

**DE 'VIEILLES TIGES'
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART
VZW**



Louis Remy
1916 - 1992

Jean Buzin

Vertaling: Bruno Ceuppens & Jean-Paul Buyse

Louis Remy

(14 Jul 1916 — 13 Sep 1992)

Jean Buzin

Vertaling Bruno Ceuppens

Commandant van de 1 Jacht Wing, van januari 1955 tot juli 1956. Zijn ontsnapping uit het fort Colditz in april 1942 is een staaltje van moed dat in de annalen van onze Militaire Luchtvaart zal bewaard blijven.

Een temperamentvol karakter, soms impulsief, zijn trouw, zijn toewijding aan het beroep, zijn energie waren de opvallende kenmerken van deze uitzonderlijke persoonlijkheid.

Louis Remy wordt geboren te Laken op 14 juli 1916. Na de klassieke humaniora gaat hij op 28 november 1936 naar de Koninklijke Militaire School als leerling van de 82ste promotie Infanterie-Cavalerie.

Leerling piloot bij de Militaire Luchtvaart

Na voltooiing van zijn academische opleiding, wordt Louis Remy op 28 december 1938 benoemd tot onderluitenant en ingedeeld bij het 2^{de} Regiment Wielrijders Karabiniers. Gewoon een administratieve overplaatsing, want het is in het 5^e wapen, de Militaire Luchtvaart, dat hij carrière wil maken. Op 5 januari 1939 gaat hij als leerling-waarnemer naar de Luchtaartschool, de eerste stap voor officieren die afstudeerden aan de KMS om hun vliegbrevet te halen. Daar vertoeft hij in het gezelschap van 7 officieren van zijn jaar¹ die dezelfde keuze maakten.

Louis Remy behaalt op 10 juli 1939 zijn waarnemersbrevet en vervoegt het 1^{ste} Luchtvaart Regiment. Hij laat daar al snel zijn sterke persoonlijkheid gelden. Op 1 september 1939 krijgt hij 4 dagen eenvoudige arrest, net als zijn klasgenoot Henri Picard. Reden: "tijdens een concert in een stad,



Louis Remy poseert voor een SV-5 op de vliegschool in Wevelgem. (AELR)



Louis Remy, Onderluitenant bij de Militaire Luchtvaart. (AELR)

met zijn motorfiets rond een kiosk gereden te hebben, en zo de uitvoering te hebben verstoord. Door deze ondoordachte daad protesten te hebben uitgelokt bij het publiek ten nadele van het prestige van het uniform". Dit was een concert georganiseerd in St. Truiden in het kader van een pro-Duitse demonstratie!

Op 3 januari 1940, met in totaal 250 vliegers op de Breguet XIX en Fairey Fox, en nog steeds in gezelschap van zijn jaargenoten van de KMS, keert hij terug naar de Luchtvaart-

¹ H. Picard, I. Du Monceau de Bergendal, R. de Wever, H. Smets, L. Winterbeek, C. Heusquin & S. Gheude.

school, ditmaal als leerling-piloot. De groep vervoegt de 83^e promotie, die voornamelijk uit officieren bestaat. Op 7 maart 1940 eindigt zijn carrière bijna abrupt. Tijdens zijn training bij het 2^{de} Schoolsmaldeel van Gosselies, stort zijn Avro 504N neer aan de rand van het vliegveld. Hij en zijn instructeur komen er van af met enkele verwondingen aan de benen.

Op 10 mei 1940 heeft Louis Remy, leerling officier bij het 4^{de} School Smaldeel te Tienen, 50 uur op Avro 504N en 30 uur op Fairey Fox.

Louis Remy zal deel uitmaken van de evacuatie van de vliegschool naar Oujda. Ter herinnering: de Frans-Duitse wapenstilstand van 24 juni 1940 maakt een einde aan de hoop om onze vliegschool op Marokkaanse bodem nieuw leven in te blazen. Bovendien stopt de Franse overheid, gevestigd in Vichy, het evacuatieproject



Recordaantal passagiers op één motorfiets in Evere waarschijnlijk in 1939; Louis Remy is tweede van rechts. (AELR)

van het materieel en het personeel naar Belgisch Kongo. Teleurstelling, zowel bij de instructeurs en bij de leerlingen als bij diegenen die na de Belgische capitulatie van 28 mei 1940, op eigen initiatief de vliegschool in Marokko hebben verwoegd. In hun ogen vertegenwoordigde de vliegschool het voortbestaan van onze Militaire Luchtvaart en de hoop om uiteindelijk weer deel te nemen aan de strijd. Bij gebrek aan instructies van de Militaire Luchtvaartstaf in Montpellier, ontstaat er snel een opstandige sfeer onder het lager personeel. Slechts één doel telt nu: de terugkeer naar huis. Wat de instructeurs en de leerling-piloten betreft is de meerderheid van plan de strijd voort te zetten door Engeland te verwoegen. Maar zij stuiten op de halfslachtige houding van de Belgische regering in ballingschap in Limoges. Deze laatste verbiedt nadrukkelijk het vertrek van gevormde eenheden naar Groot-Brittannië.



Louis Remy ontspant zich op de schietbaan op het kermisterrein, kort voor het uitbreken van de 2^{de} Wereldoorlog. (AELR)

Uiteindelijk zwicht de leiding van de school voor de druk en geeft toestemming aan instructeurs en leerling-piloten die naar Engeland willen, hun geluk op eigen kracht te beproeven, maar niet zonder hen eerst met onbetaald verlof te sturen. Op 4 juli bereikt een groep van ongeveer zestig man Casablanca. Sommigen van hen, waaronder Louis Remy, kiezen ervoor de kolonie te verwoegen. Zij volgen het voorbeeld van F. Burniaux, hoofdinstructeur van het 5^{de} Smaldeel, en J. Ceuppens, waarnemer bij het 1^{ste} Regiment Luchtvaart, die zich op eigen initiatief in Oujda had aangesloten.

De groep die voor Engeland koos, kan vrij snel inschepen. Voor de anderen, de "legalisten", loopt de weg naar Leopoldstad via Lissabon. Maar de procedures vergen eindeloos veel tijd. Intussen is in Oujda, na het vertrek van het gros van het kader, het klimaat explosief geworden. Op vraag van generaal Tapproge, commandant van de School, stemmen enkele officieren die op vertrek naar Congo wachten, onder wie Louis Remy, ermee in tijdelijk naar Oujda terug te keren om toe te zien

op de troepen. Zij hadden vertrouwen in de belofte van F. Burniaux hen te verwittigen van zodra hun papieren in orde zijn.

De kansen keren...

Nauwelijks in Oujda aangekomen, wordt Louis Remy als verbindingsofficier naar de Franse overheden in Oran gestuurd. Maar daar krijgt hij malaria en geelzucht. Al snel verslechtert zijn gezondheidstoestand en de artsen beslissen hem naar Zuid-Frankrijk te evacueren. Eenmaal genezen, krijgt hij een maand herstelverlof dat hij doorbrengt in Valence d'Agen, waar elementen van de Staf van het Vliegwezen zich hadden teruggetrokken. Eind augustus maakt het detachement van de Vlieg-school, dat naar België wordt gerepatriëerd, hier een tussenstop. Omdat de vooruitzichten om op korte termijn Congo of Engeland te bereiken zijn verdwenen, stemt Louis Remy ermee in de actieve dienst te hervatten, gezien het geringe aantal aanwezige officieren en het moreel van de troep.

"Het personeel van de Vliegschool, onder leiding van zijn officieren, moest naar België worden gerepatriëerd en daar worden gedemobiliseerd". Voor de officieren is hun opdracht beëindigd en kunnen zij doen wat ze willen. Gehoorzaam aan de ontvangen orders, neemt Louis Remy zich voor Engeland te vervoegen zodra hij in Brussel zou aankomen. Naïviteit!

Op 17 september stappen de leden van de Vliegschool op een trein die hen naar Brussel moet brengen. Wanneer zij de demarcatielijn passeren in Châlons-sur-Saône, horen zij dat zij krijgsgevangenen zijn. De trein brengt hen rechtstreeks naar de Stalag IIB in Hammerstein in Pommeren, waarna de officieren overgebracht worden naar de Offlag IIC in Juliusburg. Voor Louis Remy is de frustratie enorm. Verraden door zijn loyaliteit en zijn plichtsgevoel, zal hij niet rusten tot hij het tij kan doen keren. Ontsnappen wordt een obsessie.

