliet Miranda waarbij kapitein De Smidt, waarvan men dacht dat hij op weg was naar Gibraltar, verzeld van de Belgische consul Mr Lizzariturri hen kwam afhalen. Deze groep verliet rond 12.30 u. het kamp, te voet welteverstaan, om zich naar het station van Miranda te begeven alwaar gekleed als clochards of gelijk landlopers, de gelukkige bevrijde manschappen om 14.15 u. de trein namen.

*Zeldzame foto overhandigd door Gaston Rigaux welke voor het kamp een bevrijde groep toont op het ogenblik dat die op 19 april 1943 zal vertrekken. Rechts de groepchef, kapitein De Smidt (die generaal zal worden) naast de consul Lizzariturri. Links met zijn landloper kledij onder de arm, de sergeant-piloot Gerald Boucher.*

De trein naar de vrijheid zal om 18.00 u. aankomen in het station van het klein stadje Zumarraga, alwaar iedereen uitstapt met uitzondering van vijftwintig Belgen, zogezegde ontsnapte oorlog ontsnapten, een mooie truc om bepaalden te bevoordelen, terwijl anderen welke oorlogsgevangenen waren niet van dit buitenkansje konden profiteren. De groep van vijftwintig zette zijn weg verder naar San Sebastian waar ze gingen logeren in het hotel Biarritz. Deze groep verliet San Sebastian op 23 april om zich naar Portugal te begeven. Doch al de anderen profiteerden niet van deze voorkeursbehandeling.

Nooit heeft iemand geweten wie deze voorkeurlijst heeft opgesteld en niemand heeft ooit geweten op welke basis het order tot bevrijden werd opgemaakt. De piloten zouden zich onder

de eerst bevrijde personen moeten hebben bevonden, doch dit was helemaal niet zo. Ze bevonden zich in de groep die de trein verliet in Zumarraga, 27 km van de bestemming Cestona. Buiten de vliegeniers en de ex-leden van de Militaire Luchtvaart bestond deze groep uit al degenen die voor de oorlog militair waren geweest met uitzondering van dezen die op het ogenblik van hun arrestatie, verklaard hadden dat ze Canadees waren.

Deze laatsten bevonden zich nog in het kamp van Miranda. Tussen de groep waren er tevens verschillende jongeren welke nog nooit het militair uniform hadden gedragen.

In principe waren allen bevrijd doch er wachtte hun nog een laatste beproeving, een gedwongen verblijf te Cestona, een klein kuuroord in het Spaanse Baskenland, gelegen op 12 km van het strand van Zarauz, zeer geliefd door Koningin Fabiola. Deze eerste belangrijke groep van bevrijde Belgen bestond ook uit twee zeer hoogwaardige Franse burgers, twee uit Noord-Afrika ontsnapte gaullisten, de sergeant-piloot Maurice Cermolace van Marseille en de adjudant Meunier van het Vreemdenlegioen. Ze werden als Belg opgegeven en bleven dit tot hun aankomst in Londen.

### **Het Baskisch Intermezzo**

De bijna bevrijde Belgen, reizend zonder handboeien, werden ondergebracht in twee hotels in Cestona, de Oyarzabal en de Arteché, beiden gelegen in de hoofdstraat die leidde naar Balneario alwaar zich de kuurbaden bevonden.

Na veel lange maanden opsluiting voelden deze Belgen zich zeer gelukkig. Enkel al het feit van in een echt bed te kunnen slapen, te kunnen eten in een echte refter, de mogelijkheid van eens te gaan slenteren met de handen in de zakken in de straten van een echt dorp, was zoals een geschenk uit de hemel. Er waren wel twee “guardias civiles”, doch deze deden nauwelijks moeilijk, hun rol ging niet verder dan na te zien dat niemand zich buiten het dorp waagde en dat iedereen voor tien uur ’s avonds teruggekeerd was in zijn hotel.

