

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



**Gedenkboek
van de Belgische luchtvaart**

Robert “Bobby” Laumans

Voorgesteld en gepatroneerd door

Michel Mandl

Erevoorzitter

en

Didier Waelkens

Secretaris-generaal

Vertaald door Jean-Paul Buyse, Bruno Ceuppens & Michel Top

Inhoud

I. De persoonlijkheid	
De militaire loopbaan	1
II. Biografie	
Opleiding in de Militaire Luchtvaart	3
10 mei 1940	4
De grote navigatie van de leerling-piloot Robert Laumans	4
Piloot in de RAF	7
Mijn laatste gevecht	8
“Circus 178”	15
III. Belangrijke gebeurtenissen	
De Grote Ontsnapping	19
De bevrijding en het vertrek uit Sagan	32
De veelzijdige kunstenaar	43
Terug naar huis	47
Exodus, voortzetting en einde	52
IV. Getuigenissen	
Pierre Plisnier	60
Generaal Vlieger b.d. Gerard Van Caelenberge	62
André Bar	62
Hulde van de OFC-Old Flyers Club	63
Hulde van het 74 Squadron	66
V. Bijlagen	
RAF-dossier	67
Overlijdensbericht	70
Persberichten	71
Overlijdensbericht de Telegraaf	71
Het Nieuwsblad	73
De Grote Ontsnappingstunnel is gevonden	76
VI. Fotoalbum	77

Robert “Bobby” Laumans

Piloot bij de Royal Air Force en bij Sabena

04.12.1920 — 21.04.2014

I. DE PERSOONLIJKHEID



Geboren in Tervuren op 4 december 1920.

Komt op 1 september 1939 bij de Militaire Luchtvaart als leerling piloot.

Gebrevetteerd als piloot bij de RAF op 18 mei 1941.

Wordt op 1 juni 1942 boven het Kanaal neergeschoten.

Gevangene in Stalag Luft III.

Neemt deel aan de voorbereiding van de “Grote Ontsnapping”.

Bevrijd op 23 mei 1945.

Neemt dienst bij Sabena op 16 mei 1946.

Vliegt gedurende dertig jaar meerdere tienduizenden uren op alle vliegtuigen van de nationale luchtvaartmaatschappij.

De luchtvaartloopbaan

Bobby Laumans treedt op 1 september 1939 in dienst bij de Militaire Luchtvaart als leerling piloot. Hij maakt deel uit van de 82^{ste} promotie.

Op 13 mei 1940 trekt de school voor basis vliegopleiding in Wevelgem zich terug naar Oujda in Marokko.

Op 5 augustus 1940 komt hij via Casablanca in Groot-Brittannië aan.

Hij wordt op 18 mei 1941 als piloot bij de RAF in dienst genomen en dezelfde dag benoemd tot Pilot Officer.

Aanstellingen: bij 74 en 350 Squadron op Spitfire. Hij beschadigt een Fw190 tijdens een luchtgevecht.

Hij wordt benoemd tot Flying Officer op 18 mei 1942.

Op 1 juni 1942 wordt Bobby Laumans tijdens een opdracht in Pas-de-Calais boven het Kanaal neergeschoten. Hij drijft drie dagen rond in zijn rubberboot voordat hij wordt opgepikt door een vaartuig van de Kriegsmarine. Hij wordt opgesloten in Nieuwpoort, vervolgens in Koksijde, en komt uiteindelijk terecht in Sagan (Neder Silezië, Pruisen), in Stalag Luft III.

In 1943 neemt hij deel aan de voorbereiding van "The Great Escape", een cultfilm uit 1963.

Op 18 mei 1945 wordt hij benoemd tot Flight Lieutenant.

Op 2 mei 1945 wordt hij bij Lubeck bevrijd door het Cheshire Regiment (8^{ste} Leger).

Op 3 oktober 1945 wordt hij overgeplaatst naar 123 Wing RAF op Wunstorf (Duitsland).

Op 23 december wordt hij met 135 Wing RAF overgeplaatst naar Fassberg.

In januari 1946 maakt hij een conversie naar Oxford op Coleby Grange met 17 SFTS.

Op 4 april 1946 vervoegt hij het 525 Squadron Transport Command op Membury.

Op 16 mei 1946 verlaat hij de RAF om Sabena te vervoegen als 1^{ste} officier.

Vanaf 20 januari 1947 bekleedt hij achtereenvolgens de functie van gezagvoerder op DC-3, DC-4, DC-6, DC-6B, CV240/440.

In 1948 neemt hij deel aan de operatie "Exodus" in een DC-4, met Georges Jaspis als gezagvoerder, en brengt een vijftigtal passagiers naar Midden-Amerika.

In 1959 wordt hij *captain* op de B707 en in 1960 op de Caravelle.

Het jaar daarop wordt hij *captain* op de B727 en B747.

In 1968 wordt hij benoemd tot Chef Pilot van de B747-vloot.

Tot 1 januari 1969 maakt hij deel uit van het reservekader van het varend personeel van de Luchtmacht.

In 1971 wordt hij hoofd van de gehele Sabena vliegopleiding.

Hij gaat met pensioen op 26 juni 1976, na een laatste vlucht van New York naar Brussel.

Bobby Laumans bezit de volgende onderscheidingen: Officier in de Kroonorde met Zwaarden 1940-1945; Ridder in de Leopoldsorde; Oorlogskruis 1940 met Palm en Bronzen Leeuw; Kruis der Ontsnapt en diverse Britse Medailles en Stars.

Hij is lid van de Spitfire Club, van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart, van de OFC - Old Flyers Club, van de BAFA - Belgian Air Force Association...

II. BIOGRAFIE

Voor deze biografische nota hebben we ons laten inspireren door een artikel uit 2011 van Dominique Simonet, journalist bij La Libre Belgique. Hij had de gelegenheid om Bobby Laumans te interviewen, terwijl hij op weg was van Melsbroek naar Duxford om de 75^{ste} verjaardag van dit mythische vliegtuig, de 'Spitfire', te vieren.

Dit is het verhaal...

Pilotenopleiding in de militaire luchtvaart

Het verhaal van Robert 'Bobby' Laumans begint met het toelatingsexamen voor de Koninklijke Militaire School (KMS) in 1937 en eindigt beroepshalve in juni 1976 in de hoedanigheid van boordcommandant op de legendarische Boeing 747.

Bobby is 17 jaar oud wanneer hij na zijn wetenschappelijke huma-niora het toelatingsexamen voor de KMS aflegt. Aangezien hij niet batig gerangschikt is voor het toelatingsexamen, meldt hij zich op 1 maart 1938, op aanraden van een familielid, aan bij het 2^{de} Regiment Lansiers.

Eind 1938, begin 1939 begint het Belgisch leger resoluut zijn paarden in te ruilen voor gemotoriseerde machines, wat onze vriend



Bij het 2^{de} Rgt Lansiers.

zeer interesseert en hij ontmoet bij toeval militaire vliegeniers. Hij vindt hun werk zo boeiend dat hij vraagt om overgeplaatst te worden naar de Militaire Luchtvaart. Dit wordt toegestaan op 1 september 1939, de dag van de invasie van Polen door Nazi Duitsland en het begin van de Tweede Wereldoorlog.

Robert Laumans wordt toegewezen aan de Vlieg-school van Wevelgem waar hij met de rang van Sergeant toetreedt tot de 82^{ste} promotie van leerling piloten. Als enige militair met een graad wordt hij automatisch aangewezen als promotieoverste.



Leerling piloten in Wevelgem.

B. Laumans is de tweede van links.

10 mei 1940

Op 10 mei 1940 staat zijn promotie op het punt om gebrevetteerd te worden wanneer de oorlog in België uitbreekt. Op 13 mei 1940 vliegt leerling-piloot Robert Laumans een Avro 504, één van de tweedekkers voor de opleiding, naar Frankrijk.

(Het verslag van dit eerste wapenfeit wordt hieronder beschreven door Jean-Pierre Decock. Het werd gepubliceerd in het tijdschrift 2-2012 van onze vereniging).



De grote vlucht van leerling-piloot **ROBERT LAUMANS**

Een Avro 504N van de school in Wevelgem in vlucht in 1932 of 1933, volledig beschilderd in "silver dope", behalve de motorkap die zwart is. (L. Collignon)

Koers zuid, zuidwest

In de vlietschool van Wevelgem zijn Bobby Laumans en zijn collega's druk bezig de beginselen van het vliegen aan te leren. Dit gebeurt in een koortsachtige atmosfeer. Ondanks de neutraliteit van België, is de "Schijnoorlog" reeds begonnen en alhoewel er op de grond niets gebeurt tijdens de laatste maanden van 1939 en de eerste van 1940, zijn de vliegeniers van beide kampen reeds zeer actief. Schaars zijn de dagen zonder gevechten of scher-mutselingen.



De Avro 504N-vloot in Wevelgem.

Bobby Laumans maakt goede vorderingen in de vliegwetenschap en met 60 vliegreuren op de Avro 504N begin mei ligt het behalen van het vliegbrevet en de vleugels binnen handbereik. Het is slechts nog een kwestie van dagen.

Het lot beslist anders en snijdt deze verwachtingen af, want

op 10 mei 1940, bij het eerste ochtendgloren, gaan de Duitsers en hun formidabele Luftwaffe in het offensief. De vlietschool, gelegen aan de Leie tussen Menen en Kortrijk, op een boogscheut van de Frans-Belgische grens, wordt voor het eerst aangevallen rond zes uur 's avonds.

Na enkele min of meer ernstige waarschuwingen verspreiden de instructeurs de vliegtuigen naar secundaire vliegvelden en zelfs naar de naburige weilanden.