Na verschillende mislukte pogingen, zal het hem lukken op 24 april 1942 (zie p. 14). Laten we het verloop ervan nog eens kort overlopen.

De ontsnapping

In 1941 lopen 4 pogingen op evenveel mislukkingen uit: poging in Juliusburg (januari 1941), pogingen in Colditz (februari-augustus-december 1941), soms via daken, soms door tunnels. Elke keer wordt de kleine groep waarvan Louis Remy deel uitmaakt op heterdaad betrapt. Resultaat: min of meer lange verblijven in tuchtinstellingen. De vijfde poging, in april 1942, vanuit het hospitaal in Schnauswitz waar hij is opgenomen, kent eindelijk succes.

Met behulp van een uit een behandelkamer meegenomen schaar om plaasterverband te knippen, baant hij zich 's nachts een weg door het prikkeldraad rond het terrein. In het gezelschap van twee andere officieren, een Britse en een Poolse, poetst hij de plaat. Richting Gibraltar 3.000 km verder.

Het ontsnappingscomité heeft Louis Remy valse papieren bezorgd die van



Schloss Colditz. (europemembers.com)

hem een Belgische vrijwillige arbeider maken in dienst van de firma Junkers in Leipzig. Hij wordt verondersteld naar een fabriek in Lammersdorf nabij de Belgische grens te gaan om motoren te assembleren. De ontsnapping begint niet goed. De drie ontsnapten, die nog samen zijn, worden aangehouden op de trein Dresden-Leipzig. Ze kunnen niet verantwoorden waarom ze op deze trein

zitten. Gedurfde zet. Louis Remy weet aan de aandacht van zijn bewakers te ontsnappen, opent een deur, springt uit de rijdende trein en rolt van de berm. Zonder letsels. Zijn metgezellen zullen Colditz terugzien. Hij komt in Keulen aan na stiekem de expres Leipzig-Keulen te hebben genomen. In het station van Keulen ontmoet hij een "echte" Belgische arbeider deserteur met wie hij zijn treinreis naar België voortzet. Voor meer veiligheid besluiten ze de grens te voet over te steken. Onderzocht door de *Schutzpolizei*, worden ze naar het commissariaat gebracht waar Louis Remy's metgezel snel wordt ontmaskerd. De papieren van Remy lijken wel in orde, maar de commissaris wil het controleren bij de firma Junkers. Een moment van aarzeling... en het wordt de vlucht naar het



Volleybalwedstrijd op de binnenplaats van het fort Colditz in 1941. (AELR)

nabijgelegen Hertogenwald, niet zonder door een grenswacht te zijn beschoten. Louis Remy kent het gebied goed, maar het is bewolkt en het is moeilijk om zich te oriënteren. 36 uur lang loopt hij blindelings door de Hoge Venen vooraleer uitgeput te stranden bij de Vesder dam, toen in aanbouw. Daar boft hij. De bouwplaats wordt geleid door een Franse kapitein, ingenieur, krijgsgevangene, die ook een ontsnapingslijn controleert. Hij zal hem helpen Brussel te bereiken met de hulp van spoorwegarbeiders uit Welkenraedt.

Na 15 dagen rust, verborgen bij neven en nichten, vertrekt hij, met de hulp van een ontsnapingslijn, naar Spanje. Dit gaat vlot tot aan de voet van de Pyreneeën. Daarna volgt de moeilijke overtocht van de bergketen in gezelschap van andere ontsnapten, overgeleverd aan de genade van onbetrouwbare trafikanten. De kleine groep waarvan Louis Remy deel uitmaakt, wordt in de buurt van Figueras gearresteerd door de Guardia

Civil. Nieuwe stunt, weer slaagt hij erin aan zijn bewakers te ontsnappen, waardoor hij een verblijf in het kamp Miranda de Ebro vermijdt. Maar nu is hij alleen, zonder geld, zonder papieren. Afgevoerd door de Franse consul in Figueras, reist hij verder naar Barcelona, soms te voet, soms springend op goederentreinen. De Belgische consul begroet hem koel, toont geen enkele bereidheid om zijn tocht naar Brits grondgebied te vergemakkelijken en weigert contact op te nemen met de Britse ambassade. Hij moet bijna een maand wachten, in gezelschap van een andere Belgische officier, ontsnapt uit Duitsland, om dan, zonder identiteitspapieren of gids, eindelijk een trein te kunnen nemen die hen naar Madrid en vervolgens naar Algeciras zal brengen. Tweeëndertig uur reizen. Aangekomen in La Linea, zoeken zij tevergeefs naar de trafikanten die hen, volgens de consul van Barcelona, 's nachts per boot naar Gibraltar zouden brengen. Het strand is afgeschermd met prikkeldraad. De Union Jack wappert 4 kilometer verderop. Na een bres in het prikkeldraad hebben gevonden, springen Louis Remy en zijn metgezel, de wanhoop nabij, in het water en zwemmen! Vijf uur lang! Aan het einde van hun krachten pikt een Engelse motorboot hen op. Het is 9 juli 1942. Ze zijn vrij.

Leerling-piloot bij de RAF

Louis Remy wordt op 30 juli 1942 overgebracht naar Engeland. Zoals alle vluchtelingen en ontsnapten, wordt hij ondervraagd door de contraspionagedienst. Het verslag van zijn ontsnapping lijkt totaal ongeloofwaardig. Bovendien herinnert hij zich de naam niet van de Engelse officier met wie hij beweert te zijn ontsnapt uit Schnauswitz. Hij wordt er van verdacht een dubbelagent te zijn en wordt in isolatie gehouden.

Gelukkig herinnert hij zich de naam van een andere Engelse officier met wie hij in Colditz een ontsnapingspoging heeft gedaan: Luitenant Airey Neave. Deze slaagde erin om enige tijd later uit het fort te ontsnappen. Tot majoor bevorderd, werd hij het hoofd van MI 9 London Escape Section. In een boek, "Saturday at MI 9", noteert hij:

"Een Belg zou van Algeiras naar Gibraltar gezwommen hebben en beweert mij te kennen. De contraspionage vroeg me hem te identificeren. Het moet een gek zijn! Ik ging op het verzoek in en ik herkende inderdaad Louis Remy, een jonge Belgische luchtmachtofficier die ontsnapt was uit Colditz. Om redenen die ik niet ken, slaagde hij er niet in zich aan te sluiten bij een groep van de Britse Ambassade in Madrid om de grens bij La Linea over te steken. Hij dacht dat hij de baai kon overzwemmen. Hij verdronk bijna, maar werd uiteindelijk door de marine gered. Onze agent in Gibraltar, Darling 9, meldde in een brief vol humor dat deze onorthodoxe manier van binnenkomen de gouverneur en zijn staf erg had verontrust, gezien de Italiaanse pogingen om oorlogsbodems in de baai op te blazen!"

Op 3 september 1942 wordt Louis Remy eindelijk ingelijfd bij de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië. Op 22 oktober wordt hij overgeplaatst naar de Belgische sectie van de RAF als aspirant leerling-piloot met de rang van "Pilot Officer on probation". Voor Louis Remy wordt het een obsessie: de verloren tijd inhalen, zo snel mogelijk deelnemen aan de strijd. Maar zijn enthousiasme wordt op de proef gesteld. Er zullen nog vele maanden voorbijgaan voordat zijn ambitie werkelijkheid wordt. Dat blijkt uit de opeenvolgende aanstellingen in de schoot van de *RAF Volunteer Reserve*.