Verschillende Mirandiens (een naam die fortuin zou maken) spraken ietwat Castiliaans met soms een Brussels of Naamse accent. Dezen konden dus praten met de inwoners van het dorp. Volgens de “verhalen” van Cestona, hadden ze een zware fout begaan. Indien men wenste onwettelijk de grens met Spanje te overschrijden, moest men dit doen via het Baskenland, langs de Cantabrische Bergketen en het gebergte van Léon tot aan de Portugese grens. Deze redenering was waarschijnlijk juist, doch ze kwam wat laat. Het dorp telde twee cafés waaronder de Conchita in de Eglesiasscale, nabij de markt van het dorp. Sedert lange tijd hadden de Mirandiens niet de minste alcohol meer en de jongeren kenden er de smaak niet van. Enkele van de allereerste experimenten kenden een rampzalig gevolg. Vooreerst waren er enkele zieken waarna de gevallen zich opstapelden. Het is een feit dat een glas drinken onder vrienden de enige verstrooidheid was in Cestona en daarenboven kostte de wijn helemaal niet duur in het somber Spanje van 1943. Iedereen ontving dagelijks vijf pesetas zakgeld wat de mensen van vandaag een aalmoes zou lijken. Toentertijd kon men zich hiermede vijftig “chiquitos” (kleine glazen rode wijn) aanschaffen. De algemene vreugde werd onderbroken door een ongeval. Op 25 april verdronk één van de bevrijde personen, Jeuniau, door in de rivier Urola te vallen aan de achterkant van het hotel Oyarzabal. De sukkelaar werd twee dagen later begraven op het klein kerkhof van Cestona alwaar zijn lichaam mogelijks nog rust.

De belangrijkste en zeker de meest folkloristische groep onder de Belgen van Cestona was deze van de vliegeniers. Men trof eraan: luitenant Mouzon van Jambes, de “grote Mouzon” om

niet te verwarren met zijn neef, Leopold Mouzon, sergeant-piloot, “de kleine Mouzon” of “Popol” genaamd. De grote Mouzon zou later deel uitmaken van het 541<sup>ste</sup> smaldeel voor belangrijke foto-erkenning (PRU) en het is tijdens het vliegen met een blauwe Spitfire dat hij het Distinguished Flying Cross zou verdienen. Terwijl hij bevelhebber was van het reservesmaldeel in de Luchtmacht, verongelukte hij in 1955 in een vliegtuigaccident. Het is moeilijk zich vijftig jaar na de gebeurtenissen nog alles te herinneren.

Wie kon men zoal ontmoeten in de gangen van Oyarzabal en in de straten van Cestona? Zeker en vast Marc Stainier die men “eerwaarde” noemde en die hij ook het DFC in de RAF werd opgespeld, alvorens hij één van de grote patroons van de nieuwe Sabena zou worden. Men vond er ook Robert Uydebroeckx, ex-adjutant van Goetsenhoven. Er was ook de heel ernstige Pierre Paco, groot amateur van de klassieke muziek, en daarenboven de minst serieuze Bob Delgouffre, de gitaar bij de hand, waarop hij trouwens goed kon spelen. De sergeant Robert Delgouffre die stief in bevolen luchttopdracht op 5 mei 1944. Er was tevens de sergeant Louis Bastin (heden als commandant o.r.) en zijn vriend Bébert Jeanmart die terwijl hij in de gevangenis van Barcelona zat, het lied “Wij gaan allen naar Engeland...” componeerde op de muziek van het Duitse “Wir fahren gegen Engeland...”. Onderluitenant Albert Jeanmart, voor geen cent gelukzak, stierf op 23 september 1943, enkele weken nadat hij was aangekomen in Groot-Brittannië. Nog een andere onder dezen van Cestona die nooit meer terug zou keren naar België, was de Luikenaar Raymond Parthoens, de enige korporaal-piloot in de Militaire Luchtvaart. Als officier-piloot werd hij neergehaald boven Holland op 9 december 1944, terwijl hij met een jachtbommenwerper “Typhoon” vloog. Enkele dagen later een andere Mirandien van Cestona, Maurice Renard, oud-piloot van Nijvel, stierf op Kerstdag 1944 in bevolen opdracht.

