

A stylized map of Europe is shown in the background, rendered in shades of brown and orange. Overlaid on the map are several thick, dark blue lines that represent escape routes. These lines start from various points across Europe and converge towards the bottom right corner of the image. The lines are somewhat jagged and irregular, suggesting a complex network of paths. The overall aesthetic is historical and thematic, related to the book's subject of escape during the Second World War.

Ontsnappingslijnen tijdens de Tweede Wereldoorlog

Deel 1. Algemeen overzicht

Jean-Paul Buyse

Traduction :
André Perrad et Michel Mandl

Lignes d'évasion pendant la Deuxième Guerre mondiale

Première partie : Aperçu général

Ci-dessous vous trouverez une version modifiée de l'article qui a été publié dans le magazine 2-2023. Les modifications ont été faites par Brigitte d'Oultremont, présidente « Ligne Comète Line- Remembrance »

Introduction

Une fois passé le choc initial de la défaite des Alliés à l'Ouest et de l'occupation des Pays-Bas, de la Belgique et d'une partie de la France, les premiers noyaux de résistance clandestine apparaissent rapidement. Leur champ d'action se concentre d'abord sur le travail de renseignement, la presse clandestine, le soutien aux fuyards, le sabotage et plus tard aussi sur la mise en place de lignes d'évasion. Au départ, les lignes d'évasion aident les soldats et les résistants qui se cachent, à s'échapper vers la Grande-Bretagne. Mais à mesure que la guerre progresse, elles accueillent surtout les membres d'équipage des avions alliés abattus et les ramènent en Grande-Bretagne. Après la victoire britannique lors de la « Bataille d'Angleterre », les bombardements sur l'Allemagne commencent. Les routes aériennes survolent principalement la Belgique, les Pays-Bas et le nord de la France ; les avions alliés sont régulièrement abattus ...

Cet article présente d'abord les différents aspects d'une ligne d'évacuation, puis examine de plus près quatre des principales organisations. Dans les prochains magazines VTB, nous évoquerons ensuite plus longuement la personnalité d'Andrée De Jongh, la fondatrice de « La Ligne », avec l'aide de ses compagnons du début, et de ses réseaux d'activités à Bruxelles, Hasselt, Gand, Liège et Namur, qui deviendront plus tard le réseau Comète.

La ligne d'évasion, un mécanisme délicat

La première tâche d'un membre d'équipage qui quitte son avion accidenté en parachute est de cacher son parachute et de contacter une personne de la population locale, en espérant qu'elle pourra l'aider. Pour cela, il reçoit à l'avance quelques directives des services de renseignement : frapper aux portes des pauvres plutôt que des riches. Le personnel des chemins de fer est généralement fiable ; c'est également le cas des ecclésiastiques, les médecins, les directeurs d'école... Dans le cas favorable, il est alors confié aux soins d'une ligne d'évasion. Pour ne pas mettre cette ligne en danger, il faudra vérifier si l'on n'a pas affaire à un Allemand ou à un collaborateur déguisé. Pour cette vérification, les lignes d'évasion utilisent, entre autres, des questionnaires qui leur sont envoyés par le MI9 britannique (*Military Intelligence Section 9*) avec lequel elles sont en contact. Il s'agit souvent de sujets qui ne peuvent être connus que par quelqu'un venant de Grande-Bretagne ou de spécifications et de tâches liées aux avions des équipages.

Le MI9 est fondé dès 1939 dans le but de rapatrier les militaires britanniques des territoires occupés. Au départ, ce service ne peut guère faire plus que se préparer

Hieronder is een gewijzigde versie van het artikel dat gepubliceerd werd in het VTB-magazine 2-2023. De wijzigingen omvatten de opmerkingen van Brigitte d'Oultremont, voorzitter van "Ligne Comète Line - Remembrance".

Inleiding

Eens de initiële schok van de geallieerde nederlaag in het Westen en de bezetting van Nederland, België en een gedeelte van Frankrijk voorbij, ontstaan al snel de eerste clandestiene weerstandskernen. Hun actiedomein is aanvankelijk gericht op inlichtingenwerk, sluikpers, steun aan onderduikers, sabotage en nadien ook op het opzetten van ontsnappingslijnen. In een eerste fase helpen de ontsnappingslijnen ondergedoken militairen en weerstanders naar Groot-Brittannië te ontkomen, maar naarmate de oorlog vordert worden vooral bemanningsleden van neergehaalde geallieerde vliegtuigen opgevangen en terug naar Groot-Brittannië gebracht. Na de Britse overwinning van de "Battle of Britain", begint het bombarderen van Duitsland. De vliegroutes liggen hoofdzakelijk boven België, Nederland en Noord-Frankrijk en er worden regelmatig geallieerde vliegtuigen neergehaald...

In dit artikel worden eerst de diverse aspecten van een ontsnappingslijn geschetst, waarna vier van de belangrijkste organisaties nader belicht worden. De volgende VTB-magazines zullen we het meer uitgebreid hebben over Andrée De Jongh, stichter van "De Lijn", samen met haar eerste gezellen en de netwerken te Brussel, Hasselt, Gent, Luik en Namen. Ze zullen later het Comet netwerk uitmaken.

De ontsnappingslijn, een delicaat mechanisme

De eerste taak van een bemanningslid dat per valscherf zijn getroffen vliegtuig heeft verlaten bestaat er in zijn parachute te verbergen en contact te zoeken met iemand van de plaatselijke bevolking, in de hoop dat deze hem kan helpen. Daarvoor krijgen ze vooraf vanuit de inlichtingendiensten enige richtlijnen: klop liever aan bij armen dan bij rijken, spoorwegpersoneel is doorgaans betrouwbaar, ook geestelijken, artsen, schoolhoofden... In het gunstige geval wordt hij dan overgedragen aan de zorgen van een ontsnappingslijn. Om de vluchtlijn niet in gevaar te brengen wordt eerst onderzocht of men niet te doen heeft met een vermomde Duitser of collaborateur. De ontsnappingslijnen gebruiken voor deze verificatie o.a. vragenlijsten die hen zijn overgemaakt door de Britse MI9 waarmee ze in contact staan (*Military Intelligence Section 9*). Veelal gaat het om aangelegenheden die enkel bekend kunnen zijn door iemand die uit Groot-Brittannië komt of om specificaties en taken die betrekking hebben op het toestel van de bemanningen.