Louis Remy in RAF uniform. (AELR)

- Van 15 november tot 31 december 1942 knoopt hij opnieuw aan met de pilotenopleiding. Hij vliegt 12.15 u (11.45 u dual, 0.30 u solo) op Tiger-Moth bij de 6 EFTS (*Elementary Flying Training School*). Maar hij draait doelloos rond, hij wordt ongeduldig, vreest dat de opleiding lang zal duren en stuurt een brief aan kolonel-vlieger Wouters, de dienstdoende commandant van de Belgische Luchtvaart in Groot-Brittannië. Op grond van zijn eerdere ervaring, 50 uur op Avro 504 en 30 uur op Fairey-Fox, vraagt hij om rechtstreeks naar de AFU (*Advanced Flying Unit*) te worden gestuurd. Als dat niet lukt, vraagt hij om naar een andere dienst gestuurd te worden "waar hij hoopt tijdens de oorlog actief te kunnen dienen". Het antwoord is negatief. Hij moet zijn opleiding in Canada voortzetten met het oog op een overgang op tweemotorige vliegtuigen. Opeenvolgend:
- Van 26 februari tot 18 april 1943, bij 31 EFTS op de basis De Winton (Alberta). Student van cursus nr. 74, hij vliegt 75 uur op Tiger-Moth. Hij wordt op 22 april 1943 tot *Flying Officer* benoemd.
- Van 19 april tot 5 augustus 1943, bij 32 SFTS (*Service Flying Training School*) op de basis Moose Jaw, Saskatchewan. Als leerling van cursus nr. 79 vliegt hij 173.40 u op Oxford, aan het einde waarvan hij zijn vliegbrevet behaalt met de vermelding: "Keen - above average".

Begin september is hij terug in Engeland. Op aanraden van Ivan Du Monceau de Bergendal, zijn promotiekamaraad bij de KMS die net het commando heeft opgenomen over het gloednieuwe "349", verzoekt hij om een koerswijziging en zijn overgang naar een "éénmotorige" AFU. Hij hoopt zo bij ons nationaal smaldeel te geraken.

Kolonel Wouters steunt deze keer zijn verzoek, maar de beschikbare plaatsen in AFU zijn beperkt, de wachtlijst is lang. De beslissing valt op 6 december 1943: hij moet zijn operationele opleiding op Oxford voortzetten. Louis Remy reageert onmiddellijk. Omdat hij geen hoop meer heeft om ooit aan operaties te kunnen deelnemen, vraagt hij zijn overplaatsing naar India. Het antwoord is weer negatief.

– Van 21 december 1943 tot 19 februari 1944 vervolgt hij zijn opleiding op Oxford in South Cerney. Als stagiair van de cursus nr. 44 vliegt hij 54.10 u, voornamelijk gericht op instrumentvliegen ter voorbereiding van zijn overplaatsing naar *Bomber Command*.

– Van 20 februari tot 3 juni 1944 vervoegt hij in Snitterfield de *Bomber Command OTU* als stagiair op cursus nr. 36. Daar vliegt hij met de tweemotorige Wellington III en X. De opleiding krijgt een andere dimensie, want het gaat niet alleen om een conversie op een nieuw vliegtuig, maar ook om het leiden van een bemanning. Hij toont zijn koelbloedigheid wanneer hij, na motorpech, een buiklanding zonder brokken maakt. Na 75.15 u sluit hij de cursus af met volgende vermelding: "*Boven het gemiddelde als piloot en als gezagvoerder*".



Louis Remy bij HCU 1656 (Heavy Conversion Unit) poseert met zijn bemanning voor een Handley-Page Halifax Mk.II na een missie. Hij is de vierde van links. (Archief JP. Decock)

– Van 4 juni tot 17 augustus 1944 volgt hij een conversie op viermotorige vliegtuigen op RAF Boston Jack. Als stagiair op cursus nr. 94 vliegt hij 63.10 u op Halifax. Hij eindigt met de vermelding:

"Above average leader - Careful - Has initiative - Skillful pilot – Knowledgeable".

Hierop aansluitend volgt hij de conversie op Lancaster: 36.10 u vliegreuren.

Eindelijk operationeel bij Bomber Command

Op 18 augustus 1944 wordt Louis Remy overgeplaatst naar 103 Sqn; eindelijk een operationeel smaldeel. Tweeëntwintig maanden zijn verstreken sinds zijn ontsnapping uit Schnauswitz. Met de landing op 6 juni 1944 is het doek opgegaan voor de beslissende campagne in Europa. Hij zal er een actieve deelnemer van zijn.

Louis Remy wordt verwelkomd door Squadron Leader Florent Van Rollegem, zijn flight commander. Deze werd onderscheiden met het DFC aan het eind van een eerste ronde operaties en staat op het punt zijn tweede ronde te beëindigen.

Ontplooid op de basis Elsham Wolds in Lincolnshire, is het smaldeel ingedeeld bij de 1st Group van *Bomber Command*. Dit commando beschikt over een 100-tal smaldelen verdeeld over zes *Groups*. Zij zijn voornamelijk uitgerust met zware bommenwerpers Halifax en Lancaster, aangevuld met een paar Mosquito smaldelen. In oktober 1942, uitgerust met Lancaster, staat 103 Sqn al in de voorste linie sinds het begin van de vijandelijkheden.

Met de opening van het tweede front is het *Bomber Command* meer dan ooit het instrument dat, in de ogen van het Opperbevel, de Geallieerden tot de overwinning moet leiden. Sommigen echter hadden hun twijfels over de gevolgde strategie en stelden, achteraf gezien, vragen over de werkelijke invloed van *Bomber Command* op het verloop van de oorlog. De controverse lijkt interessant genoeg om te proberen de balans op te maken.

Al in september 1940 had Winston Churchill de opdracht van *Bomber Command* duidelijk omschreven: de vernietiging van het industriële en wetenschappelijke potentieel waarop de oorlogspanning en het economische leven van Duitsland steunden. In de eerste maanden van de oorlog zou *Bomber Command* dit doel bij lange niet bereiken. Te weinig beschikbare bommenwerpers, beperkt laadvermogen, beperkte reikwijdte, onvoldoende krachtige bommen om aanzienlijke en blijvende schade aan te richten.

Bij ontstentenis van navigatie- en bombardementshulpmiddelen alle weer, was de uitvoering van de zendingen afhankelijk van de weersomstandigheden. Aanvankelijk werd overdag gevlogen, maar de verliezen door vijandelijke jagers en luchtafweergeschut leidde al snel tot het besluit om uitsluitend 's nachts raids uit te voeren, maar dan wel in perioden van maanhelderheid, een godsgeschenk voor de Duitse nachtjacht. Bovendien worden de middelen van *Bomber Command* meermaals afgeleid van hun prioritaire doelen om te worden ingezet bij operaties die dringend de inzet van alle beschikbare middelen vereisten, zoals het bombarderen van de havens waar de vaartuigen werden verzameld die de Duitse invasiemacht naar Engeland zouden vervoeren, of de ondersteuning van de Royal Navy in haar strijd tegen de onderzeeërs in de Slag om de Atlantische Oceaan.

Begin 1942, met de komst in de smaldelen van grote aantallen zware bommenwerpers Halifax en Lancaster, werd een nieuw actieplan ontwikkeld. Het beoogt de systematische vernietiging van de belangrijkste Duitse industriesteden door massale formaties die "*carpet bombing*" uitvoeren, waarbij explosieve en brandbommen worden gebruikt. Dit zou volgens zijn bedenkers enorm veel chaos veroorzaken. Zodoende zou de industriële productie worden ontregeld en zou het moreel van de bevolking worden ondermijnd, met de implosie van het Nazi regime als gevolg. Air Chief Marshal Arthur Harris wordt belast met de uitvoering van het plan. De raids van "*1.000 bombers*" op Keulen - Essen - Bremen (mei-augustus 1942) zijn de eerste concrete acties van dit plan. Vanaf maart 1943 volgen de bombardementen elkaar op gedurende een jaar: op het Ruhrgebied (maart-juli 1943), op Hamburg (juli-augustus 1943), op Berlijn (november 1943 - maart 1944).

De resultaten ware positief; de doeltreffendheid van de campagnes nam gestaag toe dank zij de invoering van radionavigatiemiddelen, blinde bombardementen en lucht-grond radars. Er werden nieuwe bommen ontwikkeld. Er was een speciale "*Pathfinder*" eenheid opgericht die zorgde voor de precieze plaatsbepaling en markering van doelen. De luchtaanvallen werden geleid door "*Master Bombers*".

De Duitse steden kregen een zondvloed van ijzer en vuur te verduren. De bombardementscampagne op Hamburg (24 juli - 3 augustus 1943) bijvoorbeeld zette 3.095 bommenwerpers in die in 4 nachten 8.621 ton bommen op de stad gooiden. 41.800 burgers kwamen om in de resulterende vuurzee.