Anticiperend op het bombardement van de kazerne die aan de andere kant van de weg Menen-Kortrijk langs het vliegveld ligt, worden de leerling piloten en de dienstplichtigen in kleine groepen over de stad verspreid. Zo zijn er een dertigtal gegroepeerd in de bioscoop van de stad. Een gelukkige ingeving, want het eerste bombardement door een vlucht Heinkel He 111's veroorzaakt veel schade aan het vliegveld en de stad, maar helaas ook veel slachtoffers, zowel burgers als militairen.

Men kan zich de chaos voorstellen die ontstaat wanneer de Duitse offensieve druk toeneemt. De bliksemsnelle opmars van de Wehrmacht brengt de chefs van de Militaire Luchtvaart ertoe opdracht te geven de school terug te trekken naar Frankrijk, ver van de gevechten, om er de opleiding van de leerlingen te voltooien.

Het eigenlijke evacuatiebevel komt aan op 13 mei 1940, de dag van Pinksteren.

Het gros van het personeel moet een treinkonvooi nemen, terwijl de instructeurs de vliegtuigen in vlucht evacueren. Vanwege het ontbreken van adequate kaarten, maar ook vanwege de verspreiding van de vliegtuigen, wordt besloten om kleine onafhankelijke formaties van drie vliegtuigen te vormen. Omdat er niet genoeg instructeurs zijn voor de laatste twee vliegtuigen, heeft hij het geluk om, samen met een andere leerling, door kapitein Franz Burniaux te worden aangewezen voor dit overvliegen.

Bij zonsopgang op 13 mei begeeft de hoofdinstructeur van de formatie zich met zijn wingman en de leerling Robert Laumans naar het noodvliegveld waar de drie Avro 504N's staan die moeten worden overgevlogen. De briefing is eenvoudig: de leider van de formatie, de enige met een kaart, zal als eerste opstijgen en zich op een hoogte van 300 meter boven het veld positioneren totdat de andere instructeur en Bobby hem vervoegen. Het trio zal dan koers zetten naar Amiens, een tussenstop op weg naar hun eindbestemming Tours.

Na het opstijgen klimt Bobby naar 300 meter, maar ziet niemand. Het weer is erg heilig met een felle zon die het zicht op lage hoogte sterk vermindert.

Tot overmaat van ramp ontdekt onze jonge piloot, terwijl hij naar het vliegveld kijkt, talrijke bomexplosies op de grond, wat ongetwijfeld de andere twee piloten ertoe heeft aangezet om zonder dralen te vertrekken. 'À la guerre comme à la guerre', Bobby begrijpt al snel dat hij er alleen voor staat.

Hij besluit te dalen tot 100-150 meter (waar zijn grote kaki groene vleugels hem minder zichtbaar maken voor jagers wanneer hij over het platteland vliegt). Intuïtief neemt hij een koers aan van 200/220 graden, dus zuid/zuidwest.

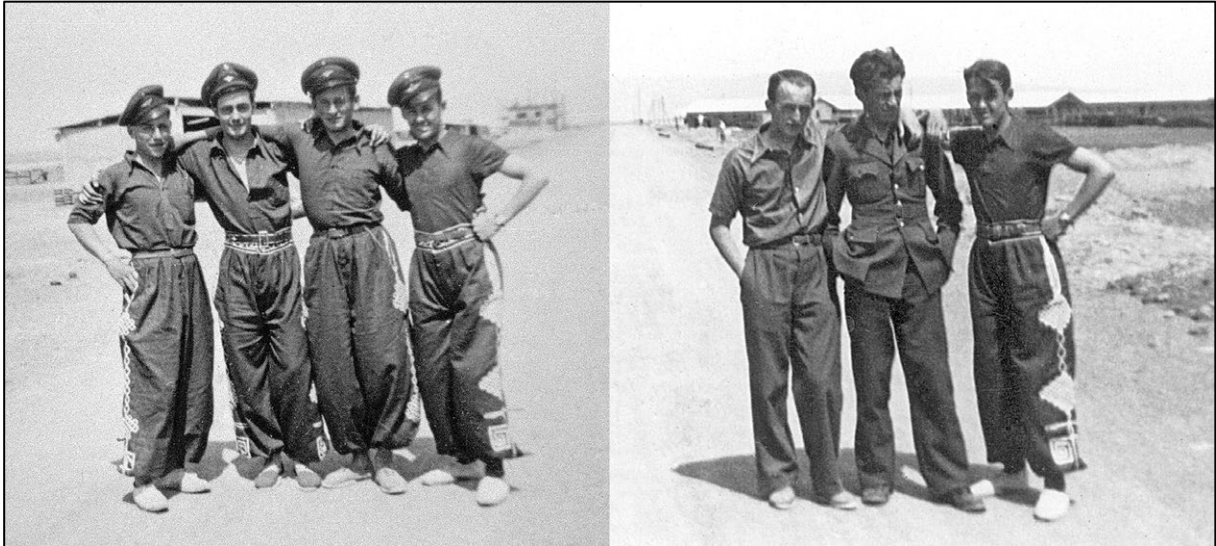
Na ongeveer anderhalf uur ongestoord vliegen over de uitgestrekte, sombere landbouwgebieden van Picardië, bereikt Bobby Laumans de buitenwijken van een vrij uitgestrekte stad aan een grote waterloop. Hij wint wat hoogte en is verrast in het zuidoosten Bloch 152 jagers met blauwe, witte en rode insignes te zien op wat op een vliegveld lijkt. Het volgende moment stijgt een groene vuurpijl op uit de toren en Bobby begint opgelucht aan een circuit om te landen op Rouen-Boos.

Na twee keer de geplande afstand te hebben gevlogen, wordt hij hartelijk verwelkomd door de Fransen. Nadat het vliegtuig en de piloot zijn bijgetankt, begeeft Bobby zich naar Tours, nog steeds zonder kaart. Een Franse officier heeft op een aan de muur bevestigde kaart gewoon de spoorlijn aangegeven die hij moet volgen om zijn bestemming te bereiken.

Terug naar het verslag van Dominique Simonet.

Tegenover de onverbiddelijke Duitse opmars houdt het idee om de vliegopleiding in Frankrijk af te maken niet lang stand. Ze zetten koers naar Oujda, Marokko, waar de vliegtuigen, gekist in Frankrijk, nooit zullen worden uitgepakt.

Op dat ogenblik hebben de Belgische militairen de keuze: terugkeren naar het land, dat nu bezet is, of de strijd van buitenaf voortzetten. Een vijftigtal van hen kiest voor deze optie, waaronder Robert Laumans, die als verstekeling in een Brits vrachtschip Engeland vervoegt: *“Als vliegeniers konden we raden welke kant we opgingen door naar de zon en de sterren te kijken.”*



Delforge, Wijngaerd, Wils en Laumans.

Te Oujda in Marokko...

Livyns, Raes en Laumans.

Een van de grote data in Bobby's geheugen gegrift is 5 augustus 1940, wanneer hij van boord gaat van de 'David Livingstone' in de haven van Cardiff.

Gezien de oorlogsbehoefte wordt, 200 km verderop, in Odiham, een Frans-Belgische vlietschool opgericht. Het doel is het vliegen met de Miles Magister, de Miles Master en uiteindelijk de Hawker Hurricane.



Piloot in de Royal Air Force

Bobby wordt onmiddellijk ingelijfd bij de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië en neemt dienst bij de Royal Air Force. Hij wordt benoemd tot Pilot Officer op 18 mei 1941, Flying Officer op 18 mei 1942 en Flight Lieutenant op 18 mei 1945. In 1941, op 21-jarige leeftijd, krijgt onze jonge piloot zijn vleugels bij de RAF en wordt naar het 74^{ste} Squadron gestuurd.

Voor dit 'Tiger Squadron' waarvan de piloten, na het overleven van de Battle of Britain, gehard zijn, is een van de opdrachten het jagen op de Duitse Focke-Wulf Fw 200 'Condor' die konvooien op de Atlantische Oceaan bombarderen.

Tijdens dit interview lacht Bobby Laumans: "Onder ons gezegd, ik heb nooit een Condor gezien".

Binnenkort zal hij echter wel Focke Wulf's zien.

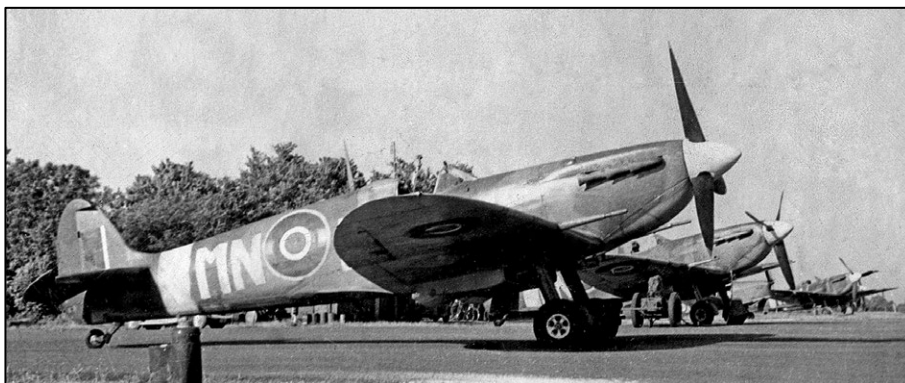


Laumans in het 74 Squadron RAF te Llanbedr.

Intussen is het 350^{ste} Squadron van de RAF geboren, het eerste volledig Belgische squadron, qua manschappen, maar niet qua vliegtuigen, Spitfire Mark V, type B of C, afhankelijk van de bewapening. Robert Laumans wordt er ingelijfd op 3 april 1942, kort voordat 350 Squadron op 15 april verhuist naar Debden, 30 à 35 mijl van Duxford.

Van 20 maart tot 29 december 1942 was de bevelhebber van de B Flight, deze van Laumans, niemand minder dan Ivan Du Monceau de Bergendal. Een aas met acht bevestigde en drie waarschijnlijke overwinningen.