MI9 wordt reeds opgericht in 1939 met als doel Britse militairen te repatriëren uit bezet gebied, aanvankelijk kan deze dienst weinig meer doen dan voorbereidselen maken voor de nakende oorlog: informatie verstrekken aan de eenheden die het Kanaal oversteken en het produceren

à l'imminence de la guerre : fournir des informations aux unités qui traversent la Manche et produire du matériel (couteaux de poche multifonctions, cartes sur des foulards et des mouchoirs, boussoles dissimulées...). Bien que le MI9 soit déjà en action lorsque la guerre éclate à l'Ouest en 1940, le service ne se déploie pleinement qu'avec la guerre aérienne contre l'Allemagne. C'est à ce moment-là que les Britanniques et les Américains etc. perdent beaucoup d'avions et d'équipages au-dessus du territoire occupé. Si, grâce à la montée en puissance de la production de guerre, les avions peuvent être remplacés relativement rapidement, ce n'est pas le cas des équipages qui doivent suivre une longue formation. De plus, la perte de centaines d'aviateurs, sans moyens de rejoindre la Grande-Bretagne, n'est pas une perspective motivante pour ceux qui partent en mission... Pour ces raisons, tous les efforts sont faits pour récupérer autant d'équipages que possible, et le MI9 fournit un soutien substantiel aux lignes d'évasion. Preuve de l'importance que la Grande-Bretagne attache à ces lignes, après la guerre, leurs chefs ont reçu les plus hautes décorations britanniques jamais décernées à des étrangers.

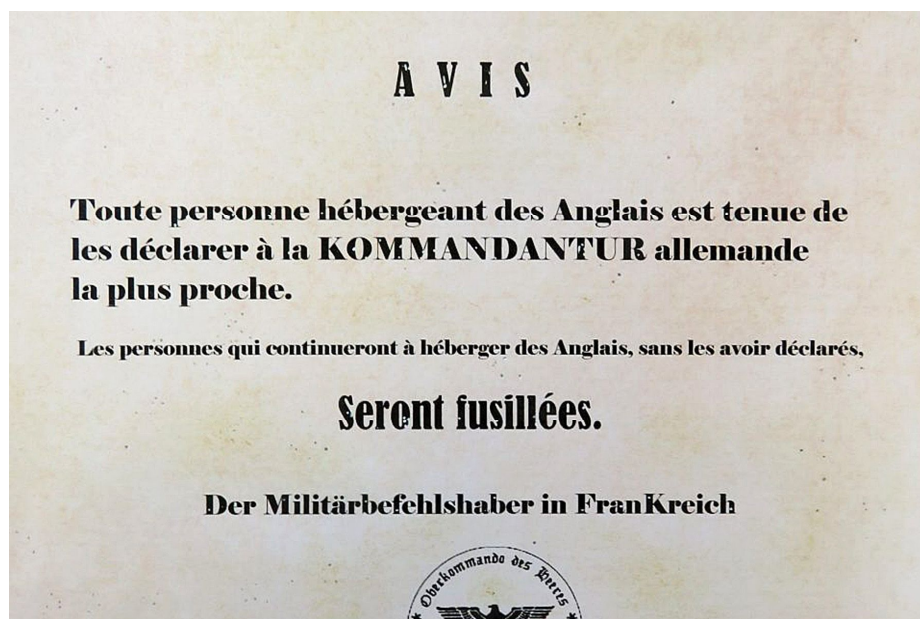
Cependant, les Allemands ont rapidement compris l'importance considérable des aviateurs (pilotes + équipages) pour les forces aériennes alliées, et leurs services secrets n'ont que trop bien compris l'importance des lignes d'évasion pour l'effort de guerre allié. Ils essaieront immédiatement de pénétrer les réseaux en faisant passer les infiltrés pour des aviateurs britanniques ou américains et neutraliser ainsi l'organisation du réseau.

En attendant leur parcours vers ce qu'ils espèrent être la liberté, les aviateurs doivent aussi être temporairement cachés et nourris, ce qui n'est pas évident étant donné le rationnement de l'époque. Pour le voyage, ils ont également besoin de vêtements civils et de faux pa-

van materiaal (zakmessen met meerdere functies, kaarten op sjaals en zakdoeken, verdoken kompassen...). Alhoewel MI9 reeds in actie komt wanneer de oorlog in het Westen uitbreekt in 1940, komt de dienst pas tot volledige ontplooiing met de luchtoorlog boven Duitsland. Hierdoor verliezen zowel Britten als Amerikanen heel wat vliegtuigen en bemanningen boven bezet gebied. Indien vliegtuigen, dankzij de opgevoerde oorlogsproductie, relatief snel kunnen vervangen worden, is dit niet het geval voor de bemanningen die een lange opleiding moeten volgen. Ook is het verlies van honderden vliegeniers, zonder enig uitzicht om terug Engeland te vervoegen, geen motiverend uitzicht voor diegenen die op zending vertrekken... Om deze redenen wil men er alles op zetten om zo veel mogelijk bemanningen te recupereren en verleent MI9 een substantiële steun aan de ontsnappingslijnen. Als bewijs van het belang dat Engeland aan deze lijnen heeft gehecht werden na de oorlog aan de leiders ervan de hoogste Britse onderscheidingen toegekend ooit aan buitenlanders uitgereikt.

Ook de Duitsers zijn zich echter snel bewust van het aanzienlijk belang van de vliegeniers (piloten + bemanning) voor de geallieerde luchtmacht en hun geheime diensten beseffen maar al te goed het belang van de ontsnappingslijnen voor de geallieerde oorlogsinspanning. Vandaar dat zij onmiddellijk proberen de netten te penetreren en infiltranten te doen doorgaan voor Engelse of Amerikaanse vliegeniers en alzo de organisatie van het net in de diepte te doorgronden en op te doeken.

In afwachting van hun reis naar, wat men hoopte, de vrijheid zou zijn, moeten vliegeniers ook tijdelijk verborgen en gevoed worden, wat gezien de toenmalige rantsoenering niet evident was. Voor de reis hebben ze ook burgerkleding en valse papieren nodig. In het geval van Comet kon men hier rekenen op de medewerking van onder meer de gemeenteadministratie van Schaarbeek.



The German occupying forces showed no mercy for those who helped "Englishmen" to escape.

piers. Dans le cas de Comète, une ligne d'évacuation belge, ils peuvent compter, entre autres, sur la coopération de l'administration communale de Schaerbeek.

La plupart des routes d'évasion passent par la France, par les Pyrénées et par l'Espagne, jusqu'à Gibraltar ou le Portugal. Le seul moyen de transport approprié pour ce long et dangereux voyage est le train. Le trip s'effectue en plusieurs étapes, à chaque fois accompagné d'une « escorte » de la ligne d'évasion. Les contrôles stricts de la Gestapo, de la Geheime Feldpolizei ou des membres de la Milice française constituent une sérieuse menace tout au long du chemin, de sorte que les réfugiés doivent avoir les bons papiers à chaque étape. Par ailleurs, toute trace des étapes ou escortes précédentes doit être détruite. Les accompagnants devront faire preuve de beaucoup de courage et de sang-froid vu que la plupart des Britanniques et des Américains ne parlent pas ou mal le français et ne connaissent pas les coutumes du pays.