Toch was het moreel van de bemanningen verre van goed. De verliezen waren ontoelaatbaar hoog. Bij een aanval op Nürnberg, in de nacht van 30 op 31 maart 1943, door 795 Lancaster en Halifax bommenwerpers, gingen 95 vliegtuigen verloren, of 11,9% van de ingezette strijdkrachten. In één nacht had *Bomber Command* meer vliegtuigbemanningen verloren dan *Fighter Command* in de hele Battle of Britain. Boven een gemiddeld verlies van 4%, kon het rendement van *Bomber Command* alleen maar verminderen. Het aantal bemanningen die de eerste operatieronde (30 zendingen) overleefde, was inderdaad onvoldoende om de opleiding te verzekeren van de kersverse uit de OTU en



Foto automatisch genomen terwijl de Lancaster bommenwerper, gevlogen door Louis Remy, bommen werpt boven het doel, in dit geval een V-1 vliegende bom lanceersite te Sangatte in Pas-de-Calais. De bommen die vallen zijn van een andere Lancaster die hoger vliegt dan die van Louis Remy. (Archief Jean-Pierre Decock)

HCU gekomen vervangers. Met een gemiddeld verliespercentage van 4% liep een bemanning een risico van 87% om het einde van haar tweede operatieronde (20 missies) niet te overleven.

De doeltreffendheid van de Duitse luchtverdediging ging ook in stijgende lijn. Een steeds groter aantal nachtjagers werkte nauw samen met de radarinfrastuctuur op de grond. Batterijen luchtafweer, gesteund door zoeklichten, vormden een barrière voor de bommenwerpers. De nachtjagers waren er zelfs in geslaagd om het gebruik van "chaff" in hun voordeel om te buigen. *Chaff* ver-

stoorden weliswaar de controleradars, maar signaleerde eveneens de aanwezigheid van de bommenwerpers. Deze zorgelijke situatie dwong *Bomber Command* de belangrijkste aanvallen op maanloze nachten uit te voeren.

De voorbereiding van de landing die in april 1944 begon, en waarbij *Bomber Command* betrokken was, bracht een tijdelijk heroriëntering van de opdrachten met zich mee. Er kwam een adempauze, want grote aanvallen op Duitsland werden tijdelijk opgeschort. Ter voorbereiding van de landing in Normandië en met de bedoeling om het toekomstig slagveld te isoleren, werden de smaldelen ingezet om de communicatieknooppunten bombarderen, vooral spoorwegen in Frankrijk en in België. Deze opdracht werd voortgezet na de landing op 6 juni 1944. Hier bovenop kwam directe steun aan grondtroepen, onder meer tijdens de slag om Caen, en het bombarderen van de V1-lanceerinrichtingen in Noord-Frankrijk. Vanaf 12 juni 1944 was immers het nieuwe offensief tegen Londen begonnen. Dit nieuw type operaties vergde een grotere precisie om de bevriende bevolking zoveel mogelijk te ontzien. Zij werden overdag uitgevoerd met escortes van jachtvliegtuigen wier taak werd verlicht door het totale luchtoverwicht boven Frankrijk. Sporadisch werden nog een paar raids op Duitsland uitgevoerd.

Wanneer Louis Remy in 103 Sqn aankomt, beginnen de Geallieerde legers, die eindelijk de Duitse verdedigingslijn in Normandië hebben doorbroken, aan hun snelle opmars naar het oosten. Ze laten daarbij de garnizoenen links liggen die de kanaalhavens en het Pas-de-Calais in handen hebben. Begin september is België bevrijd. De haven van Antwerpen valt ongeschonden in handen van de geallieerden. Ze is echter onbruikbaar, de Duitsers hebben nog steeds het eiland Walcheren in handen,



Op bezoek bij het 350 (Belgisch) Squadron kreeg Louis Remy een cockpit-drill van Adolphe Boussa in een van de Spitfire Mk. Vs. (Archief JP. Decock)

dat de toegang ervan controleert. En dan loopt het offensief vast. De Nederlandse veldtocht zou spoedig beginnen, gekenmerkt door de slag om de waterlinies, het drama van Arnhem en de verovering van de Beneden-Schelde. Hiervoor worden middelen van *Bomber Command* ingezet. Maar tevens worden de aanvallen op het hart van Duitsland krachtig hervat evenals het systematische leggen van mijnen in de Baltische havens. Dit is de toestand bij de aankomst van Louis Remy.

Op 3 september 1944 voert hij zijn eerste operationele zending uit, een raid op Eindhoven. In minder dan vier maanden werkt hij zijn eerste operationele ronde af en bekommt hij het DFC. Hij wordt bevorderd tot *Flight Lieutenant* op 12 oktober 1944 en aangesteld tot Flight Commander van zijn squadron.

Zijn logboek vermeldt 31 opdrachten: 26 dag en nacht bombardementsvluchten boven Frankrijk, Nederland en Duitsland. Daarnaast vijf speciale mijnenlegmissies, operaties die 's nachts worden uitgevoerd, solo, in de wateren van het Skagerrak, het Kattegat en de Oostzee. Telkens zal de "skipper" de bemanning van de "K" King veilig thuisbrengen.

Laatste oorlogsopdracht naar Gelsenkirchen in de nacht van 29 op 30 december 1944.

"A sound heavy bomber captain and a satisfactory officer. Good heavy bomber pilot who has just completed a very successful operational tour". Bondige beoordeling van zijn smaldeelcommandant aan het einde van zijn operationele tour, maar vergezeld van een voorstel tot toekenning van het DFC. Het wordt hem toegekend op 24 juli 1945 met de volgende vermelding:

"As a captain of a Lancaster aircraft, Flight Lieutenant Remy has participated in many sorties against a wide variety of targets. These missions have included attacks against some of the enemy's most heavily defended targets, but despite the intense opposition which he has encountered, Flight Lieutenant Remy has at all times set an excellent example and greatly inspired his crew".

Zijn tweede operatie tour, op Mosquito, is gepland om in juni 1945 beginnen. In tussentijd wordt Louis Remy overgeplaatst naar het Belgisch Inspectoraat onder leiding van Air Commodore Wouters die hem afdeelt bij de « *Belgian Recruiting Mission* » in Brussel. Deze organisatie werft, selecteert en neemt Belgen in dienst die zich bij de Belgische Sectie van de RAF wensen aan te sluiten. Louis Remy werkt er onder het bevel van Wing Commander F. Van Rollegheem, zijn vroegere Flight Commander bij 103 Sqn. Van Rollegheem kreeg de DSO aan het einde van zijn tweede operatie tour.

Het einde van de vijandelijkheden in Europa

Maar op 5 mei 1945 eindigen de vijandelijkheden in Europa. Na de euforie van de overwinning breekt een moeilijke tijd aan voor de leden van de Belgische Sectie van de RAF. Meer dan 500 vliegers dienen in de verschillende gelederen van de RAF. Meer dan 200 jongeren zijn in opleiding. Maar er is geen enkel concreet plan voor een militaire luchtvaart. Zeker, onze twee bestaande "nationale" jachtsmaldelen bestaan en zouden er de kern van kunnen zijn. Bovendien heeft Groot-Brittannië, in het kader van de "Eden-Spaak" overeenkomsten, toegezegd ons te helpen bij de oprichting van twee extra jachtsmaldelen en een transportsmaldeel. Maar op dit ogenblik hebben onze autoriteiten andere prioriteiten en de oude politieke demonen die tot het debacle van 1940 hebben geleid, lijken weer op te duiken. Wat is in deze context de toekomst voor een piloot van een zware bommenwerper? Op zijn zachtst gezegd heel onzeker!



Majoor Vlieger SBH Louis Remy met zijn DFC (Distinguished Flying Cross), foto genomen tussen augustus 1950 en september 1953. (AELR)

Intussen keert Louis terug naar Groot-Brittannië en wordt ingedeeld bij de BTS (*Belgian Training School*) in Snailwell. Hij vliegt er op Tiger-Moth (67 u) en Oxford (43.25 u) en volgt de cursussen van de Air Support School.