Het serieuze werk begint: "Op 23 mei 1942, na een gevecht met een Focke-Wulf 190, opvolger van de Messerschmitt 109, duidelijk sneller, krachtiger, beter in klimmen en in bewapening dan onze Spitfire V, wordt mij een 'beschadigde Fw-190' toegekend."



Spitfire Mk.V van het 350 (Belgian) Sqn RAF.

De 190 staat dan nog maar in zijn operationele kinderschoenen: zoals bij alle techniek kent hij jeugdziekten en de Duitse piloten vallen schuchter achterblijvers of andere zwakke doelen aan. Het geallieerde commando besluit te zien wat dit nieuwe vijandelijke toestel in zijn mars heeft en zet twaalf squadrons van twaalf vliegtuigen in de lucht als lokaas. Op die dag, 1 juni 1942, krijgt het 350^{ste} de opdracht om Hawker Hurricanes te escorteren op een bombardementsmissie in de omgeving van Brugge. Pech, de Duitse jagers hebben besloten er ook heen te gaan: “*Dit belooft een fameus gevecht!*” Naam van de operatie: “Circus 178”.

Voor Laumans en zijn collega's wordt het een groot circus à la Pierre Clostermann.

Hier is Bobby's verslag van zijn laatste missie...

Mijn laatste gevecht

Rond die tijd heb ik 48 zendingen tegen de vijand, eerst met het 74 RAF Tiger Squadron en daarna met 350 Squadron dat iedereen kent. De reden voor deze verandering is dat het 74 Squadron gaat strijden in het Midden Oosten en Noord Afrika en dat de Belgische autoriteiten in Londen de Belgische piloten in Groot-Brittannië willen houden met het oog op de ontschepping. Met zijn twee, E. Winterbeek en ikzelf, stappen we over van het ene squadron naar het andere. Na een verblijf in Atcham en Warmwell, komen we aan in Debden waar reeds twee beroemde squadrons, die zich in de Battle of Britain hebben onderscheiden, zijn



April 1942: het 350 Squadron te Warmwell. Bobby Laumans is op de schouders van Limet, rechts.

gestationeerd, 111 Squadron (of Triple One) en 71 Squadron, het gerenommeerde Amerikaanse Eagle Squadron.

Het squadron vliegt bijna dagelijks tegen de vijand met invallen in Frankrijk en België. We zijn uitgerust met de Spitfire VB (twee 20 mm kanonnen en vier Browning .303 machi-negeweren). We verliezen onze eerste piloten, met name op 23 mei 1942 tijdens een verwoed gevecht in de omgeving van St-Omer, waarbij Louis Peeters zich redt met zijn valscherms en E. Winterbeek sneuvelt. Ik heb een luchtgevecht met een Fw-190 die ik denk te hebben neergeschoten. Maar gezien de beelden van de gun camera, krijg ik alleen een 'beschadigde Fw-190' toegewezen. Veel stukken van de Focke-Wulf breken af, maar er zijn geen getuigen die het vliegtuig zien

neerstorten. De lange achtervolging van deze Fw-190 brengt me boven Boulogne en ik heb niet genoeg brandstof om Debden te bereiken. Ik land in Tangmere en wanneer ik naar het 350^{ste} bel, zegt de C.O. mij dat ik al als 'Vermist' op het bord sta.

Ik maak de volgende dagen nog verschillende vluchten, dan komt 1 juni 1942 eraan!

Volgens het boek 'Spitfire Mk.V in action' van de Engelse auteur Peter Caygill, wil de RAF op die dag de werkelijke waarde van de Fw-190 testen en laat verschillende Spitfire 'Wings' waaronder 65, 71, 111 en 350 squadrons opstijgen. Helaas heeft de Luftwaffe een soortgelijke bedoeling en gebruikt de toestellen van de I en III/JG 26 eenheden, een geducht pakket van ervaren piloten.

Om Peter Caygill te citeren: *“The actions that had already been fought in the skies over France had shown the Fw-190 to be a formidable adversary, but the level of dominance that it was capable of achieving was underlined during the operations that were carried out on the first two days in June 1942.”*

Het 350^{ste} dat die dag uit drie flights wordt gevormd, is geleid door de C.O., Squadron Leader D. Guillaume. Mijn flight wordt geleid door F/Lt I. Du Monceau de Bergendal en ik heb Sgt G. Livyns (82^{ste} Prom) als wingman. De andere piloten zijn A. Plisnier, X. Menu, F. Vene-soen, F. Boute, J. Ester, H. Picard, R. Schrobiltgen en J. Hansez (ook 82^{ste} Prom).

Het 65^{ste} squadron vliegt op 20.000 voet, het 111^{de} op 22.000 voet, het 71^{ste} op 23.000 voet en het 350^{ste} in 'top-cover' op 25.000 voet. De vliegomstandigheden zijn erg goed, met goed weer en geen wolken. We escorteren Hurricane bommenwerpers om een doel bij Brugge aan te vallen (Circus 178). De nabije bescherming van de bommenwerpers is toegewezen aan de Spitfire Mk.VB's van Hornchurch en Biggin Hill.

De Duitsers, bevolen door majoor Gerhard Schöpfel, hebben gewacht tot de RAF formatie op haar terugweg Blankenberge nadert. Maar de aanval, eens ontketend, is bliksemsnel; verschillende Duitse secties vallen elk Spitfire squadron aan. Aangezien wij top cover zijn, worden wij als één van de eersten aangevallen. De 'Blue Section' wordt snel van het squadron gescheiden. Georges Livyns wordt neergeschoten nabij Blankenberge.

Als ik een Fw-190 zie wegbreken na een aanval op een Spitfire, zet ik de achtervolging in.

Op dat moment is hij alleen. Zoals Generaal M. Donnet en Kolonel L. Branders in hun boek *'Ils en étaient'* op pagina 39 schrijven, ik citeer: *“P/O Sprague, een Amerikaan van het 71 Eagle Squadron bevestigt de overwinning van Du Monceau. Laumans, Livyns en Hansez worden vermist. Laumans werd gezien terwijl hij een Fw-190 boven Oostende achtervolgde.”*

Dat klopt, maar we vlogen weer naar het oosten.

Ter informatie is hier de tekst uit het 'Combat Report' (waarschijnlijk van Du Monceau).

“During Circus 178, the Squadron (350) was at 25.000 ft and about twenty Fw-190's attacked from above. Blue section (Du Monceau) was heavily engaged and became separated from the rest of the squadron. Blue 2 came back alone. Blue 3 (Laumans) and Livyns Blue 4 were missing. ... 350 engaged in vicinity of Ostend 1-6-42 (12.52h to 14.30h). Blue section leader (F/Lt Du Monceau) states that returning from the sweep, he saw a Spitfire attacked by a Fw-190. The Spit pilot bailed out and Blue 3 (F/O Laumans) gave chase to the attacking FW flying back in

the direction of France and that was the last seen of him. F/O Laumans is presumed lost due to enemy action”.

Een brief van “Duke” Du Monceau aan Kolonel Wauters op 107 Eaton Square, Londen, beschrijft de hevigheid van het gevecht: “... *In een sweep boven Brugge verloren we drie piloten, niet zeker wat er met hen gebeurd is behalve dat ze vermist zijn.*

Bij mijn weten was dit de zwaarste sweep waarbij ik ooit betrokken ben geweest; de Duitsers reageerden heftig, tegen hun gewoonte in.

Worden vermist: Laumans, Livyns en Hansez.

F/Lt Du Monceau: een vernietigde Fw-190 (bevestigd door 71 'Eagle' Squadron) ...”.

Ik heb een salvo op dit vliegtuig afgevuurd, net wanneer vier andere Fw-190's zich bij ons voegen. Ik breek onmiddellijk af en ontkom door een scherpe bocht op de rand van de grijze sluier. Dit is het enige manoeuvre waarbij de Spit V nog steeds in het voordeel is ten opzichte van de 190. In een scherpe bocht aan 5 g kan men nog ontkomen. Dan zijn ze maar met vier meer. Of ik de eerste waarop ik schoot heb geraakt, kan ik niet zeggen, maar hij is verdwenen. Wanneer ze zich hergroeperen, probeer ik een frontale aanval. We riskeren een botsing, maar aangezien ik zeker zal sterven in dit gevecht, is het de beste oplossing. Maar het is ook tijd om terug te keren naar Engeland en het is een opeenvolging van confrontaties. Tussendoor slaag ik erin enkele tientallen kilometers naar het westen terug te winnen tot ik de achtervolgers weer moet weerstaan. Doch ik verlies geleidelijk hoogte. Uiteindelijk zijn we boven zee, al ver van de kust.

Tijdens een van deze confrontaties geeft een andere Focke-Wulf het op: er zijn er nog maar drie over.

Na ongeveer twintig minuten vechten en vele scherpe bochten, ben ik erg moe. Maar een andere Fw-190 verschijnt voor me. De kans is te groot. Ik neem een vuurpositie in en voordat ik mijn wapens kan afvuren (ik weet niet of ik nog munitie heb), wordt mijn vliegtuig zwaar onder vuur genomen door de twee andere Focke-Wulf's die zich achter mij hebben geplaatst. Dit is de *decoy* tactiek. Kogels scheuren door mijn beide vleugels en ik hoor ze inslaan op het pantser aan mijn rug. Twee of drie seconden later dringt een granaat de romp aan de linkerkant binnen, gaat door het instrumentenbord, vernietigt verschillende instrumenten en ontploft in de brandstoftank tussen de cockpit en de motor.

Aangezien ik niet veel benzine meer heb, moet het gasmengsel van lucht en benzine zeer explosief zijn.

Binnen korte tijd valt mijn vliegtuig ten prooi aan de vlammen. Er rest mij weinig tijd om het toestel te verlaten.