Après ce périlleux voyage en train, vient la traversée des Pyrénées, guidée par des locaux, le long de dangereux itinéraires de contrebande et en se méfiant des gardes-frontières. Bien que la traversée de la France et des Pyrénées soit la partie la plus dangereuse du voyage, en Espagne, le risque est grand de se faire arrêter par la Guardia Civil et de se retrouver dans le tristement célèbre camp de Miranda de Ebro.

La ligne « Comète »

Au printemps 1941, Frédéric De Jongh, directeur d'une école primaire à Schaerbeek, s'active, entre autres, dans le Renseignement avec le groupe de résistance « Luc ». Et sa fille Andrée (Dédée), âgée de 24 ans, revenue de l'hôpital de Bruges où elle soignait les blessés de Dunkerque, cherche maintenant à aider les soldats britanniques à regagner leur patrie. Chez les De Jongh, on échange ses expériences. Aidée très tôt par son père Frédéric De Jongh, et par d'autres patriotes comme Arnold Deppé, le Baron Donny et Charlie Morelle, Andrée De Jongh va créer « La Ligne ». Plus tard, après l'arrestation de Dédée, la Ligne sera rebaptisée « Comète » par les Britanniques en raison de la vitesse à laquelle elle transfère les évadés. La ligne commence à Bruxelles où les évadés sont rassemblés, hébergés, nourris, munis de faux papiers et initiés aux coutumes européennes. De Bruxelles, accompagnés d'une « escorte », ils passent à pied la frontière, ensuite en train par Valenciennes, Lille, Paris, Bordeaux, jusqu'à Bayonne. La traversée des Pyrénées s'effectue de Saint-Jean-de-Luz à San Sebastian, d'où ils sont pris en charge par le MI.9 britannique, géré depuis le Consulat à Bilbao ou leur département à l'Ambassade à Madrid. Le voyage se poursuit vers Gibraltar ou Lisbonne. La devise de « Comète » est *Pugna Quin Percutias*, ce qui signifie « combattre sans armes », car l'organisation ne veut pas offrir de résistance armée ou violente à l'occupation allemande.

Dédée fonde les bases de cette Ligne par son accord verbal avec Michaël Creswell, Représentant du MI9 à Madrid. Elle joue un rôle clé en tant qu'organisatrice des relais et

De meeste ontsnappingsroutes lopen langs Frankrijk over de Pyreneeën en Spanje naar Gibraltar of Portugal. Het enige geschikte vervoermiddel voor deze lange en gevaarlijke reis is de trein. De trip wordt gemaakt in verschillende etappes, telkens onder begeleiding van een "helper" van de vluchtlijn. Onderweg dreigen strenge controles door de Gestapo, Geheime Feldpolizei of leden van de collaborerende Franse Militie, zodat de vluchtelingen op iedere etappe over de juiste papieren dienen te beschikken. Ook moeten telkens alle sporen van vroegere etappes of begeleiders vernietigd worden. Bovendien spreken de meeste Britten of Amerikanen geen of gebrekkig Frans en kennen ze de gewoontes van het land niet; dit vergt heel wat moed en koelbloedigheid van de begeleiders.

Na deze hachelijke treinreis komt de oversteek van de Pyreneeën, gegidst door lokale medewerkers, langs gevaarlijke smokkelwegen en steeds alert voor de grensbewakers. Hoewel de tocht door Frankrijk en de oversteek van de Pyreneeën het gevaarlijkste deel van de reis zijn, bestaat in Spanje nog altijd het risico opgepakt te worden door de Guardia Civil en in het beruchte kamp van Miranda de Ebro terecht te komen.

De Comet line

In het voorjaar van 1941 was Frédéric De Jongh, directeur van een lagere school in Schaerbeek, actief in het inlichtingenwerk bij de verzetsgroep "Luc". Met zijn dochter Andrée (Dédée), 24 jaar oud, die teruggekeerd was uit het ziekenhuis van Brugge waar ze de gewonden van Duinkerken had behandeld, probeerden ze de Britse soldaten te helpen bij hun terugkeer naar huis. Bij de De Jonghs werden de ervaringen gedeeld. Met de hulp van haar vader Frédéric De Jongh en andere patriotten zoals Arnold Deppé, Baron Donny en Charlie Morelle richtte Andrée De Jongh "La Ligne" op. Later, na de arrestatie van Dédée, werd de Ligne door de Britten omgedoopt tot de "Comet" vanwege de snelheid waarmee zij de ontsnapte gevangenen overbrachten. De lijn begon in Brussel, waar de ontsnapten werden opgepakt, gehuisvest, gevoed, voorzien van valse papieren en geïntroduceerd in de Europese gewoonten. Vanuit Brussel staken zij, begeleid door een "escorte", te voet de grens over en vervolgens per trein via Valenciennes, Lille, Parijs en Bordeaux naar Bayonne. Via Saint-Jean-de-Luz staken zij de Pyreneeën over naar San Sebastian, waar zij werden opgepikt door de Britse MI9, beheerd vanuit het consulaat in Bilbao of hun afdeling op de ambassade in Madrid. De reis ging verder naar Gibraltar of Lissabon. Het motto van Comète was *Pugna Quin Percutias*, wat "vechten zonder wapens" betekende, omdat de organisatie geen gewapend of gewelddadig verzet wilde bieden tegen de Duitse bezetting.