Het duurt tot de eerste maanden van 1946 vooraleer de horizon opklaart. Voor het eerst is er op politiek vlak een wil om een onafhankelijke militaire luchtvaart op te richten binnen de structuur van de Strijdkrachten. Verder is er op niveau commando de benoeming van Group Captain L. Leboutte tot Stafchef van het Vliegwezen. En op organisatorisch vlak zijn er met de Britse autoriteiten onderhandelingen in het kader van de bijstandsovereenkomst, onder meer over de modaliteiten voor de terugtrekking van onze eenheden uit de structuur van de RAF. Op 15 oktober 1946 wordt het Militair Vliegwezen opgericht.

Maar de vooruitzichten die men Louis Remy biedt, beantwoorden niet aan zijn wensen. Hij besluit een stap terug te zetten. Op 1 november 1946 vraagt hij verlof zonder wedde dat hij gebruikt om zijn schoonvader, een voormalige ter dood veroordeelde politieke gevangene en overlevende van Dachau, te helpen bij de heropstart van zijn bedrijf.

Bij de Luchtmacht

Louis Remy onderhoudt bevoorrechte contacten met Florent Van Rollegem. Tussen beiden zijn er vriendschapsbanden die teruggaan tot hun gemeenschappelijke tijd bij 103 Sqn. Deze laatste overtuigt hem om het uniform weer aan te trekken. Op 1 juli 1947 is Louis Remy weer in dienst en wordt hij voor enige tijd ingedeeld bij de Technische School alvorens te worden aangeduid om de cursus voor stafofficier aan de Krijgsschool te volgen. Als stagiair van de 65^e Divisie, is hij er een tijdgenoot van R. Van Lierde. Hij wordt vervolgens als SBH-officier aan de School verbonden. Tegelijkertijd behaalt hij een licentie in de politieke en economische wetenschappen aan de *Université Libre de Bruxelles*.

Gedurende deze periode vliegt hij regelmatig op DC-3 / Dakota in de 15 Wing.

Hij wordt op 26 juni 1949 tot Majoor Vlieger benoemd en ontvangt zijn SBH brevet op 1 augustus 1950.

In september 1950 vraagt hij mutatie naar een jachtwing. Zijn verzoek wordt afgewezen, hij wordt benoemd tot professor aan de Krijgsschool. In die functie neemt hij van 12 mei tot 1 juli 1951, samen met A. Van de Velde, als VN-waarnemer deel aan een studieopdracht in Japan en Korea. Dit was op het hoogtepunt van het conflict in de regio en hij krijgt er de kans om mee te vliegen op C-119, DC-4, en B-26.

Terug in België, solliciteert hij opnieuw naar een aanstelling in een jachtwing. Zijn verzoek wordt opnieuw afgewezen. Hij mag de Krijgsschool niet verlaten en wordt benoemd als hoofd van de leerstoel Luchttactiek.

Nieuw verzoek in mei 1952. Nieuwe weigering. Pas in augustus 1953 stemt de Commandant van de School er in toe hem te laten gaan, dit om hem toe te laten "een dienst aan de troep te bewijzen" (sic).

Tot nu heeft Louis Remy 620 uur gepresteerd op DC-3 / Dakota. Hij heeft geen ervaring op gevechtsvliegtuig.

Op 3 augustus 1953 vervoegt hij de Jachtschool voor een opleiding op gevechtsvliegtuig. Hij vliegt op Harvard (5.10 u), op Spitfire XIV (20.55 u), op Météor VII (4.35 u), op Météor IV (15.55 u), op T-33 (1.30 u).

Hij wordt bevorderd tot Luitenant-Kolonel Vlieger op 26 september 1953.



In 1953 zal Louis Remy iets minder dan 30 uren op Spitfire Mk.XIV vliegen in de Jachtschool. (Coll. D. Brackx)

Op 26 oktober 1953 vat hij een opleiding aan op Thunderjet F-84G te Florennes vooraleer de functie van commandant vlieggroep van de 2 Wing te bekleden. Hij oefent de functie uit van 5 januari 1954 tot 26 januari 1955. Hij vliegt in totaal 80.10 u op F-84G en 32.50 u op T-33.

Op 27 januari 1955 neemt hij het bevel over van de 1 Jacht Wing die twee maanden eerder zijn korpschef Charles Roman had verloren.

De commandoperiode van Louis Remy wordt gekenmerkt door de snelle uitbreiding van de luchtmacht tussen 1950 en 1956, een uitbreiding die enkele verrassingen kent. Terwijl onze drie dagjacht

smaldelen (349 - 350 - 4) hun volle potentieel bereiken op Meteor VIII, heeft het hulpsmaldeel het moeilijk. Verscheidene van haar piloten die om persoonlijke redenen niet in staat zijn aan de operationele minimumvereisten te voldoen, worden aan de grond gehouden. Wat de nachtjacht betreft, die kwijnt weg. Alleen het 11 smaldeel is operationeel op Meteor XI, terwijl het 10 smaldeel sinds de Mosquito's uit dienst werden genomen op non-actief staat in afwachting van de levering van een tweede reeks Meteor XI.

Gedurende de commandoperiode van Louis Remy heeft een belangrijke gebeurtenis plaats. Op 5 april 1955 ontvangt hij uit handen van Luitenant-Generaal L. Leboutte het vaandel van het 1^{ste} Regiment Luchtvaart dat aan de 1 Wing wordt toegewezen. Een indrukwekkende ceremonie die zal eindigen met de overvlucht van 40 Meteor's van de Wing en de acrobatische solo van Kapitein Yves Bodart, CO van het 4 Squadron.

De Wing zal zich Louis Remy herinneren als een energiek, dynamisch man, altijd klaar om zijn mannen te "verdedigen". Sommigen zullen zich zijn talrijke geschillen met de 4de Cie MP van Leuven herinneren, die zich het recht had toegeëigend om wegcontroles op de basis uit te voeren! Louis Remy beëindigt zijn commandoperiode op 10 mei 1956, met 193.55 u op Meteor VIII.

Zijn verdere loopbaan speelt zich af in de schoot van de Grote Commando's, waar zijn sterke persoonlijkheid voor enige opschudding zorgt. Laten wij zijn loopbaan kort overlopen:

- Van 1 augustus 1956 tot 19 december 1957 was hij verbonden aan de COCEM (*Comité des Chefs d'État-Major*).
- Op 26 september 1957 wordt hij bevorderd tot Kolonel Vlieger.
- Van 20 december 1957 tot 22 maart 1959 is hij chef van de afdeling VGO (operaties) van de Staf luchtmacht
- Op 1 juli 1958 wordt hij benoemd tot Vleugeladjutant van de Koning.
- Op 23 maart 1959 wordt hij commandant van de Sector Glons.
- Op 22 augustus 1960 neemt hij het commando over van de Groepering Jacht.
- Op 2 maart 1961, neemt hij het commando over van de Groep Opleiding en Training.
- Op 15 november 1961 wordt hij commandant van de sector Uedem met de rang van brigadegeneraal.

Op eigen verzoek gepensioneerd in december 1964, zet hij zijn loopbaan verder als vertegenwoordiger en consultant voor verscheidene Europese en Amerikaanse bedrijven werkzaam in het domein van de luchtvaart en defensie.

Louis Remy overlijdt op 13 september 1992.

Eervolle Onderscheidingen

Commandeur in de Leopoldsorde

Commandeur in de Kroonorde

Commandeur in de Orde van Leopold II

Ridder in de Leopoldsorde met palm

“Als krijgsgevangene in Duitsland, ontsnapt op stoutmoedige wijze op 25 april 1942 uit een tuchtkamp. Na de doortocht van Frankrijk en Spanje, bereikt hij Gibraltar door de laatste stuk te zwemmen. Hij komt aan in Groot-Brittannië in juli 1942, waar hij de strijd verder zet bij de Belgische Sectie van de R.A.F.”

Officier in de Orde van Leopold II met palm en Oorlogskruis 1940 met palm

“Energiek en dapper piloot, die tijdens de uitvoering van zijn opdracht de hoogste kwaliteiten van koelbloedigheid en stoutmoedigheid getoond heeft; heeft reeds vijftien opdrachten met zware bombardementen op de industriële centra van Duitsland uitgevoerd, zowel bij dag als bij nacht, waarvan één alleen. Heeft zich op 15 september speciaal onderscheiden tijdens een individuele opdracht, door met succes mijnen af te werpen in de Baltische Zee, ondanks de heel hevige weerstand van de luchtverdediging ».