Enkele ogenblikken eerder had ik een blik geworpen op de hoogtemeter: 900 voet (ingesteld op Debden QFE). Ik werp de cockpit af, maak het harnas los, verwijder mijn helm.

Het kost te veel gedoe om de zuurstofslang en het radiosnoer los te maken. Ik draai het vliegtuig op zijn rug. Ik kom half uit de cockpit, maar mijn parachute blijft aan de achterkant vasthaken. Het vliegtuig is niet 'getrimd' voor rug vlucht. Omdat ik niet bij de stick kan, slaag ik er in een negatieve G te creëren door tegen de stick te trappen. Dit werpt me uit het vliegtuig. Ik kan aan de ring van de parachute trekken, die zich gelukkig normaal ontvouwt. Nee, het was niet de bedoeling dat ik die dag zou sterven!

Nu moet ik mijn waterlanding nog maken. Er zijn veel verhalen van piloten die verdrinken terwijl ze over het water springen en de parachute op hen valt. Ik wil niet dat mij dat overkomt. Ik heb niet veel tijd want ik sprong op ongeveer 900 voet. Dus bij het naderen van het wateroppervlak, maak ik met één hand de middelste sluiting van de parachuteriemen los, terwijl ik met de andere hand de touwen vastklem. Eens de sluiting los, klem ik me met beide handen vast en wanneer ik schat dat ik ongeveer 10 meter boven het water ben, laat ik los. Inderdaad, de parachute, die geen gewicht meer moet dragen, vliegt weg in de wind terwijl ik een vrije val maak van een paar meter. Maar ik ben toch vrij diep in het water gezakt, omdat ik de hoogte waarschijnlijk verkeerd heb ingeschat.

Deze foto hiernaast heb ik bekomen dankzij Mr Jean-Louis Roba, advocaat in Charleroi. Men ziet er Hptm "Pips" Priller (rechts) en Lt Johan Aistleitner (van Oostenrijkse nationaliteit.)

Naar het schijnt heeft Priller een Spitfire van 350 Sqn neergehaald en Aistleitner twee (of omgekeerd). Omdat het smaldeel tijdens deze rodeo drie vliegtuigen verloren heeft, schijnt dit te kloppen.

Dus, op het uur en de datum van deze operatie was mijn tegenstander de C.O. Priller of Lt Aistleitner. Deze laatste werd tijdens een luchtgevecht gedood in 1944, terwijl Priller de oorlog heeft overleefd.



Zodra ik ben ondergedompeld, activeer ik het opblaasbare reddingsvest, Mae-West genoemd, en kom boven water. Gelukkig heb ik deze Mae-West, want met mijn vliegschoenen vol water en natte kleren zou het moeilijk zijn om te zwemmen.

Maar het avontuur is nog niet voorbij: de dinghy (reddingsboot) moet worden bevrijd, uitgezet en opgeblazen.

Hoewel we nooit getraind waren in parachutespringen, kregen we bij het squadron een demonstratie van het op- en ontvouwen van de dinghy.

Maar toch, in het water tot aan mijn nek, met de golven die over mijn hoofd slaan, valt het niet mee. Wat moet, moet en weldra hangt de dinghy tussen twee golven in totdat ik de opblaaspatroon heb gevonden. Ik verwijder de borgpin en draai aan het ventiel en zie met grote opluchting de dinghy opblazen, vorm krijgen en uit het water komen. Natuurlijk beweegt deze flink van de ene golf naar de andere. Aan boord geraken is nog moeilijker. Eindelijk is het zo ver.

Eerst maak ik me niet al te veel zorgen. Ik zie de kliffen van Dover, wit onder de zon.

En ik denk aan Vera Lyn (*There'll be blue birds over the white cliffs of Dover*, etc.). Alle anciens kennen dit lied van hoop. En ik bedenk dat het slechts een kwestie van tijd zal zijn voordat de Air-Sea Rescue me komt ophalen. Ik heb geen eten of drinken aan boord. Het duurt lang.

's Avonds hoor ik het geluid van een Merlin motor. Ik denk dat er Spitfires naderden, maar het geluid blijft in de verte, op dezelfde plaats. Het moeten Air-Sea Rescue vaartuigen zijn, die ook zijn uitgerust met Merlin motoren, dezelfde als de Spitfire.

Maar de boot komt niet dicht genoeg voor mij om hem te zien en dus zal dit de eerste nacht op zee worden. Wat een cruise!

Op de ochtend van de tweede dag zijn de kliffen van Dover verdwenen. Ik had in het midden van de Stille Oceaan kunnen zijn. Ik draai mijn hoofd 360 graden en zie allen maar water. Ik

heb nog geen dorst. De tweede dag is eindeloos. Ik sleep mijn fluoresceïneblok aan een touwtje en laat zo een groenig spoor achter in mijn kielzog. Want het is duidelijk dat ik naar het oosten afdrijf.

De tweede nacht breekt aan en brengt de doortocht van een lagedruksysteem mee; veel wind en steeds hoger wordende golven. Gedurende de nacht is de dinghy drie keer omgeslagen. De eerste keer heb ik geen moeite om hem rechtop te brengen en weer aan boord te klimmen. De tweede keer gaat het moeilijker en de laatste keer, met golven van twee à drie meter, lukt het om hem om te keren, maar heb de kracht niet meer om weer aan boord te komen. Ik ben met mijn armen om de zijwanden geslagen blijven hangen tot de dageraad. Eindelijk kan ik weer aan boord klimmen wanneer de zee rustiger wordt.

Nu heb ik honger en dorst, maar ik moet het doen met wat ik heb.

Tijdens de derde dag zie ik een paar zeehonden voorbij komen en beetje bij beetje, kijkend naar het oosten, zie ik de Belgische en Franse kust dichterbij komen. Ik herken rechts de kranen van Duinkerken en links een steiger. Dat moet Nieuwpoort zijn.



Uittreksel uit één van zijn notaboekjes.

In de loop van de dag moet ik dichterbij gekomen zijn en kan ik nu enkele villa's van Koksijde en De Panne zien. Uiteindelijk, aan het eind van de middag, nadert een vaartuig van de *Kriegsmarine*.

Op dit moment kan de nationaliteit van diegenen die mij komen oppikken mij niet schelen. Ik wil alleen maar drinken. De matrozen hijsen me aan boord omdat ik de kracht niet heb om zelf naar boven te klimmen en eenmaal aan dek zak ik in elkaar. Een van de matrozen geeft me wat water te drinken en de boot keert terug naar Nieuwpoort en meert aan voor de oude stad.

Ik word naar een groot huis gebracht waar de Plaatscommandant zijn kantoor heeft. Hij draagt het uniform van de Kriegsmarine met het insigne van zijn rang op zijn mouw: twee strepen en een dunnere. Bij de Royal Navy is dat Lieutenant Commander en bij de RAF squadronleader. Hij spreekt me aan in het Engels. Bij de RAF dragen we geen vliegpakken en zijn gekleed in de blauwgrijze 'Battle-Dress'. Ik verwacht dat deze matroos me zal ondervragen, maar hij vertelt me dat zijn afdeling de Luftwaffe in Koksijde al heeft ingelicht. Ondertussen biedt hij me een maaltijd aan die ik graag aanneem en die zijn ordonnans is gaan halen.

Terwijl ik eet, zittend aan zijn bureau, vraagt hij me naar hotels en kroegen in Londen, Southampton en Liverpool. Ik zeg hem dat ik volgens de Conventie van Genève geen antwoord kan geven. Na een tijdje vraag ik: "Sta je mij toe om ook een vraag te stellen?" Verbaasd antwoordt hij: Ja. Ik vraag hem waarom hij me al die vragen over hotels stelt. En hij geeft me dit verbazingwekkende antwoord: "Dat is omdat ik vijf jaar als dek officier bij de Britse koopvaardij heb gediend en dit zijn plaatsen waar de bemanning gewoonlijk naartoe ging. Bovendien is het zo leuk om weer Engels te spreken!"

Dan zijn de mensen van de *Luftwaffe* gekomen om me naar Koksijde te brengen. Het greep me aan toen we op de Koninklijke Baan de villa 'Copélia' passeerden die mijn ouders in de jaren dertig huurden en waar ik de augustusmaanden van mijn tienerjaren doorbracht. Zij bestaat nog steeds.

Op het vliegveld laat de officier van wacht, toen hij zag dat ik er slecht aan toe was, de militaire arts komen die vaststelt dat ik 39° koorts heb. Hij brengt me naar de ziekenboeg waar ik drie dagen blijf en waar ze me snel weer op de been krijgen. Daarna word ik met de auto naar het station van Veurne gebracht en daar nemen we de trein naar Brussel. Twee soldaten gewapend met machinegeweren omringen me en de *Feldwebel* die het bevel voert over de escorte waarschuwt me (in het Duits) dat als ik ook maar de geringste verdachte beweging zou maken, hij en de bewakers hun wapens zullen gebruiken.

In Brussel, waar de verbinding nog niet bestaat, word ik per militaire auto van het Zuidstation naar het Noordstation gebracht, om van daaruit een trein naar Frankfurt te nemen. Mijn hart klopt in mijn keel wanneer ik over de Boulevard Adolphe Max rijd zonder enige mogelijkheid om te ontsnappen.

In Frankfurt is mijn bestemming de "Dulag-Luft", een selectie- en verhoorkamp. Elke gevangene zit in een cel van twee bij drie meter of iets meer. Er staat een bed, een tafeltje en twee stoelen. In een hoek staat een soort oude radiator. Ik zit daar enkele uren zonder eten opgesloten voordat een officier van de Abwehr arriveert. Hij spreekt beter Engels dan ik. Eerst geeft hij me wat papieren om in te vullen waarin, naast naam en rang, wordt gevraagd tot welk smaldeel je behoort en met welk vliegtuig je vliegt. Zogezegd is dit opdat het Rode Kruis de families zou kunnen inlichten. Natuurlijk schrijf ik alleen mijn rang en dienstnummer op. Hij zegt me meteen dat ik Belg ben en dat ik bij 350 Squadron vlieg, wat ik ontken. Maar het is moeilijk om niets van je gezicht te laten aflezen.