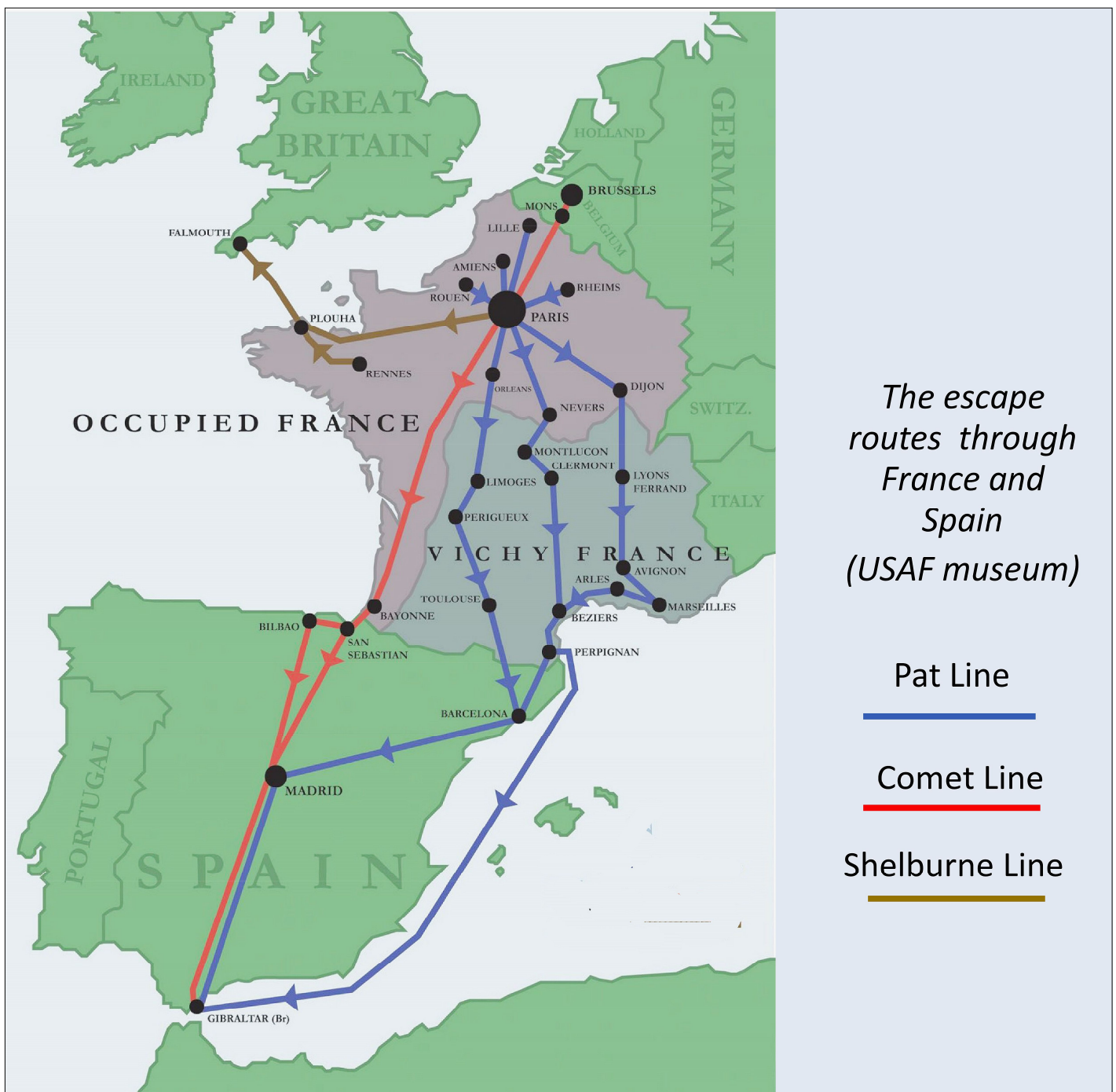
Dédée legde de basis voor deze lijn door haar mondelinge overeenkomst met Michaël Creswell, de vertegenwoordiger van MI9 in Madrid.

elle-même « escorte » à travers la France et les Pyrénées. Son père organise la réception globale à Bruxelles et le relais à Paris. Elvire de Greef, surnommée Tante « Go » pour sa vivacité, - (Elle n'a aucun lien de parenté avec un membre du réseau Comète) - et sa famille se portent garantes d'un refuge à Anglet, au Pays basque français, où ils arrivent au début de la guerre comme réfugiés. Elle était secrétaire dans une société connue par Arnold Deppé. « Tante Go » devient un pilier incontournable de la ligne d'évasion par sa détermination efficace.

La première traversée de la Ligne, guidée par Dédée et Arnold Deppé, vers l'Espagne a lieu en juin 1941. Une douzaine de réfugiés réussissent à traverser les Pyrénées et, une fois en Espagne, sont livrés à eux-mêmes. Rattrapés par la police espagnole, trois d'entre eux sont remis aux Allemands ; les autres sont condamnés à une amende et à une peine de prison. À la suite de cette expérience,

Zij speelde een sleutelrol als organisator van de opslagplaatsen en als begeleidster door Frankrijk en de Pyreneeën. Haar vader organiseerde de algemene ontvangst in Brussel en de opvang in Parijs. Elvire de Greef, bijgenaamd Tante "Go" vanwege haar levendigheid (ze was geen familie van een lid van het Comète-netwerk), en haar familie vonden hun toevlucht in Anglet, in Frans Baskenland, waar ze aan het begin van de oorlog als vluchtelingen aankwamen. Ze was secretaresse in een bedrijf dat bekend was bij Arnold Deppé. "Tante Go" werd door haar effectieve vastberadenheid een efficiënte pijler van de vluchtlijn.

De eerste oversteek naar Spanje, onder leiding van Dédée en Arnold Deppé, vond plaats in juni 1941. Een tiental vluchtelingen slaagde erin de Pyreneeën over te steken en werden, eenmaal in Spanje, aan hun lot overgelaten. Drie van hen werden gevat door de Spaanse politie

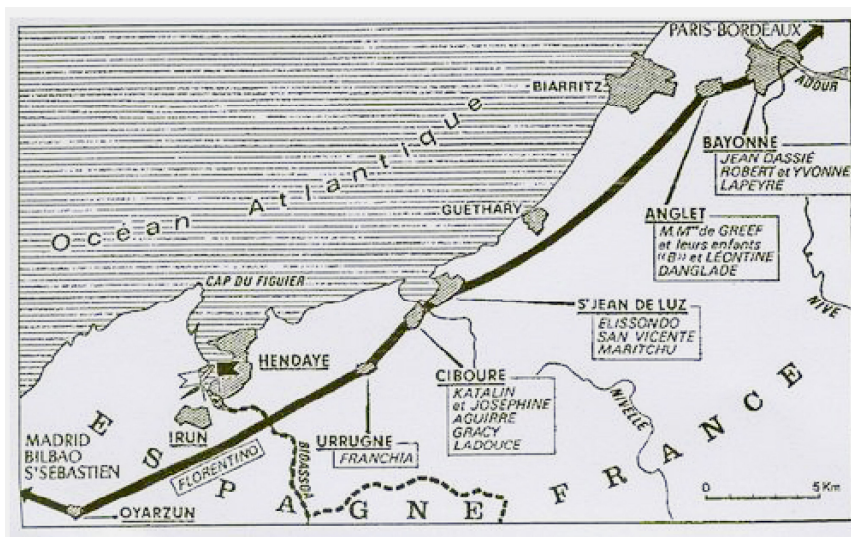


une seconde traversée est organisée fin juillet et se divise en deux, Arnold Deppé est arrêté à Lille avec ses évadés. Andrée De Jongh arrive par Valenciennes à San Sebastian et décide de demander l'aide des Britanniques. Elle et son groupe, dont un soldat britannique, passent les Pyrénées avec un passeur basque, et se présentent au Consulat britannique de Bilbao. Elle convainc les Britanniques de prendre en charge le coût du transfert des soldats et des équipages alliés depuis la Belgique vers l'Espagne, mais refuse toute autre aide ou intervention du MI9 britannique ou du gouvernement belge à Londres. Elle est convaincue que depuis la Grande-Bretagne, il est impossible « d'évaluer, comme elle sur place, la situation dans laquelle la ligne d'évacuation doit travailler ».