Toegelaten om een bronzen leeuw te plaatsen op het lint van het Oorlogskruis 1940

“Voor de moed die hij getoond heeft tijdens de opdrachten van zijn eenheid, nadat hij de Belgische Strijdkrachten in Groot-Brittannië vervoegd heeft, waarbij hij veel gevaren getrotseerde.”

Toegelaten om een bijkomende palm te plaatsen op het lint van het Oorlogskruis 1940

“Heeft echte koelbloedigheid en volledige maturiteit getoond op 17 september 1944. Wordt aangeduid om een bombardement bij dag uit te voeren boven Den Haag. Heeft beslist om zijn opdracht voort te zetten, ondanks een beschadigde motor bij het opstijgen en een volledige lading bommen. Is erin geslaagd om alleen naar zijn basis terug te keren met zijn toestel dat zwaar beschadigd werd door de luchtdoelartillerie boven het doelwit. Heeft zich heel speciaal onderscheiden op 28 oktober, tijdens een bombardement boven Keulen. Heeft zijn opdracht volbracht en een fabriek vernietigd, ondanks een zwaar beschadigd toestel, met een brandende motor en de radio buiten dienst en de geconcentreerde acties van de luchtdoelartillerie. Heeft in alle omstandigheden een hoogst lovenswaardig daadkracht en moed getoond.”

Herinneringsmedaille van de Oorlog 1940-1945 met twee gekruiste sabels

Medaille van Krijgsgevangene met twee staafjes

Kruis der Ontsnapt

Herinneringsmedaille van de buitenlandse Operatietonelen met staafje

« Corée – Korea »

Militair Kruis 1ste klasse

Medaille van de Weerstand

Distinguished Flying Cross (UK)

Korea War Service Medal

1939-1945 Star (UK)

Atlantic Star with Silver Rose (UK)

Médaille de la France libérée (FR)

Grootofficier in de Orde van Menelik II (Ethiopië)

Uit Colditz ontsnapt men niet

Uit het dagboek van Brigade-Generaal Louis Remy

Jean Buzin

Vertaling Pedro Buyse & Bruno Ceuppens

Luitenant Louis Remy, toekomstige Korpscommandant van de 1^{ste} Jachtwing van januari 1955 tot juli 1956, was één van de weinige 'kostgangers' van de vesting die bewees dat deze uitspraak onjuist is.

Voorbeschouwingen

Hoewel hij sinds november 1939 een gebrevetteerd piloot was, zal hij in mei 1940 ongewild, de omzwingingen van de vliegschool meemaken.

Aftocht naar Frankrijk, doorsteek naar Marokko... het tevergeefs wachten waarbij sommigen de beslissing zullen nemen om Engeland of Kongo te vervoegen... het bevel tot terugkeer naar het land, een tocht die eindigt in het STALAG IIB van Hammerstein voor de onderofficieren en de troepen of in OFLAG VIIIIC te Juliusburg voor de officieren.

Ontsnappingsverhaal (door Louis Remy)

Het begon allemaal in 1940, in OFLAG VIIIIC in Juliusburg.

Ontsnapping: de obsessie van een paar actieve gevangen officieren om de strijd koste wat kost te hervatten.

Maar wat een mislukkingen. Poging te Juliusburg in gezelschap van Nederlandse officieren, poging tijdens zijn overbrenging in maart 1941 naar de vesting **Colditz (OFLAG IIC)**, vergeldingskamp voor officieren. Poging over de daken met de Engelse luitenant Neave en de Poolse luitenant Just, poging door de tunnel van de ziekenboeg dan door die van het Nederlandse kwartier. Altijd op hederdaad betrapt... dan een maand eenzaamheid in de cel, de koelkast. Wij boden ons zelfs vrijwillig aan, luitenant Defays en ikzelf, om ons bij de Duitse troepen aan het Russische front aan te sluiten, men kan altijd nog de linies oversteken... maar de Moffen lieten ons weten dat we niet betrouwbaar genoeg waren!

10 oktober 1941 zou het begin van succes moeten worden. Die dag bespraken Squadron Leader Paddon, luitenant Just en ikzelf uitvoerig de mogelijkheden om uit het 'Schloss' te komen: alles was reeds geprobeerd, onder de wallen, erover, door ramen en deuren, door de riolen, als Duitse soldaten, als burgers, zelfs als vrouwen. Een idee: waarom niet met de medewerking van onze bewakers! We moesten uit Colditz geraken met hun toestemming en dan, met de training die we hadden, zou niets of niemand ons weerstaan. We moesten dus een ziekte simuleren die door de lokale moffenarts niet kon behandeld worden en voor raadpleging naar het hospitaal in Schnauswitz, 70 km ten oosten van Dresden, worden gestuurd.

We patenteerden het idee op het Internationaal Ontsnappingscomité van het kamp en ieder van ons ondernam onmiddellijk actie. Ik heb contact opgenomen met de Franse arts Leguet, die toegang had tot de dossiers van de officieren en die mij erop wees dat in het mijne sprake was van verwondingen die ik in 1939 bij een vliegtuigongeluk had opgelopen. Ik zou dus een ischias simuleren onder medisch toezicht en de symptomen zo laten evolueren dat de "arzt" van het kamp volledig in de war zou raken. Een paar dagen later kwam ik in de ziekenboeg, op de voet gevolgd door Paddon (maagzweren) en Just (leveraanvallen). Normaal reeds bleekjes, werden we vuil en niet geschoren, opgesloten in een paar vierkante meter. 's Nachts, om onze vaardigheid niet te verliezen, begonnen we een tunnel te graven vanaf onze lokalen.

Op 10 april 1942 slaagde fase één van het plan: de dokter, die er niets meer van begreep, stuurde ons naar het ziekenhuis voor een consultatie. Alle gevangenen waren bijeengekomen om het spektakel te aanschouwen, de ontruiming van de beruchte binnenplaats; drie Poolse officieren die echt heel ziek waren, Paddon en Just die zich ellendig voortbewogen, ikzelf liggend op een handkar ge-

duwd door een gevangen soldaat, allen geflankeerd door een "Gefreiter" en acht soldaten met machinegeweren onder hun arm. Vertrouwen troef.

Schnauwitz is niet helemaal wat we op gehoopt hadden. Het hospitaal, helder verlicht door binnen- en buitenschijnwerpers, is omgeven door een viervoudige versperring van prikkeldraad met Friese ruiters, zorgvuldig bewaakt door mitrailleurtorens en interne en externe patrouilles. Gelukkig waren onze dossiers niet doorgegeven aan de administratie en hadden de bewakers niet de sluwheid van die in Colditz.

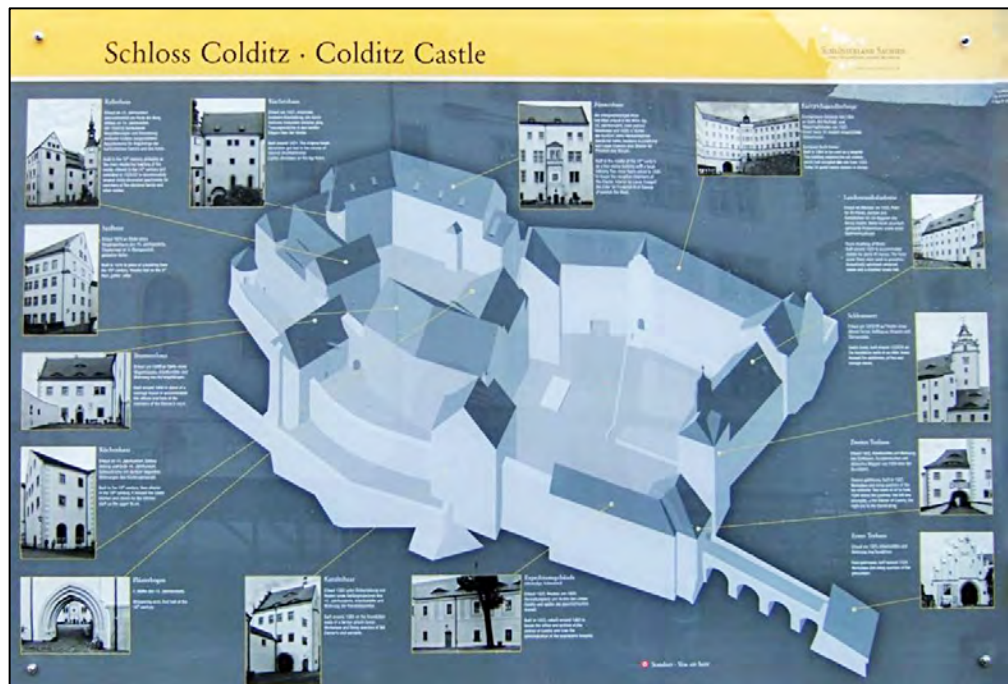
Wij beginnen een tunnel te graven. Op 15 april om middernacht zijn wij reeds vier meter diep onder onze barak en waren vijf meter opgeschoten in de richting van de vrijheid. We komen niet verder omdat we op dikke funderingen stuiten waar we niet doorheen kunnen breken. Wij vernemen dat het hospitaal werd gebouwd op de plaats van een munitiedepot dat na 1918 door de Geallieerden werd vernietigd.