Na een uur of wat dezelfde vragen te hebben gesteld, laat hij me alleen, nog steeds zonder eten, en ik realiseer me dat de 'oude' radiator gloeiend heet wordt. Na een tijdje is de temperatuur in deze kleine cel zo hoog dat ik me begin uit te kleden. Als ik bij het onderlijf kom, verandert de "radiator" in een... koelkast en daalt de temperatuur snel naar nul graden. Vandaar het opnieuw aankleden en dit op een alternatieve manier gedurende uren... tot de komst van de ondervrager als de temperatuur weer een comfortabele 20° is.

Altijd dezelfde vragen. Hij vraagt me hoe het met "Majoor" Guillaume gaat. Hij gebruikt de term "squadron leader" niet. Guillaume was majoor in de Belgische Militaire Luchtvaart in 1940 en in het squadron werd hij eerder als majoor dan squadron leader aangesproken. Hoe weet hij dat? En om te vragen naar 'Duke' Du Monceau en naar Kapitein Boussa, de andere flight commander.

Ik antwoord steeds dat ik die mensen niet ken en dat hij zich vergist moet hebben, want er zijn geen "majors" bij de RAF. Na zijn vertrek, alweer grote temperatuurschommelingen gedurende de nacht om mijn slaap te verstoren.

Op de ochtend van de tweede dag ben ik echt futloos en geef nog steeds hetzelfde antwoord; "Flying Officer Laumans 67088". En altijd de spotgrijns van de Hauptman. Ik moet zeggen dat hij nooit zijn stem verheft of een hand naar mij uitsteekt. Ik denk aan mijn vrienden die voor mij zijn neergeschoten en die zijn omgekomen. Vooral aan Louis Peeters, met wie ik goed kon opschieten en die op 23 mei was neergeschoten en van wie ik dacht dat hij dood was.

Maar op de avond van de tweede dag vertelt mijn beduchte Hauptman me dat hij zeker is dat ik Belg ben en piloot in het 350^{ste}, hoewel ik dat niet wil toegeven. We weten dat je in het 350^{ste} oude vliegtuigen hebt, dat er geen militaire geheimen te onthullen zijn, dus gaan we je naar Silezië sturen, naar Stalag Luft III, het kamp van de Royal Air Force waar je je vriend Louis Peeters kunt terugzien. Dan, in mijn verzwakte toestand, komt het eruit als een kogel, ik kan mijn woorden niet inhouden. Ik zeg, "*What! He's alive?*" Hij kijkt me gewoon aan met zijn sluwe pokerface: Je hebt net bekend! "*O.K. Mister Laumans, off you go...*"

En weer vertrekken we per trein met een contingent van 30 à 40 gevangenen, richting Sagan, Stalag Luft III.

Onder deze gevangenen is er nog een Belg: José Muller, vliegenier in 1940 (denk ik). En we worden gestuurd naar waar een ander avontuur begint. Voor ons is de oorlog niet voorbij en we moeten de strijd op een andere manier verderzetten.

In Sagan voeren we samen de "Grote Ontsnapping" uit en slagen daarin.

Helaas betalen 50 officieren met hun leven voor dit avontuur. Dit verhaal, de "*Great Escape*", heb ik enkele jaren geleden verteld in het magazine van april 1992.

Voor meer informatie volgt hier een uittreksel uit een boek "*Spitfire Mark V in actie*" dat eerder in het VTB-magazine verscheen over de operatie "Circus 178".

Circus



one-seven-eight

Mr Peter Caygill is a British author and has written a book called "Spitfire Mark V in action" published by "Airlife" in 2001. It is an operational history of the Spitfire V in Northern Europe. He has kindly given me permission to publish a few pages of Chapter Six of this book, concerning "Circus 178" as flown by the Debden Wing on 1st June 1942.

I flew on that operation with 350 (Belgian) Squadron with fatal consequences to myself. I was among the 20% losses suffered by the Debden Wing on that fatal day. Here follows the extract as written by Mr Peter Caygill.

Robert (Bobby) LAUMANS

1st June 1942 - 350 Squadron on Circus One-Seven-Eight

White Section

S/Ldr D.A. Guillaume
P/O X.L. Menu
P/O F.A. Venesoen
Sgt J. Hansez

Red Section

P/O A. Plisnier
Sgt J. Ester
P/O H. Picard
Sgt F. Boute

Blue Section

F/Lt Y. du Monceau
F/O R. Laumans
F/Sgt G. Livyns
P/O R. Schrobiltgen

*

*

*

By the middle of 1942, JG 2 Richthofen and JG 26 Schlageter had completed their conversion onto the Fw 190A and had approximately 200 machines serviceable at any one time. The technical snags which had caused problems shortly after the Focke Wulf's introduction to operational service had been overcome and the benefits of standardization could now be exploited to the full. In comparison with the Me 109F, the new fighter offered much greater freedom when it came to engaging enemy formations, an advantage that could not be grasped fully as long as the 109 was still fighting alongside it.

It also took time for *Luftwaffe* pilots to adjust to their new mount. Before its arrival they had contended themselves by fighting defensively, only joining combat

when the tactical situation was in their favour. Actions had usually consisted of short, sharp encounters on the fringes of the RAF's incursions into northern France and only when the 109s achieved local superiority did they consider coming down in any strength to indulge in a dogfight. Although still not in the same line as the Spitfire, the Fw 190's performance in the horizontal plane was better than the 109F which allowed its pilots to be much more aggressive in combat. As confidence grew with increased experience, they were able to take the initiative on many more occasions. The actions that had already been fought in the skies over France had shown the Fw 190 to be a formidable adversary, but the level of dominance that it was capable of achieving was underlined during operations that were carried out

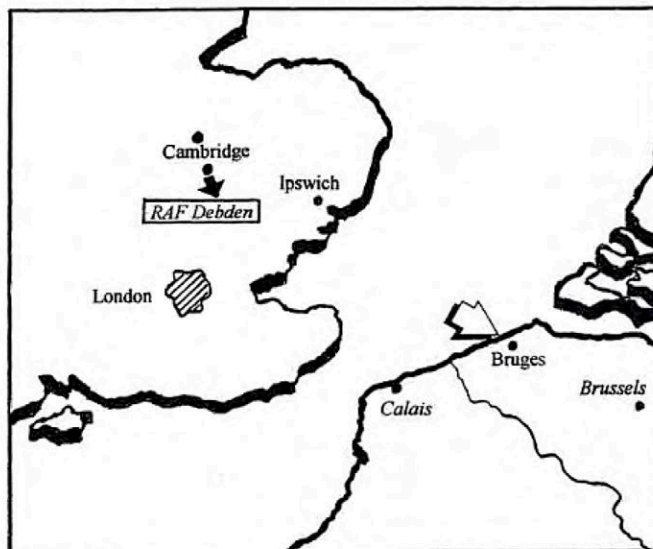
on the first two days in June 1942.

Situated three miles to the south-east of Saffron Walden in Essex, Debden was one of 11 Group's most important stations and had been in the forefront of the desperate actions fought during the Battle of Britain. In the early war years it was associated mainly with the Hawker Hurricane, but by mid-1942 these had been replaced by the Spitfire Vb's of 71,111 and 350 Squadrons.

Number 71 had been reformed in September 1940, its pilots being drawn from American volunteers who thus formed the first of the so-called "Eagle" squadrons. It had been flying Spitfire Vbs since September 1941 and was commanded by Squadron Leader Chesleyn Peterson DFC from Salt Lake City, Utah.

111 Squadron was one of the most famous units in the RAF and had flown some of the classic inter-war biplane fighters including the Gloster Grebe, Armstrong Withworth Siskin and Bristol Bulldog.

It was led by Squadron Leader Peter Wickham DFC whose first combat "kills" had been achieved in Gladiators in the Middle East. The Wing was completed by 350 Squadron, which had formed with Belgian personnel in November 1941 and was commanded by Squadron Leader D.A. Guillaume DFC and 65 Squadron which was based at Debden satellite at Great Sampford.



On 1 June eight Hurricane fighter-bombers carried out an attack on a target near Bruges in Belgium (*Circus 178*). Direct protection was provided by the Spitfire Vbs of the Hornchurch and Biggin Hill Wings, the Debden Squadrons being required to contribute target support. 65 Squadron were first away from Great Sampford at 1245 hrs with Wing Leader, Wing Commander J.A.G. Gordon in the lead, 71, 111 and 350 Squadrons lifting off from Debden ten minutes later. Having crossed the English coast at Deal at 1312 hrs, the Wing climbed over the Channel so that it crossed into occupied Europe at Thourout with 65 in the low position at 20,000ft and 111, 71 and 350 stepped up above and behind at 22,23 and 25,000ft respectively. Weather conditions were ideal with excellent visibility.

As the Spitfires curved towards Bruges, condensation trails could be seen a few thousand feet above and to the south as a large force of Fw 190s from I and III/JG26 watched and waited.

The attack did not materialize until the Wing was on its way out near Blankenberge but when it came, it was time to perfection and delivered with devastating effect.

The German formation was led by Major Gerhard Schopfel who launched a feint attack by part of his force which succeeded in drawing 111 Squadron out of position. Within seconds, all squadrons were heavily engaged and the action that followed emphasized the fact that the *Luftwaffe* could now seize the initiative and press home its advantage, if it so desired.