Kapitein Maurice Van Massenhove keerde ook niet meer terug naar België. Hij verongelukte op 28 april 1945. Nog bij de groep van Cestona, vond men er ook de twee uiterst folkloristische broeders, de adjudanten Brosteaux die officier werden in de RAF alsmede een ander adjudant-vlieger, oud lid van het stuntteam van Nijvel, de “Gus” Genin. De “Gus” vroeg na de oorlog zijn pensioen aan, huwde met een Engelse en bleef in Londen. Hij is nu overleden. Onder de gebrevetteerde piloten vond men ook Frans Lemonne (nu gepensioneerd luitenant-kolonel) en Joseph Schoonbroodt die na de oorlog als boordcommandant overging naar Sabena. Er was ook een vriend van Bastin en van Popard Mouzon, de sergeant-vlieger Gerald Boucher, waarvan de naam niet voorkomt op de lijsten van de UNEG en die verdwenen lijkt te zijn daar niemand weet wat er van hem is geworden. Buiten de piloten waren er ook twee luitenant-verkenneren, Michel Taymans en Joseph Willocq. Ze werden beiden piloot en eindigden als kolonel in de Luchtmacht. Er was ook de beroemde Joseph Kinet die voorheen vaarde met een luchtballon en die navigator op Mosquito werd met Marcel Huls als piloot. Onder de groep bevond zich ook een groot aantal niet-varenden zoals Gaston Rigaux, Paul Renckens, Joseph Vivignis, Poitiers, de “lange” Parmentier en Marcel Van Overschelde die boordschutter werd op Lancaster. Onder de jongeren was er onder andere Jacques Quets van Zinnik die na de oorlog als radio-operator verongelukte aan boord van een C-119 en in het bijzonder Louis Lecomte, tegenwoordig luitenant-kolonel op rust in Saint-Tropez.

Het verblijf van de groep in Cestona duurde uitzonderlijk lang daar de visa voor Portugal maar niet aankwamen. Naar het schijnt moest men zelf naar de Portugese grens worden geleid. En dit terwijl het tien keer gemakkelijker was hen rechtstreeks naar Gibraltar te begeleiden

zoals met veel anderen het wel het geval was. Op het einde van de maand mei deelde men ons mede dat het vertrek weldra plaats zou vinden.

*Het hotel Oyarzabal te Cestona*

### **Portugees Intermezzo**

Het was slechts op 26 mei om 10.00 u. dat ongeveer twee honderd Belgen Cestona verlieten en op weg gingen naar Portugal. De veel lawaai makende trein reed om 15.00 u. de Portugese grens over en dit in een luidruchtig vreugdekabaal. Op 28 mei om 02.45 u., met andere woorden in volle nacht, kwamen de Belgen aan in Curia, een andere waterstad (maar ja!) gelegen te noorden van de universiteitsstad Coïmbra. Al de leden van de groep werden gelogeerd hetzij in het luxueuze Curia Palace, oude zomerresidentie van de koningen van Portugal, hetzij in hotel Rosa. 's Anderendaags volgens een oude gewoonte van de regering in Londen, ontvingen alle deelnemers aan de uittocht een document van het Belgisch gezantschap in Lissabon waarbij hen werd medegedeeld dat zij werden ingeschreven in de werfreserve. Ze waren comfortabel geïnstalleerd doch ze riskeerden het nog niet hen te verwisselen met mannequins. Velen onder hen droegen nog de klederen die zij aanhadden bij hun vertrek uit België. Het minste dat men kon zeggen was dat ze er ietwat haveloos voorkwamen. Het gezantschap in Lissabon regelde het aldus dat hen een volledig maatpak werd gemaakt. Maar wanneer ze hun mooi pak droegen, liepen de onverbeterlijke Merandiens er dikwijls bij met hun gevlochten koordschoenen, met open boord en zonder das.