We proberen een nieuwe tunnel met als doel alle officieren dezelfde nacht te laten ontsnappen. Opnieuw falen we door de aanwezigheid van de funderingen.

De tijd verstrijkt, het is al 20 april en de dokters lijken niet meer te geloven

in onze "ziekte". Colditz ligt weer in het verschiet. Op 23 april, voor een nieuw onderzoek naar het laboratorium geroepen, ben ik enkele ogenblikken alleen: in een lade lonkt een tang om gips te snijden mij aan, deze wordt onmiddellijk de mijne. In de namiddag, aan de vooravond van onze terugkeer "naar huis", besluiten we 's nachts ons geluk te beproeven doorheen het prikkeldraad. We schatten dat slechts drie officieren hun kans kunnen wagen en aangezien Paddon en ik "lid" zijn van de ontsnappingsorganisatie, zijn wij automatisch aangewezen. De Polen trekken lotje onder elkaar en luitenant Just wordt gekozen.

Omstreeks 23.00 uur, na het appel, duiken we onder onze barak en van daaruit sluipen we met z'n drieën in wat wij denken een blinde hoek te zijn voor de wachttorens. Een eerste omheining wordt met succes overschreden, maar hoe is het in hemelsnaam mogelijk dat het geluid van de tang de wachten niet alarmeert? Wij steken de Friese Ruiters over, de tweede omheining, kruipen nog vijftig meter, passeren de derde omheining, de Friese ruiters en knippen tenslotte het laatste prikkeldraad door dat ons scheidt van een relatieve vrijheid. Drieduizend kilometer naar Gibraltar, achthonderd kilometer naar Zwitserland. Voor mij zal het Gib zijn: de identiteitspapieren van het ontsnappingscomité hebben van mij een Belgische vrijwilliger gemaakt, een "Arbeitsvertrag" bindt mij aan de firma Junkers van Leipzig. Een "Ausweis" geeft mij toestemming om van Leipzig naar Lammersdorf (Belgische grens) te reizen om er motoren te monteren.



Schloss Colditz, algemeen plan.

Wij vertrekken dus te voet naar Dresden waar wij een trein nemen naar Leipzig. De treinpolitie houdt me tegen, mijn "ausweis" geeft geen toestemming voor de reis Dresden - Leipzig. Mijn metgezellen verdwenen tijdens de woordenwisseling. Ik zal later vernemen dat beiden ook werden gearresteerd, teruggestuurd naar Colditz van waaruit Paddon, die in Berlijn voor de krijgsraad kwam, weer ontsnapte, de Zweedse grens overstak om vóór mij in Londen aan te komen.

Iets voor Leipzig vraag ik de bewaker me naar het toilet te brengen, ik open de deur van de wagon, spring, rol, sta op en vlucht het platteland in. Ik kom op 26 april aan in het station van Leipzig waar ik een rechtstreekse trein naar Keulen neem, niet zonder aan de kant van het spoor in te stijgen om een controle van gendarmes te ontwijken. Luchtalarm onderweg, weinig controles in een expres trein, mijn valse papieren werken perfect. Maar ik ben niet erg op mijn gemak, mijn kledij is nogal heterogeen: Nederlandse marine broek, zijden gevechtsblouse, Belgische leren jas van de cavalerie en een pet van Belgische vliegenier met een enorme Hitler-badge. Eindelijk, Köln. In de overvolle wachtkamer ontmoet ik een Belgische vrijwilliger - een echte - die, misnoegd door het leven in Berlijn, stiekem terug naar België keert. Voor hem ben ik een landgenoot in dezelfde situatie. Zes uur wachten waarbij de politie me om mijn papieren vraagt. Zonder gevolg.

Op 27 april nemen we om 4.30 uur de trein naar Aken, waar de controles zeer nauwgezet zijn. We stappen uit bij Stolberg vanwaar we naar Rötgen lopen. Vanaf daar is mijn plan om in westelijke richting door de Venen te lopen tussen Eupen en Malmédy. Na 15 km stappen zijn mijn voeten en knieën gezwollen van het lopen van de vorige dagen en de twee jaar van goede behandeling in Duitsland. We stoppen een Wehrmacht truck, die ons meeneemt. We kletsen gezellig met onze "vrienden", vlak bij Rötgen houden enkele "Schupos (*Schutzpolizei*)" ons tegen.

Mijn kameraad heeft zijn papieren niet in orde en we worden naar het politiebureau gebracht om onze identiteit te controleren.

Mijn metgezel is gearresteerd, ik... vrijgelaten met de nodige uitleg om het station te vinden en een trein naar Lammersdorf die over een paar minuten vertrekt. Als ik vertrek, hoor ik de commissaris de Junkers fabriek bellen, mijn dekmantel zal ontdekt worden.

In volle galop verlaat ik het terrein, steek de spoorwegovergang over... en ga richting Hertogenwald.

Hertogenwald

Als ik het bos inga, word ik tegengehouden door een boswachter. Verklaringen. Hij is naïef, dom zelfs, omdat hij me laat gaan. En weer is het een race. Ik hoor mezelf van vrij ver aanroepen - waarschijnlijk een grenswachter - ik spring het struikgewas in, er wordt een schot gelost, maar tevergeefs. Na een uur waanzinnig rennen, zak ik onder omgevallen bomen in elkaar en val uitgeput in slaap.

Ik word op 28 april rond 02.00 uur 's nachts wakker, dood van de kou en de honger. Ik ga zonder kompas dieper het bos in. Hier en daar bunkers met sinistere vormen, ik moet midden in de gelukkig niet bewaakte Siegfried linie beland zijn. Het is bewolkt, geen oriëntatiepunten, geen idee waar ik ben. Venen, dennenbomen, moerassen, struikgewas, geen pad. Ik drink water uit een rivier waarvan ik denk dat het de Vesder is. Ik loop de hele dag en nacht.

Op 30 april om 08.00 uur kom ik eindelijk op een weg. Een wegwijzer: Eupen 8 km. Ik heb dus al 2 nachten en 1 dag in cirkels gelopen. Ik ben ontmoedigd. Honger, vermoeidheid, mijn voeten, mijn knieën... Ik bereik aan een houten barak: de kantine van de arbeiders die de Vesder dam bouwen. Een goed mens serveert me, zonder me vragen te stellen, een overvloedig bord dikke soep. Ik heb nauwelijks gegeten sinds de 23^{ste}! Ik ben in een onbeschrijfelijke toestand.

Dan komt er een Franse kapitein van de genie binnen, een gevangen ingenieur. Hij is belast met de bouw van de dam. Ik verneem dat hij ook een ontsnappingslijn leidt. Ik knoop de kraag van mijn lederen jas los, haal er een krijgsgevangen badge uit, mijn Belgische pilotenvleugels en vertel hem

mijn verhaal. In de namiddag komen twee jonge mensen me halen en we vertrekken per fiets naar Welkenraedt waar ik onderdak krijg bij een gezin waarvan de man treinmachinist is.