Looking down and to his left, Squadron Leader Peterson (BL449-White 1) saw six 190s diving on 111 Squadron and immediately went to their assistance. The Germans were aware of the threat and turned towards him, but by closing his throttle completely and pulling hard, Peterson found that he was able to get behind one at around 100 yards range. Two bursts of cannon and machine-gun struck the wing root and cockpit area of the 190 and it spun away trailing white petrol smoke.

Pulling back to 20,000ft, Peterson attempted to help four Spitfires of 350 Squadron which were being attacked by a Focke

Wulf formation twice its size. By the time he arrived it was already too late and six of the 190s transferred their attention to him. Despite carrying out a series of

violent evasive maneuvers, his aircraft suffered a cannon strike in its wing but was not further damaged, even though all six of the enemy aircraft were now, very close. During a hectic dogfight, Peterson even managed to achieve a few De Wilde strikes on one of the 190s before diving for home. 71 Squadron Red section, led by Flight Lieutenant Gus Daymond DFC (BL583), were also attacked and began a hard turn to the left to get into a favorable position.

During the turn Daymond became aware that his N^o2, Pilot Officer E.G. Teicheira (BM386), was not turning as steeply as the rest of the section and he was not seen again.

By now 190s had arrived and the action had turned into general free-for-all. As he was endeavoring to help a Spitfire that was coming under attack, Daymond was set up by no less than five 190s. Wringing every ounce of performance from his aircraft, he was able to foil their attacks, which were kept right from the Dutch coast to a point ten miles off the North Foreland.

Like his C.O. he managed to get off some snap shots and one of the 190s suffered minor damage to its rear fuselage. Most of 71 Squadron's pilots fired their guns and Pilot Officer M. Potter (W3762-Red 3), Pilot Officer Robert S. Sprague (W3368-White 3) and Sergeant Morgan (W3957 - White 2) all put in claims for Fw 190s damaged.

The initial attack on 111 Squadron as witnessed by Chesley Peterson was carried out by Hauptmann Johannes Seifert's I Gruppe which shot down Rhodesian Sergeant R.C. Bryson (AB938-White 2) and Sergeant W.H. Cumming (BL728-Blue 4). Several other aircraft were hit including Flight Lieutenant R.C. Brown (AB905), Sergeant G.C. Heighington (BM629) and Sergeant H.D. Christain (AR281), but all managed to return to base without further mishap.

Continuing his dive, Seifert then attacked 65 Squadron. Almost immediately Wing Commander Gordon (BL936-White 1) was heard giving a Mayday call and both he and his N°2, Sergeant R.E. Parrack (BL647) were shot down and killed. As blue section were trying to fight their way home they came under accurate fire from the heavy gun batteries situated along the coast, but they did not deter Oberleutnant Johannes Schmidt of 3rd Staffel who shot down Pilot Officer J.R. Richards (AR391-Blue 3).

As Richards took to his parachute, his wingman, Sergeant V. Kopacek (AB133), also came under attack, but he managed to break free and landed a few minutes later at Manston with a shrapnel wound in his right thigh. His Spitfire was later classified Cat C although he resolutely maintained that the damage had been caused by flak and not by enemy aircraft. Thanks to the efforts of rescue services, Pilot Officer Richards was picked up by motor launch after spending 2 ½ hours in his dinghy and was brought safely back to Manston.

The top cover squadron, Number 350, were attacked by around twenty Fw190s of Hauptmann Josef "Pips" Priller III Gruppe which had maintained its height as Seifert had dived through lower squadrons. Blue section soon became separated and Flight

Sergeant G.G.A.J. Livyns (BL822-Blue 4) was shot down near Ostend having lost touch with his leader. In the meantime, White section were also in trouble as their N°3 had been forced to return early with engine trouble, and Sergeant L.J.A. Hansez (W3626-White 4) was shot down before he could close the gap with the two remaining aircraft.

Two other members of Blue section, Flight Lieutenant du Monceau (BL540-Blue 1) and Flying Officer R.J.L. Laumans (AB173-Blue 2) found themselves quite alone as they were crossing out over the coast, witnessed a Spitfire go into the sea near Ostend. The aircraft came down close to a fleet of fishing boats but there was no sign of a parachute. Not long after another Spitfire was seen being attacked by a Fw 190, its pilot baling out into the sea. As du Monceau sent out a Mayday call, his N°2 chased inland after the 190 which was soon joined by four others. Robert Laumans takes up the story:

"Between each engagement I tried to fly a few miles towards England as it was obvious that I couldn't shoot down all of the Germans. It was also obvious that they wouldn't let me go! My petrol was going down fast but I was ready to do battle to the finish. It was no good trying to flee as the Fw 190 was faster than the Spitfire Vs. I faced them each time they attacked. Finally, when I was firing at one enemy in front of me, two of his comrades attacked from astern, one left, one right. A shell suddenly entered my cockpit from the left-hand side, pierced the dashboard and exploded in the petrol tank in front. My aircraft was immediately set on fire and the only thing I could do was to bale out. The combat had started around 25,000ft and I abandoned the aircraft at 900ft, more than enough time to deploy

*the parachute? I ended up in the sea somewhere between Ostend and Dover, successfully opened my dinghy, and remained drifting for sixty-three hours. On the third day, in late afternoon, I was picked up by the Germans a couple of miles outside Nieupoort (Belgium). I spent three days at Coxyde airfield with high fever (exposure) and was eventually sent to Stalag Luft III at Sagen**

*Please refer to bulletin of 13 April 1992 "La grande évasion". By Bobby Laumans

One of the most worrying aspects of this operation was the fact that a formation comprising forty-six Spitfires had been badly mauled and had suffered losses approaching 20%. There had been several occasions in recent weeks when a large numbers of Fw 190s had been encountered, but this was one of the first actions that the Germans had been confident enough to take on a complete Wing. Up until now they had been content to pick off individual squadrons or sections which had become detached from the main Wing formation, surplus aircraft being used to contain the remaining RAF fighters rather than engage them. Thanks to the fighting qualities of the Fw 190, such reservations could now be swept aside.

The events of 1 June highlighted the difficulties that Fighter Command now had to contend with over Northern Europe. The battle to win the technological war has often been likened to a pendulum swinging to and fro, with the advantage going to one side and then the other. For the time being at least, it was abundantly clear that this effect had moved decisively in favour of the Luftwaffe. As far as the RAF was concerned, wordse was to follow.

From the Chapter Six of the Book "Spitfire Mark V in action" produced by AirLife.

Vervolg van het verslag van Dominique Simonet

Zoals vele vliegeniers koestert Bobby Laumans snel ideeën om te ontsnappen. Dit keer wordt het een grote, een beroemde!

In het kamp, geleid door Kolonel Vlieger Friedrich von Lindeiner-Wildau, een veteraan van 14-18, staan de gevangenen in radiocontact met Londen, door middel van toestellen die ze naar believen monteren en demonteren. Onder de vliegeniers bevinden zich radiomonteurs wiens bommenwerper is neergeschoten. Er zijn ook ingenieurs en architecten, en ze bundelden hun krachten om een grote ontsnappingstunnel te graven: 9 meter diep, 60 cm breed en 102 meter lang. Zijn codenaam? "Harry". Onder leiding van "Big X", alias Roger Bushell, wordt de grote ontsnapping georganiseerd. Camera's, inkt en papier voor de Ausweis? "We hebben een paar Duitse soldaten weten om te kopen. Burgerkleding? Gemaakt van stukken lakens, dekens en opnieuw geverfde uniformen. Zand uit de tunnel dat geler was dan het zand aan de oppervlakte? Mannen volgen diegenen die hun zakken legen om het zand uit de tunnel te verspreiden en te mengen, ze worden pinguïns genoemd. En Bobby Laumans zet zich recht om de schuifelende gang te imiteren: *"Ik heb nooit gegraven, maar ik was een pinguïn, ik tekende kaarten en naaide kleren."*



Stalag Luft III.

In de maanloze nacht van 24 op 25 maart 1944 glipten de in blok 104 verzamelde gevangenen één voor één door het onder de kachel gegraven gat: "Toen de 77^{ste} naar buiten kwam, om ongeveer 5 uur 's ochtends, staat hij oog in oog met een Duitse vliegende pa-trouille. Het alarm wordt gegeven, de 76 ontsnapten worden opgejaagd: Hitler, in een van zijn afschuwelijke woede-uitbarstingen, beveelt de ontsnapten te fusilleren. Degenen die op de eerste dag worden gevat hebben geluk, het bevel was nog niet toegekomen. Terwijl slechts drie ontsnapten Engeland kunnen bereiken, worden een vijftigtal anderen door de Gestapo doodgeschoten, waaronder de Belg Henri Picard, Bobby's kamergenoot. En hoe zit het met hem? Hoewel hij één van de 500 ontsnappingskandidaten is, kiest het lot hem niet bij de 200 die door de tunnel kunnen ontsnappen. Het is omdat hij geen "goed" nummer trok dat Bobby nog steeds hier is om zijn fantastische verhaal te vertellen.

Dankwoord: wij zijn Dominique Simonet erkentelijk dat wij zijn artikel uit *La Libre Belgique* mochten gebruiken als leidraad voor deze biografie.

III. OPMERKELIJKE FEITEN

We gaan verder met het verhaal van de “Grote Ontsnapping” dat verscheen in het VTB magazine van april 1992.