Elle crée, là-même, les bases de la Ligne Comète, fonctionnant de la Belgique à Gibraltar.

en overgeleverd aan de Duitsers; de anderen kregen een boete en een gevangenisstraf. Na deze ervaring werd eind juli een tweede oversteek georganiseerd en in tweeën gesplitst. Arnold Deppé werd met zijn ontsnapt in Lille gearresteerd. Andrée De Jongh kwam via Valenciennes in San Sebastian aan en besloot de Britten om hulp te vragen. Zij en haar groep, waaronder een Britse soldaat, staken met een Baskische smokkelaar de Pyreneeën over en meldden zich bij het Britse consulaat in Bilbao. Ze overtuigde de Britten ervan de kosten van de overbrenging van de geallieerde soldaten en bemanningen van België naar Spanje te dekken, maar weigerde verdere hulp of tussenkomst van de Britse MI9 of de Belgische regering in Londen. Zij was ervan overtuigd dat het vanuit Groot-Brittannië onmogelijk was "de manier waarin de evacuatielijns moest werken te beoordelen, zoals zij ter plaatse deed".

Het was daar dat zij de basis legde voor de Comet Line,



Crossing the Pyrenees

Dédée effectue un total de 24 traversées au cours desquelles elle accompagne 118 équipages. Lors de son dernier voyage à travers les Pyrénées, elle est trahie et arrêtée le 15 janvier 1943. Elle survit aux camps de concentration de Ravensbrück et de Mauthausen. Son père doit bientôt quitter Bruxelles pour Paris. Il est arrêté le 7 juin 1943, est exécuté à la forteresse du Mont-Valérien, le 28 mars 1944. La bien connue petite Andrée Dumon dite 'Nadine', à 19 ans, entre dans « La Ligne » et seconde Frédéric De Jongh à Bruxelles. Elle est arrêtée en 1942 et internée par les Allemands. Elle survit aux camps de concentration et son récit est paru dans un ouvrage intitulé « Je ne vous ai pas oubliés ».

Cependant, la ligne continue de fonctionner, dirigée en Belgique jusqu'en février 1943 par Jean Greindl (Némo), directeur d'une organisation caritative « Swedish Canteen ». Il organise le transfert des aviateurs alliés de Bruxelles à Paris, avec comme bras droit Peggy van Lier.

Après l'arrestation d'Andrée De Jongh, la direction de toute la ligne du Nord au Sud est reprise merveilleusement par Jean-François Nothomb 'Franco' jusqu'à son

die van België naar Gibraltar opereerde.

Dédée maakte in totaal 24 overtochten waarbij ze 118 bemanningen begeleidde. Op haar laatste tocht over de Pyreneeën werd ze verraden en gearresteerd op 15 januari 1943. Ze overleefde de concentratiekampen Ravensbrück en Mauthausen. Haar vader moest al snel Brussel verlaten voor Parijs. Hij werd op 7 juni 1943 gearresteerd en op 28 maart 1944 in het fort Mont-Valérien geëxecuteerd. Op 19-jarige leeftijd sloot de bekende Andrée Dumon, gekend als Nadine, zich aan bij "La Ligne" en assisteerde Frédéric De Jongh in Brussel. Zij werd in 1942 gearresteerd en door de Duitsers geïnterneerd. Ze overleefde de concentratiekampen en haar verhaal werd gepubliceerd in een boek getiteld "Je ne vous ai pas oubliés" ("Ik ben u niet vergeten").

De lijn bleef echter actief in België tot februari 1943, geleid door Jean Greindl (Némo), directeur van een liefdadigheidsorganisatie genaamd "Swedish Canteen". Hij organiseerde de overbrenging van geallieerde vliegeniers van Brussel naar Parijs, met Peggy van Lier als zijn rechterhand.

Na de arrestatie van Andrée De Jongh nam Jean-François

arrestation début 1944. Ensuite, ce sera l'opération Marathon (voir plus loin).

Entre juillet 1941 et septembre 1944, Comète organise 105 évasions, les deux dernières se faisant par avion C-47 depuis Biarritz. 287 soldats et 76 civils sont mis en sécurité, 44 sont transférés vers une autre ligne d'évacuation et 149 sont cachés avec des aides jusqu'à la libération. Au total, 776 soldats et civils sont ainsi aidés par Comète. Malheureusement, quelque 700 aidants sont également capturés par les Allemands et 290 d'entre eux perdent la vie, soit en captivité, soit par exécution.

Opération Marathon

En 1944, Les frappes aériennes contre les infrastructures routières et ferroviaires en vue du débarquement en Normandie rendent de plus en plus difficile le déplacement des évadés à travers la France avec leurs protecteurs. Cela incite Airey Neave du MI9 à concevoir un plan pour cacher les équipages abattus dans des camps secrets dans les forêts des Ardennes belges et de l'intérieur de la France (Le Mans). Là, ils doivent attendre l'arrivée des Alliés. Pour élaborer ce plan, il s'assure l'aide de trois Belges ayant des liens avec Comète : Jean de Blommaert, Georges d'Oultremont et Albert Ancia.

Ceux-ci choisissent deux lieux pour les camps : la forêt de Fréteval entre Châteaudun et Vendôme, une forêt dans le Loire et Cher, non loin du Mans, et les forêts des Ardennes belges.

Le plus grand camp se trouve dans la forêt de Fréteval, d'une superficie de 775 km², et porte le nom de code « Sherwood ». À la demande de Jean Blommaert, la résistance locale ne mène pas d'actions offensives dans ce secteur afin de ne pas attirer l'attention des Allemands sur la zone, mais se limite à un soutien logistique. Le camp est dirigé par le Wing Cdr belge Lucien Boussa. Après avoir commandé le 350 (Be) Sqn, il est passé aux SAS (Special Air Services) au début de 1944, et arrive au camp le 13 mai 1944. Sur les conseils d'un résistant local, il s'installe dans la gare de Saint-Jean-Froidmentel, d'où il coordonne l'opération. Le 14 août 1944, les 132 hommes du camp sont récupérés par un commando dirigé par A. Neave et emmenés au Mans.