De volgende avond steek ik de nieuwe grens² over, kolen in de vuurkist van een locomotief schepend terwijl de machinist vrolijk kletst met de "*Landsturm*" die de doorgang van de konvooien controleert. Weet dus dat er in het geannexeerde gebied goede mensen waren die elke dag hun leven riskeerden voor de ontsnappen, hen onderdak boden, kleren en voedsel verschafften en hen over de grens loodsten, terwijl ze elke geldelijke vergoeding hiervoor weigerden. Hun moreel was geweldig en hun haat tegen de moffen grenzeloos.

Op 2 mei, eindelijk in Brussel. Ik blijf er veertien dagen, verborgen bij mijn neven, die hiervoor de dood riskeren, wetend dat, na verhoor van mijn ouders, de Gestapo het huis in de gaten houdt.

Mijn vader neemt contact op met priester Froidure die hem valse identiteitspapieren bezorgt en adjudant De Keyzer die hem een ontsnappingslijn naar de Pyreneeën verstrekt.

Richting Gibraltar

Op 16 mei, vertrek naar Frankrijk. Ik heb een "*Browning*" op zak. Op het perron van het Noordstation ben ik niet de enige "toerist", ook andere vliegeniers wachten op de trein: kapitein Devroye, luitenant Léonard, adjudant Mascaux, adjudant Brosteaux...

We zijn met een tiental en doen of we mekaar niet kennen. Aangekomen in Dôle; identiteitscontrole door de gendarmerie van de moffen. Ik geraak er door. Daarna worden we onder de hoede genomen van de Belgische vliegers kapitein Nottet en Jambe, verantwoordelijk voor de zone. Onberispelijke organisatie en efficiëntie. Wij passeren de demarcatielijn en zijn om 02.00 uur in onbezette zone. Voor het eerst in twee jaar voel ik me bijna vrij. Vriendelijk en toegewijd zorgen Nottet en Jambe gedurende enkele dagen voor ons, de tijd om contact met de andere zones te leggen voor de voortzetting van de reis. Helaas, waarom weet ik niet, niets werkt nog vanuit Carcassonne. Aan onszelf overgelaten bereiken we uiteindelijk Perpignan. Na veel verwickelingen vinden we twee gidsen om de Pyreneeën over te steken. Natuurlijk eisen ze voor het vertrek om betaald te worden.

Eindelijk, op 9 juni om 21.00 uur vertrekken we naar Spanje. s Nachts, op een pad voor smokkeelaars, in het hart van de bergen, eisen de gidsen een extra som geld om hun werk voort te zetten. Onze leider betaalt hen maar een uur later zijn we alleen in de wildernis, verlaten in de bergen zonder kaart of kompas. Omdat het zinloos is de vrijheid van tien man te riskeren, stel ik aan kapitein Devroye voor alleen op zoek gaan naar iemand die ons kan gidsen. Mijn kameraden wachten op mij en een paar uur later kom ik terug met een Spaanse herder die ons voor onze laatste peseta's op weg wil helpen naar Figueras, de eerste grote Spaanse stad.

We bereiken de Spaanse vlakte. We splitsen ons in drie groepen, op 500 meter afstand van elkaar, de drie officieren voorop. In Mazarac, op 20 km van Figueras, eindigt het avontuur. De eerste groep, waarvan ik deel uitmaak, wordt door de Guardia Civil aangehouden, de andere twee groepen vluchten. De Guardia Civil brengt ons naar de gevangenis, ze zijn gewapend met pistolen van het type "*Parabellum*". Ik heb in Colditz geleerd dat de reactietijd om te schieten normaal 15 seconden is. In die tijd leg je 100m af en het vergt veel geluk om een bewegend doel op die afstand te raken. Ik stel aan mijn twee metgezellen voor elk in een andere richting te vluchten. Zij raden mij aan geduldig te zijn: wij zullen een jaar in Miranda doorbrengen en in ruil voor voedsel en uitrusting voor Spanje aan Engeland worden uitgeleverd. Ik ga niet akkoord. Twee jaar internering waarvan één in een tuchtkamp zijn voor mij genoeg. Ik stop om mijn schoenen weer te strikken, de vier anderen lopen door. Ik vlucht de velden in, achtervolgd door de twee bewakers die nalaten hun wapens te trekken en hun twee andere gevangenen te bewaken die een jaar in Miranda zullen doorbrengen. Ik slaag erin me in de wijngaarden te verbergen en zie de bewakers langs mij voorbijlopen. Rond 03.00 uur 's morgens op 11 juni loop ik door de velden naar Figueras, waar ik om ongeveer 07.00

² Grens tussen de geannexeerde Oostkantons en België.

uur 's morgens aankom. Ik ben op 140 km van Barcelona. Zonder geld (ik heb nog 100 peseta's), zonder identiteitspapieren en zonder een woord Spaans te spreken.

Ik bereik het Franse consulaat, bel aan, ga naar binnen. Maar de consul, een typisch Franse Pétainist – pleonasme - weigert mij alle hulp. Met klem raadt hij mij aan terug te keren naar de vrije Franse zone en er te wachten op het einde van de oorlog.

Ik verlaat de stad en ga naar de spoorweg waar minder toezicht op is dan op de wegen. Op 12 juni spring ik op een goederentrein naar Gerona, ga te voet verder naar Empalmas en neem vervolgens een andere trein naar de buitenwijken van Barcelona.

Op 13 juni ga ik het Belgische consulaat in Barcelona binnen. Daar wachten me nog meer onplezierige ervaringen, maar ach... Ik zal een maand lang verscholen blijven in een huisje in de buitenwijken zonder ooit buiten te kunnen. Luitenant Van Laethem, ook ontsnapt uit Duitsland, zal me daar vervoegen.

Op 7 juli stappen we zonder papieren of gids op de trein naar Madrid (15 uur reizen) en vervolgens naar Algesiras (17 uur reizen). In onze coupé zitten huurlingen van de divisie Azul³ die terugkeren van het Russische front. Wij spreken Duits met hen en ontsnappen zo aan de identiteitscontrole; het geluk lacht ons toe tot in La Linea.

Op 9 juli komen we op onze bestemming aan en we gaan op zoek naar de smokkelaars die ons 's nachts in een boot naar Gibraltar moeten brengen.

Helaas, ze bestonden alleen in de verbeelding van de heren die, comfortabel geïnstalleerd in Barcelona, ons in deze netelige situatie gebracht hadden. Om niet opgemerkt te worden, gaan wij om 21.00 uur naar het strand. Zo ver het oog reikt, belet prikkeldraad de toegang tot de zee. Op 1300 m ligt een schip voor anker, onder Engelse vlag. De kade van Gibraltar ligt op 4 km afstand.

We vinden een opening in het prikkeldraad, kleden ons uit en gaan in ons blootje in het water. We zwemmen gedurende 5 uur. Op 500 m van het doel is Van Laethem stijf van de krampen door de kou. Ik probeer hem te helpen maar we komen niet vooruit. Met zijn toestemming zwem ik met al mijn kracht alleen verder en roep om hulp: *"Help my friend"*. Ze horen mij schreeuwen. Een speedboot vist mijn kameraad op en ik word aan boord van het Engelse schip gehesen. Leve de vrijheid!

Ik kom tegen het einde van de maand aan in Londen. Ik word geïnterneerd omdat de Engelsen mijn verhaal niet willen geloven. Gelukkig horen Luitenant Neave en Squadron Leader Paddon van mijn aankomst (beiden zijn ontsnapt uit Colditz en hebben Engeland bereikt). Ze bemiddelen en ik word onmiddellijk vrijgelaten.

Luitenant Neave werd ontvangen door de Koning van Engeland die hem het Military Cross (MC) toekende en hem benoemde tot squadron leader voor bewezen diensten.

Squadron Leader Paddon werd ook ontvangen door de Koning die hem de Distinguished Service Order (DSO) toekende en hem benoemde tot wing commander voor bewezen diensten.

Wat mij betreft, ik werd ontvangen door de Belgische administratieve diensten bij 107 Eaton Square en kreeg te horen: "Het is nu dat je aankomt! Moest je wachten tot de oorlog voorbij was?" We waren 20 juli 1942.

Bronnen

- Dossier "Ontsnappingen": Documentatiecentrum van het Belgisch leger – Evere.
- Fonds Generaal Louis Remy - Luchtvaartmuseum – Brussel.

³ *De Azul Divisie bestond uit Spaanse vrijwilligers die aan Duitse zijde en in Duitse uniformen vochten tegen de communistische Russen.*