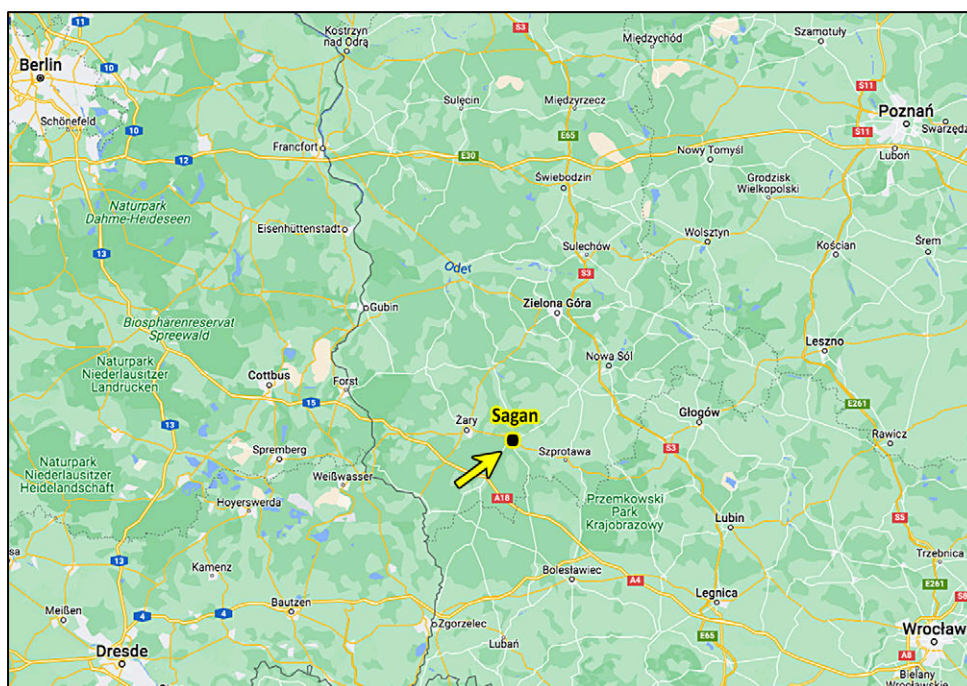
De Grote Ontsnapping

Stalag Luft III (Main Air Camp) is gebouwd op bevel van Goering. Het moet een modelkamp worden van waaruit men niet kan ontsnappen. Dit blijkt inderdaad het geval, want minder dan 30 van de 10.000 krijgsgevangenen, verdeeld over verschillende kampen, slagen erin Groot-Brittannië te bereiken.

Het kamp bevindt zich in Sagan, halverwege Berlijn en Breslau (Wrocław), ten noorden van Görlitz waar een ander groot nazi (concentratie) kamp is gevestigd.

Het is vanuit het kamp in Sagan dat wat de geschiedenis in zal gaan als de “Grote Ontsnapping” zal plaats vinden.

Het is inderdaad een grote ontsnapping, want het is een dubbel record voor de twee wereldoorlogen: de langste gegraven tunnel (102 meter) en het grootste aantal ontsnapt in één keer (76).



Sagan ligt tussen Berlin en Breslau (vandaag Wrocław in Polen).



Het kamp wordt begin 1942 gebouwd in een dennenbos op zandgrond. In het begin zijn er twee kampen, één voor de officieren vliegeniers, het tweede voor de onderofficieren. Door de toestroom van gevangenen in 1944 wordt het aantal kampen verdrievoudigd. In het officierskamp waar ik zit (ik ben dan luitenant), zijn er vijftien barakken, elk bestaande uit ongeveer twintig kamers van vier bij vier meter, bestemd voor zes gevangenen.

Eind 1944 zijn we met tien tot twaalf per kamer. De barakken zijn gebouwd op heipalen zodat de bewakers onder de blokken door kunnen kruipen. In elke kamer staat een kachel op een betonnen plaat. De plankenvloer is van dubbel gelaagd hout.

Dit Luftwaffe kamp staat onder bevel van Kolonel Baron von Lindeiner, een officier uit de oude school. De verbindingsofficier is Kapitein Pieber, een Oostenrijker, voor de oorlog leraar. Hij is degene die we bijna dagelijks tegenkomen in het kamp.

Hij wordt bijgestaan door een zeer efficiënte onderofficier, Feldwebel Glimnitz. Deze verbleef meerdere jaren in de Verenigde Staten. Hij is een eerlijk man met een uitgesproken gevoel voor humor.

Hij spreekt zeer degelijk Engels met een licht Amerikaans accent.



De soldaten en korporaals zijn ingedeeld in twee groepen: zij die we “Goons” noemen (naar een stripfiguur uit een Engelse krant) en zij die we “Ferrets” (fretten) noemen. De eersten zijn de bewakers, de schildwachten, de manschappen van de troep. De laatsten zijn gekleed in overalls en brengen hun tijd door met "snuffelen", onder de barakken door te kruipen op zoek naar een tunnel of elke verdachte activiteit.

Naast een pistool zijn ze bewapend met een metalen staaf om de grond af te tasten.

Ze staan onder het bevel van korporaal Pilz, die we “Charlie” noemen. Hij is een gevaarlijk man die veel ervaring heeft met kampen en gevangenen. Aan de andere kant beschouwt hij ontsnapping als een sport en is altijd de eerste om de uitvoering van een succesvolle ontsnapping te bewonderen.

Voor 1942 waren er een paar geïsoleerde acties zonder coördinatie en dus weinig successen. Daarom werd besloten een organisatie op te richten die de inspanningen zou centraliseren en sturen. Van binnenuit gezien werd het kamp door de Britten beschouwd als een RAF eenheid waar een discipline moest heersen die zo veel mogelijk problemen moest veroorzaken voor de Duitsers en zo de oorlogsinspanning voort te zetten. Er is dus een hiërarchische leider die de hoogste Britse officier is. Hij wordt SBO genoemd (Senior British Officer). Hij is *group captain*, een rang die overeenkomt met kolonel.

Onder de ontsnappingsveteranen zijn er een aantal POW's (*Prisoner of War*) die verschillende keren hebben weten te ontsnappen, maar opnieuw gevat werden. Inderdaad, het is één zaak om

te ontsnappen uit een kamp of een fort en een andere, moeilijkere zaak, om uit Duitsland te komen.



De SBO besluit daarom een comité te vormen dat hij "*Comité-X*" noemt. Squadron Leader (majoor) Roger Bushell, bijgenaamd 'Big X', staat aan het hoofd ervan. Hij heeft het gezag over een reeks specialisten (technieken en methoden, talen, valse papieren, schrijnwerkerij, kleermakers enz.). In elk blok is er een "kleine X" die de afgevaardigde is van het centraal comité. Er is ook een veiligheidsagent die bijna absolute macht heeft en die zich alleen moet verantwoorden bij de SBO.

Er zijn ook de contactmannen die het alleenrecht hebben om de Duitsers aan te spreken omdat de vijand in quarantaine zit en er natuurlijk geen sprake is van verbroedering. De missie van de "contactmannen" is om de bewakers over te halen, om te kopen, voorwerpen te verkrijgen die gebruikt kunnen worden om te ontsnappen en druk uit te oefenen, te chanteren om andere zaken te bekommen.

Een positie van Officier van wacht wordt ook gecreëerd: de *duty pilot*. Hij werkt vanuit de dienstruimte, een kleine kamer bij de toegangspoort, zodat hij te allen tijde weet welke niet-POW's zich in het kamp bevinden.



Een "contact man" aan het werk... (Extract uit de film "*De Grote Ontsnapping*").

De *duty pilot* houdt lijsten bij van al diegenen die binnenkomen en buiten gaan.

De Duitsers weten hiervan, maar kunnen het niet voorkomen. Op een dag klopt Charlie op het raam en zegt tegen de *duty pilot* dat hij niet moet vergeten zijn binnenkomst op te schrijven.

Dan zijn er nog de “Stooges”, hulptroepen in groten getale die de Duitsers in het kamp in de gaten houden en alarm slaan om elke clandestiene activiteit te onderbreken in het kamp. Zij dienen ook om het zand uit de tunnel te verspreiden.

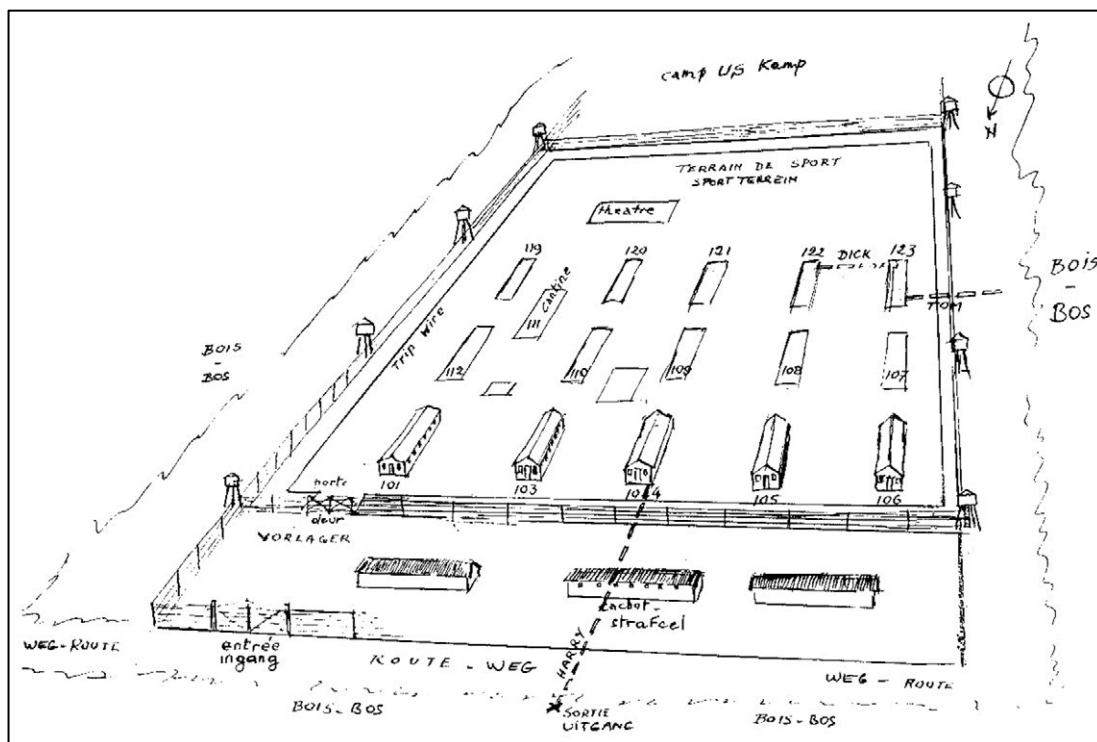
Tenslotte zijn er de “Radio men” die radio operators zijn van bommenwerpers en van clandestiene radiotoestellen die we konden bemachtigen monteren en ontmantelen.