La ligne Pat (O'Leary)

Après la campagne des 18 jours à laquelle il a participé avec son régiment, le 1^e Lancier, le lieutenant-médecin Albert Guérissse rejoint l'Angleterre. Il va participer à des opérations clandestines le long des côtes françaises en tant que Lieutenant-Commander (capitaine de corvette) de la Royal Navy Reserve. Pour cacher son identité belge à l'ennemi, il se fait passer pour un Canadien, Pat O'Leary.

Pendant ce temps, le capitaine écossais Ian Garrow a mis en place une organisation d'évasion dans la France de Vichy. Lorsqu'il est arrêté par la police française en octobre 1941, Pat O'Leary prend la relève.

Nothomb "Franco" op meesterlijke wijze de leiding van de hele linie van noord naar zuid over, tot zijn arrestatie begin 1944. Toen kwam Operatie Marathon (zie hieronder).

Tussen juli 1941 en september 1944 organiseert Comet 105 ontsnappingstochten, de laatste twee gebeuren per vliegtuig C-47 vanuit Biarritz. 287 soldaten en 76 burgers werden in veiligheid gebracht, 44 werden overgebracht naar een andere evacuatielijn en 149 werden bij helpers verborgen tot de bevrijding. In totaal worden zo 776 militairen en burgers door Comet geholpen. Helaas worden ook een zeventienhonderdtal helpers door de Duitsers gevat en 290 onder hen verliezen het leven hetzij in gevangenschap of door executie.

Operatie Marathon

In voorbereiding van de landing in Normandië in 1944 maken de luchtaanvallen tegen weg- en spoorinfrastructuur het de ontsnappingslijnen steeds moeilijker om met hun beschermelingen door Frankrijk te reizen. Dit zet Airey Neave van MI9 aan een plan te ontwerpen om neergehaalde bemanningen te verschuilen in geheime kampen in de bossen van de Ardennen en het Franse binnenland. Daar moeten ze wachten op de komst van de geallieerden. Voor de uitwerking van dit plan doet hij beroep op drie Belgen die bindingen hebben met Comet: Jean de Blommaert, Georges d'Oultremont en Albert Ancia.

Deze kiezen twee locaties voor de kampen: het woud van Fréteval tussen Châteaudun en Vendôme, een woud tussen de Loire en Cher, niet ver van Le Mans, en de bossen van de Belgische Ardennen.

Het grootste kamp bevindt zich in het 775 km² grote woud van Fréteval, en heeft de codenaam "Sherwood". Op vraag van Jean Blommaert voert de lokale weerstand geen offensieve acties in deze streek om de aandacht van de Duitsers niet op de zone vestigen, maar zich te beperken tot logistieke steun. Het kamp wordt geleid door de Belgische Wing Cdr Lucien Boussa, die na zijn beurt als commandant van 350 (Be) Sqn, begin 1944 is overgegaan naar SAS (Special Air Services), en op 13 mei 1944 in het kamp aankomt. Op aanraden van een lokale weerstander installeert hij zich in het spoorwegstation van Saint-Jean-Froidmentel, vanwaar hij de operatie coördineert. Op 14 aug 1944 worden de 132 mannen die zich in het kamp bevinden opgehaald door een commando o.l.v. A. Neave en naar Le Mans gebracht.

De Pat (O'Leary) lijn

Na de 18-daagse veldtocht, waarmee hij met zijn regiment, het 1^e Lansiers, heeft deelgenomen, vervoegt Luitenant-geneesheer Albert Guérissse Engeland. Spoedig neemt hij als Lieutenant-Commander (Korvetkapitein) van de Royal Navy Reserve deel aan clandestiene operaties langs de Franse kust. Om zijn Belgische identiteit voor de vijand te verbergen geeft hij zich uit voor de Canadees Pat O'Leary.

De Schotse Kapitein Ian Garrow heeft ondertussen een ontsnappingsorganisatie opgezet in Vichy-Frankrijk. Wanneer hij in oktober 1941 gearresteerd wordt door de Franse politie, neemt Pat O'Leary de leiding over.

Depuis Marseille, il organise des lignes d'évasion vers Gibraltar et Lisbonne. Au début, certaines évasions se font le long de la Méditerranée, mais les risques devenant trop grands, il décide de passer par les Pyrénées.

À partir de novembre 1942, lorsque les Allemands occupent la France de Vichy, les risques augmentent. En effet, au début de 1943, l'organisation est infiltrée par des sympathisants nazis. Pat O'Leary est arrêté le 2 mars 1943, ainsi que de nombreux collaborateurs, ce qui détruit presque la ligne. Marie Dissard, 61 ans, reconstruit la ligne au départ de Toulouse. Dès lors, la ligne s'appellera « Françoise ». Au total, la ligne Pat a aidé quelque 650 personnes à s'échapper.

Albert Guérissse survit aux camps de concentration de Mauthausen, Natzweiler et Dachau. Il participe à la guerre de Corée en tant que chef du détachement médical belge, puis deviendra chef du service médical en tant que général-major.

La ligne Shelburne

À partir de juin 1940, les services secrets britanniques utilisent des torpilleurs et de plus petits navires pour déposer des agents sur les côtes bretonnes et récupérer des évadés et autres réfugiés. Ils opèrent les nuits sans lune et les bateaux sont équipés de pots d'échappement silencieux et de cordes d'ancrage qui peuvent être coupées à la hache en cas de danger.

Au cours de l'année 1943, alors que les lignes terrestres Comète et Pat O'Leary ont de plus en plus de mal à rester opérationnelles, une ligne d'évasion par la mer depuis les côtes bretonnes est mise en place sous l'impulsion du MI9. La première tentative (ligne Oaktree) n'a pas fait long feu, en partie à cause du manque de rigueur de son chef, et est dissoute par les forces d'occupation allemandes. Cependant, Raymond Labrosse, l'opérateur radio canadien de la ligne, parvient à rejoindre l'Angleterre et convainc le MI9 que l'évacuation par la mer est possible, mais qu'elle doit être traitée différemment. Le

Vanuit Marseille organiseert Pat O'Leary de vluchtwegen naar Gibraltar en Lissabon. Aanvankelijk gebeuren enkele ontvluchtingen langs de Middellandse Zee, maar snel wordt dit te riskant en gaat men via de Pyreneeën.