### *Reproductie van het bijgevoegd document "Belgisch Gezantschap in Lissabon"*

Eerste hoopvol teken: op 3 juni verlieten alle piloten, vliegers van de groep, belangrijke personages ten tijde van oorlog, Curia voor Lissabon en ze hoopten door te kunnen gaan naar Engeland. Om één uur 's nachts verlieten zij per trein al schreeuwend en lachend Curia. Aan het station ontbrak enkel nog een fanfare. Heel de Belgische kolonie in Curia, samen met het hotelpersoneel namen deel aan dit historisch vertrek. En dan, eenmaal de vliegers vertrokken, viel de stilte terug over Curia. De regering van het neutraal Portugal had problemen langs de kant van de Duitse ambassade, die niet onwetend kon zijn van de tegenwoordigheid in het land van meer dan 200 Belgen die enorm veel lawaai maakten. Portugal aarzelde om in éénmaal 200 uitgangsvisa naar Groot-Brittannië af te leveren. En terwijl de Merandiens zich verbeterden in Curia, werden ze getroffen door een tweede ongeluk. Op 9 juni werd de sergeant-mekanieker Armand François in het hotel Rosa dood aangetroffen in zijn bed. De sukkelaar werd twee dagen later begraven.

En dan moest er nog tot begin juli worden gewacht vooraleer de situatie eindelijk werd gedeblokkeerd. De groep had reeds vijf weken doorgebracht in Cestona en reeds meer dan vier weken in Curia. Iedereen had meer dan genoeg van dit wachten.

### **De allerlaatste vlucht**

Al dezen die in Curia waren achtergebleven nadat de piloten waren vertrokken, waren allen specialisten in het ontsnappen en hadden niet de minste argwaan wanneer men hun uitlegde dat er nog één keer beroep op hun ervaring zou worden gedaan. Op 6 juli om één uur 's morgens



zoals gewoonlijk, nam iedereen de trein naar Lissabon waar allen om negen uur aankwamen met gezwollen ogen. Niemand had de gelegenheid de stad te bezoeken want rond de middag moest al dit schoon volk instappen op autobussen en dan op weg naar een niet gans onbekende bestemming doch wel naar een plaats die onze professoren in aardrijkskunde vergeten hadden te vermelden, een vissersdorp Vila Real de San Antonio genaamd. Dit klein dorpje op het uiteinde van de wereld was gelegen op de uiterste oostkant van de kust, ten zuiden van Portugal, bijna op de limiet van de Spaanse grens, met zicht op de immense baai van Huelva. De bussen kwamen uiteindelijk aan in Vila Real rond vijf uur 's morgens en men diende te wachten tot het einde van de namiddag. En het is dan dat Pater Dumortier, aalmoezenier van het gezantschap in Lissabon, die ons vergezeld had aankondigde dat hij wenste hun te zegenen vooraleer ze zouden vertrekken. De Pater, zoon van generaal Dumortier en die de kampen van Pétain in Frankrijk had gekend, klom dus op een in felle kleuren geschilderde gestrande vissersboot en allen, christenen

*Geen van de Belgen die zich in 1943 op het strand van Vila Real bevonden, had de minste gedach-te over voor Christoph Columbus, die nochtans met een zeilboot niet ver van daar, vanuit Palos de Moguer, met andere woorden Huelva, vertrok naar Amerika. De enige zorg van de Belgen was zich zo vlug mogelijk naar Gibraltar te begeven.*