Vanaf november 1942, wanneer de Duitsers Vichy-Frankrijk bezetten, stijgen de risico's. Begin 1943 wordt de organisatie geïnfilteerd door nazi-sympathisanten. Pat O'Leary wordt op 2 maart 1943 gearresteerd, evenals veel medewerkers, wat de lijn bijna te gronde richt. De 61-jarige Marie Dissard bouwt de lijn terug op met als basis Toulouse, vanaf dan wordt de lijn "Françoise" genoemd. De Pat line heeft in totaal ongeveer 650 personen helpen ontkomen.

Albert Guérissse overleeft de concentratiekampen van Mauthausen, Natzweiler en Dachau, neemt deel aan de Koreaanse oorlog als hoofd van het Belgisch medisch detachement en wordt later als generaal-majoor hoofd van de Medische Dienst.

De Shelburne line

Vanaf juni 1940 gebruiken de Britse geheime diensten torpedoboten en kleinere vaartuigen om agenten af te zetten op de Bretoense kusten en om er ontsnapt en andere vluchtelingen op te halen. Zij opereren bij maanloze nachten en de vaartuigen zijn uitgerust met gedempte motoruitlaten en ankertouwen die bij dreigend gevaar met een bijl kunnen doorgesneden worden.

Wanneer in de loop van 1943 de landlijnen Comet en Pat O' Leary het steeds moeilijker krijgen om operationeel te blijven, wordt onder impuls van MI9 een ontsnappingslijn over zee vanaf de Bretoense kust opgezet. De eerste poging (Oaktree line) is geen lang leven beschoren, mede door de loslippigheid van zijn leider en wordt door de Duitse bezetter opgedoekt. Raymond Labrosse, de Canadese radio operator van de lijn, slaagt er echter in om Engeland te vervoegen en overtuigt MI9 dat evacuatie over zee mogelijk is, maar anders moet aangepakt worden. MI9 stemt hiermee in en selecteert de Canadese



The Shelburne Line

Embarkment of refugees took place at the bottom of a cliff called Anse Cochat under the idle eyes of the Germans.

The coastline was invisible for the occupants of the bunker.

MI9 accepte et choisit le sergent-major canadien Lucien Dumais comme chef de la nouvelle ligne d'évasion « Shelburne ». Tous deux sont déposés au sol par un Lysander près de Soissons dans la nuit du 16 au 17 novembre 1943. Rapidement, Dumais (Léon) et Labrosse (Claude) organisent des « planques » en Bretagne et à Paris, recrutent les aides locaux nécessaires et choisissent une plage appropriée près de l'Anse Cochat, nom de code « Bonaparte ». Dans la nuit du 28 au 29 janvier 1944, une première évacuation de 19 réfugiés se déroule sans encombre.

Pourtant, cette route n'est pas sans danger... Tout d'abord, les côtes bretonnes sont traîtresses en raison des forts courants et des rochers cachés sous la ligne de flottaison. De plus, le temps en hiver est très capricieux avec des vents forts, des vagues, du brouillard, de la pluie ou de la neige. La plage est également difficile d'accès en raison des falaises abruptes et n'est pas sans danger car les Allemands y ont enterré des mines terrestres. C'est pourquoi le MI9 mettra un détecteur de mines à disposition de la ligne de Shelburne.

La ligne a pour particularité de permettre à un groupe d'environ 20 réfugiés de s'échapper en même temps. Ceux-ci seront d'abord rassemblés à Paris, munis de fausses identités bretonnes et transférés sur préavis du MI 9 vers des lieux sûrs sur la côte bretonne, près de Plouha et Guingamp. L'évacuation finale est confirmée par la BBC « Ici Londres » avec le message « *Bonjour tout le monde à la maison d'Alphonse* ». Puis les réfugiés sont rassemblés et escortés jusqu'à la côte par des résistants locaux qui connaissent bien les falaises. Il s'agit d'une randonnée de deux kilomètres, de nuit et dans le plus grand silence. Avant de descendre les falaises et de pénétrer sur la plage, les mines sont d'abord repérées à l'aide du détecteur et les endroits marqués avec un mouchoir blanc. Ensuite, les réfugiés pataugent jusqu'à la taille vers des barques qui les emmènent aux navires situés à trois kilomètres de la côte. Le voyage jusqu'à Dartmouth dure environ quatre heures. Au retour, les résistants rapportent à terre des armes, des radios et de l'argent et, bien sûr, les mouchoirs sont évacués. Tout cela sous l'œil peu méfiant d'un bunker allemand situé au sommet de la falaise de l'Anse Cochat...

Pour éviter d'attirer l'attention sur le débarquement en Normandie, les opérations de Shelburne sont interrompues de la fin mars à la mi-juillet 1944 et reprennent en août. La ligne Shelburne fonctionne de janvier à août 1944, évacuant un total de 136 réfugiés vers l'Angleterre en huit « pick-ups ».

En synthèse

Selon le MI9, 2.373 aviateurs britanniques et du Commonwealth et 2.700 membres d'équipages américains ont été ramenés en Angleterre par les différentes lignes d'évasion pendant la guerre. À la fin de la guerre, la Royal Air Force Escape Society a estimé que quelque 14.000

Sergeant Majoor Lucien Dumais als leider van de nieuwe ontsnappingslijn "Shelburne". Beiden worden in de nacht van 16 op 17 november 1943 door een Lysander nabij Soissons aan de grond gezet. Al snel organiseren Dumais (Léon) en Labrosse (Claude) "safe houses" zowel in Bretagne als in Parijs, rekruteren de nodige lokale helpers en selecteren een geschikt strand nabij Anse Cochat met als codenaam "Bonaparte". In de nacht van 28 op 29 januari 1944 verloopt een eerste evacuatie van 19 vluchtelingen vlekkeloos.

Toch is deze route niet zonder gevaar... Vooreerst is de kust van Bretagne verraderlijk door sterke stromingen en rotspartijen die verdoken zijn onder de waterlijn. Daarenboven is het weer tijdens de winter zeer wispelturig met sterke wind, golfslag, mist, regen of sneeuw. Ook het strand is moeilijk toegankelijk wegens de steile kliffen en niet zonder gevaar aangezien de Duitsers daar landmijnen hebben ingegraven. MI9 zal daarvoor een mijndetector ter beschikking stellen van de Shelburne line.

Een bijzonderheid van de lijn is dat zij in een keer een groep van een twintigtal vluchtelingen kan laten ontsnappen. Deze worden eerst in Parijs verzameld, voorzien van valse Bretoense identiteiten en op bericht van MI 9 overgebracht naar veilige plaatsen aan de Bretoense kust, nabij Plouha en Guingamp. De uiteindelijke evacuatie wordt bevestigd via de BBC "Ici Londres" met het bericht « *Bonjour tout le monde à la maison d'Alphonse* ». Dan worden de vluchtelingen verzameld en onder begeleiding van lokale weerstanders, die vertrouwd zijn met de kliffen, naar de kust gebracht. Het is een tocht van 2 km bij nacht en in de grootste stilte. Vooraleer de kliffen af te dalen en het strand te betreden worden eerst de mijnen opgespoord met behulp van de detector en de plaatsen gemarkeerd met een witte zakdoek. Nadien waden de vluchtelingen tot aan hun middel naar de roeiboten die hen naar de vaartuigen brengen 3 km uit de kust. De tocht naar Dartmouth duurt ongeveer 4 uur. In ruil brengen de weerstanders wapens, radio's en geld aan land en uiteraard worden de zakdoeken opgeruimd. Dit alles onder het niets vermoedend oog van een Duitse bunker bovenaan de klif van Anse Cochat...

Om de aandacht niet te vestigen op de landing in Normandië worden vanaf eind maart tot midden juli 1944 de operaties van Shelburne onderbroken en in augustus hervat. De Shelburne line is actief van januari tot augustus 1944 en evacueert in totaal 136 vluchtelingen naar Engeland in acht "pickups".

Nabeschouwing

Volgens MI9 zijn tijdens de oorlog 2373 Britse en Commonwealth vliegeniers en 2.700 Amerikaanse bemanningen door de diverse ontsnappingslijnen terug naar Engeland gebracht. De Royal Air Force Escape Society stelt dat er tegen het einde van de oorlog in totaal

« aidants » ont été impliqués dans les différentes lignes d'évasion ; des milliers d'entre eux seront capturés, souvent torturés et internés. Plus de 500 meurent dans des camps de concentration ou sont fusillés. Plus de la moitié (65-70%) de ces aidants sont des jeunes femmes ; celles-ci se font souvent passer pour des étudiantes et suscitent moins de suspicion de la part des occupants allemands que leurs collègues masculins. Ainsi, sur l'une de ses fausses identités, Andrée De Jongh se fait passer pour « Denise Lacroix », née le 7 juillet 1924, soit presque huit ans de moins qu'elle n'a réellement.

En plus de ces aidants, on estime que pendant la guerre, environ 100.000 civils ont rendu d'une manière ou d'une autre, un ou plusieurs services à une ligne d'évacuation. Le leadership des lignes d'évasion a lui aussi connu de lourdes pertes. En mars 1943, il ne reste plus que Marie-Louise Dissard, 61 ans, pour faire vivre la ligne de Pat O'Leary. Quant à la ligne Comète, en mars 1944, il ne reste plus que trois des douze chefs en poste, les autres ayant été soit exécutés soit internés dans un camp de concentration.

Étant donné la relative facilité avec laquelle les occupants allemands peuvent s'infiltrer dans la ligne d'évasion, on devient extrêmement prudents dans la diffusion des informations. Ainsi, la ligne Comète refuse toujours les radios et autres aides proposées par le MI 9, préférant échanger des instructions par courrier ou par téléphone. En effet, les forces d'occupation allemandes traquent activement les émetteurs radios clandestins, ce qui leur permet de localiser et de démanteler de nombreux noyaux de résistance. En revanche, le soutien financier du MI9 à la ligne d'évasion est accepté avec gratitude : 200 à 300 dollars par fugitif transféré. À partir de juin 1943, après de fréquentes arrestations et une accumulation d'équipages à transférer, Comète accepte, à contre-cœur, le soutien d'un agent belge du MI9, Jacques le Grelle (Jérôme), pour aider les dirigeants surmenés de la ligne.

Dans la deuxième partie, nous évoquerons plus en détail le vécu d'Andrée De Jongh, membre clé de la Ligne Comète.

14.000 "helpers" impliqués ont été impliqués dans les différentes lignes d'évasion, duizenden ervan zijn gevat, vaak gefolterd en geïnterneerd. Meer dan 500 sterven in concentratiekampen of worden gefusilleerd. Ruim de helft (65 à 70%) van deze helpers zijn jonge vrouwen; deze geven zich vaak uit als student en wekken bij de Duitser bezetter minder argwaan op dan hun mannelijke collega's. Aldus gaat Andrée De Jongh op een van haar valse identiteiten door voor "Denise Lacroix", geboren op 7 juli 1924, bijna acht jaar jonger dan zij werkelijk is.

Naast deze helpers wordt geschat dat circa 100.000 burgers tijdens de oorlog op een of andere manier één of meerdere keer een dienst hebben bewezen aan een ontsnapingslijn. Ook de leiding van de ontsnapingslijnen wordt niet gespaard van hevige verliezen. In maart 1943 blijft enkel de 61-jarige Marie-Louise Dissard over om de Pat O'Leary lijn in leven te houden. Wat de Comet Line betreft zijn in maart 1944 nog drie van de 12 leiders op post, de rest is hetzij geëxecuteerd of geïnterneerd in een concentratiekamp.

Gezien het relatief gemak waarmee de Duitse bezetter de ontsnapingslijn kan infiltreren is men uitermate voorzichtig met het verspreiden van informatie. Zo heeft de Comet Line steeds de radio's en andere hulp geweigerd die door MI 9 werd aangeboden en geeft men de voorkeur aan het uitwisselen van instructies door middel van een koerier of telefoon. De Duitse bezetter spoort immers actief de clandestiene radiozenders op en kan zo heel wat weerstandskernen opsporen en ontmantelen. Daarentegen wordt de financiële steun van MI9 aan de ontsnapingslijn met dank aanvaard: 200 à 300 USD per overgebrachte vluchteling. Vanaf juni 1943, na veelvuldige arrestaties en een ophoping van bemanningen om overgebracht te worden, aanvaardt Comet, zij het met tegenzin, de steun van een agent van MI9, Jacques le Grelle (Jérôme), om de overwerkte leiding van de lijn bij te staan.

In het tweede deel gaan we meer in detail over de belevenissen van Andrée De Jongh, sleutelfiguur van de Comet Line.



Two monuments next to the river Bidasoa in the Spanish Pyrenees.

While crossing the Bidasoa on Christmas Eve 1943, Count Antoine d'Ursel and an American pilot, James Burch, drowned in the river's strong currents. The Guardia Civil followed them from the riverbank. Their bodies were recovered further downstream, opposite the village of Biriattou, where the Germans put them on display in front of the church to show the citizens what happens to those who try to escape. The villagers then covered the two bodies with flowers, and the Germans took them both away - their remains were never found.