en ongelovigen knielden neer in het zon overgoten zand. Deze zegening werd niet al te licht door de Mirandiens opgenomen. Er waren toegeknepen kelen op het strand van Villa Real. Zie hoe plotseling iedereen er zich rekening van gaf hoe ver ze van huis en de hunnen waren geweest. En allen ontdekten ook op hetzelfde ogenblik dat er twee honderd vrienden geknield rondom hen zaten. Allen hadden lange tijd in de onzekerheid verkeerd. En zie hoe een andere onzekerheid, zo diep als de zee, voor hen opdook. En ze wisten allen door een priester met opgeheven hand, dat bepaalden onder hen nooit meer naar huis zouden terugkeren. Rond vier uur in de namiddag werd hen gevraagd aan boord van een ietwat verroeste vissersboot te gaan welke snel de haven verliet en een zuidwester koers zette. Met het verdoken akkoord van de Portugezen en de actieve hulp van hun gezantschap, kwamen zij ertoe uiteindelijk Portugal te verlaten. Door het feit dat ze waren verdwenen, kon Portugal haar onschuld bepleiten. Portugal heeft nooit uitgangsvisa verleend, men kon wel de manifesten van de schepen en van de vliegtuigen verifiëren. Hun namen kwamen er niet in voor. Ze waren zojuist uit de Portugese territoriale wateren toen er om ongeveer 17 u. een oorlogschip aan de horizon opdaagde. Dit schip dat uit de zee opdook, was de "Active", een destroyer van hare Britse Majesteit, die exact zoals gepland, op tijd voor de rendez-vous opdaagde. Ze klommen allen aan boord van dit zeer mooi schip, bemand met vriendelijke matrozen die tassen thee, sigaretten Player en chocolade Cadbury uitdeelden. Ze kwamen aan in het Brits territorium. De droom was vervuld. Ze waren onkwetsbaar in de schaduw van de Engelse kanonnen. En ze hadden allen de zeer duidelijke indruk dat ze werden overgeheveld naar de andere kant van een wereld. Om middernacht ging de "Active" voor anker in de haven van Gibraltar en een uur later ontscheepten ze op de beruchte rots, symbool van de Britse macht. Dezelfde dag liet de Belgische verbindingsofficier majoor Bigwood (die generaal zal worden) hun battle-dresses bezorgen. Tot de grote verwondering van elkeen, troffen ze er ook de piloten aan waarmede ze hun vertrek uit Curia hadden gevierd. In de nacht van 17 op 18 juli verlieten zij "the Rock" aan boord van een

troepen-transportchip van 22.000 ton, de Samaria, een oude pakketboot van de Indische lijn. Hun witgeschilderd schip verwoegde een konvooi dat van Algiers kwam. Tijdens de lange overvaart waren er elke namiddag aanvallen, geleid door de viermotorige Condors van de Luftwaffe. Bombarderen van een te grote hoogte, miste preciesheid waardoor alle bommen in het water terecht kwamen. Op 22 juli in volle zee overvloog een jachtvliegtuig Spitfire het konvooi wat aangaf dat de Engelse kust eindelijk niet ver meer af was. De 24<sup>ste</sup> om zeven uur 's morgens, meerde de Samaria aan in de haven van Liverpool. Men liet hen verschillende uren wachten en het was slechts om zeven uur 's avonds dat de Belgen mochten van boord gaan. Ze werden naar het station van Liverpool geleid en om 20 uur nam de groep de trein voor Londen. Want er bleef nog een laatste test uit te voeren die bestond uit een ondervraging in de Patriotic School, in de Londense buitenwijk Camberwell, vooraleer de definitieve toelating te krijgen om in Groot-Brittannië te mogen verblijven. Van alle Mirandiens van de groep die op 19 april de Patriotic School verlieten, trapte de één na de andere het er af. Sommigen onder hen gingen mekaar nooit meer terugzien. Een ander avontuur begon.

Victor Houart

*Nota van de Auteur:*

Het zou totaal onmogelijk geweest zijn dit artikel zonder de hulp van onze vriend Gaston Rigaux uit Nijvel, op te stellen. Samen met de auteur beleefde hij het ganse avontuur. Gaston is niet gezegend met een onfeilbare memorie doch ze is wel heel wat sterker dan deze van anderen, maar hij heeft het geniaal idee gehad nota te nemen van de gebeurtenissen. Degenen die niet dit voorbeeld hebben kunnen volgen, lijden allen aan gaten in hun geheugen. Natuurlijk, 50 jaar betekent een halve eeuw!