Ze luisterden naar de BBC en elke andere geallieerde zender, inclusief de Russische.

Hierdoor hebben de gevangenen nauwkeuriger nieuws dan de Duitsers.

De Grote Ontsnapping zal daarom via een tunnel plaatsvinden. Het comité wil een massale ontsnapping om een maximaal aantal Duitse troepen te mobiliseren om de gevangenen te zoeken en ook om de meerderheid van de ontsnapte gevangenen de beste kans op succes te geven.

In het verleden waren de gegraven tunnels klein en gemakkelijk te ontdekken, hetzij door de “ferrets” of door honden die ‘s nachts rondneuzen en de geur van de ventilatiegaten kunnen waarnemen. De nieuwe tunnel moet dus diep zijn om aan de honden en de detectie van de microfoons die om de twintig meter rond het kamp zijn geplaatst te ontsnappen. Deze registreren de trillingen in de grond en sturen ze door naar een centraal afluisterstation in het Duitse kamp (Vorlager). De tunnel moet dus ontworpen en gebouwd worden op een... “wetenschappelijke” manier! Ingenieurs worden belast met de bouw ervan.

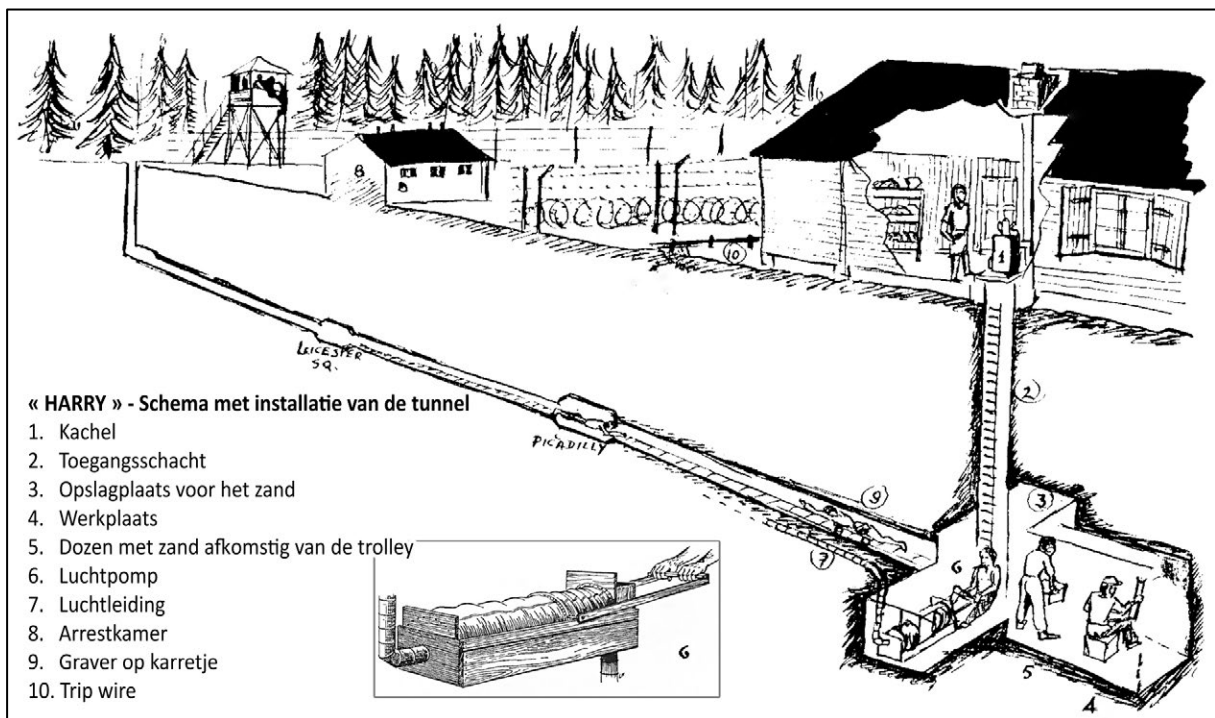


Big X heeft besloten drie tunnels te bouwen. Aangezien dit een werk van lange duur is, is het risico op ontdekking groot. Maar als de Duitsers er één ontdekken, of zelfs twee, zullen ze er nooit aan denken dat er een derde zou kunnen zijn. Ze worden Tom, Dick en Harry genoemd, zodat men nooit het woord tunnel hoeft te zeggen in gesprekken die de vijand zou kunnen afluisteren. Men zal het dus enkel over drie personages hebben. Tom vertrekt vanaf blok 123, vanuit het midden van het kamp vlak bij het prikkeldraad, naar het westen. Dick vertrekt vanaf het naburige blok, ook naar het westen. Harry tenslotte begint bij blok 104 vlak bij het Vorlager en loopt er noordwaarts onderdoor.

Elk blok bevat een kleine gemeenschappelijke keuken en een washuis voor toiletten en wasgoed. Het toegangsluik tot Tom is uitgegraven in het beton van de keuken. Dat van Dick is verborgen in de sterfput van de wasserij. En de toegang tot Harry's luik bevindt zich in de achterste kamer onder de vloerplaat waarop de kachel staat.

Ik ga alleen Harry beschrijven, de enige die succesvol was. Zoals al vermeld, is hij 102 meter lang. Zijn ingang is op 8,5 meter diepte. Het valluik is ingenieus ingebouwd in de vloerplaat zelf. Het deksel is onvindbaar en kan vrij gemakkelijk worden verwijderd en vervangen.

Aangezien onder deze plaat bakstenen funderingen liggen, hebben de "Ferrets" de ingang nooit ontdekt door onder de barakken te kruipen. Onderaan de toegangsschacht bevinden zich drie ruimten: een kleine werkplaats, een opslagruimte voor zand en de pompkamer. Vanwege de noodzaak van voldoende luchtverversing is, gezien de diepte, een ventilatiesysteem noodzakelijk.



De tunnel heeft een doorsnede van 60 bij 60 centimeter. Aangezien de ondergrond zanderig is, moet hij worden gestut met hout. Het hout hiervoor komt uit verschillende bronnen: deels uit de plafonds en de dubbele vloeren, maar vooral uit het beddengoed. We slapen op stapelbedden die bestaan uit houten geraamtes en een reeks dwarse planken waarop de strozak rust. Van elk bed worden twee, drie of zelfs vier planken weggenomen. De Duitsers hebben deze verdwijning nooit opgemerkt omdat de krijgsgevangenen deze planken ook gebruiken om, met hun goedkeuring, schappen en banken te maken.

De geplande tunnel is zo lang dat op een derde en twee derde ervan twee tussenkamers (*half way houses*) moeten worden voorzien. Ze worden Piccadilly en Leicester Square genoemd, naar twee bekende Londense metrostations.

De toegangsschacht is ook met hout bekleed en heeft een vaste ladder. In de tunnel is een houten spoor aangelegd. De rails zijn nodig om de wagonnetjes met zand van de graafkop naar de opslagruimte te brengen. De assen bestaan uit onderdelen van het kantinekooktoestel en de houten wielen zijn bekleed met repen metaal afkomstig van blikjes, waarvan we een zeer grote voorraad hebben.



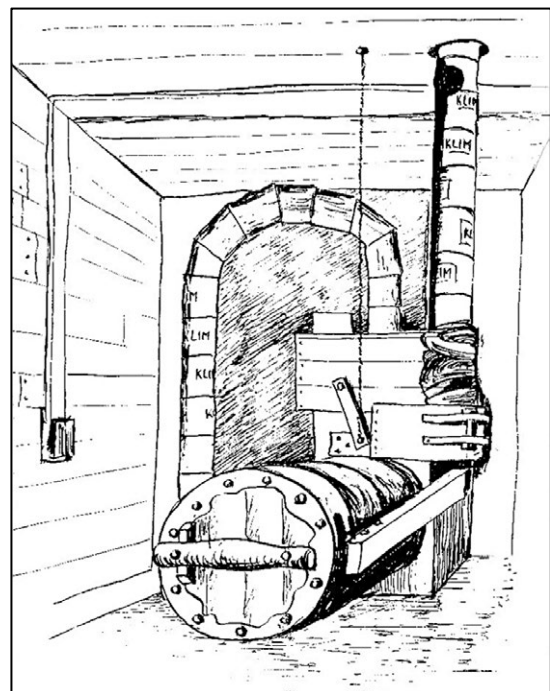
90% van onze dagelijkse kost komt uit Britse, Canadese en Amerikaanse Rode Kruis pakketten.

De luchtpomp is op een houten kader geplaatst en de blaasbalg is gemaakt van de stof van kitbags. Het houten mechanisme wordt met de hand bediend.

De lucht wordt aangezogen van achter een honingraatbaksteen in de fundering onder de kachel zelf en de muffe lucht wordt afgevoerd via de schoorsteen van de kamer en kan dus niet door de honden worden ontdekt.

De tunnel heeft ook elektrische verlichting. Hiervoor wist een gevangene een kabel te stelen van een Duitse elektricien die een reparatie in het kamp kwam uitvoeren. De man besepte dit, maar durfde er nooit over te klagen uit angst voor zware straffen.

Het werk begint in de zomer van 1943 en vordert gestaag. Heel toevallig wordt Tom, die al 95 m lang is, in september 1943 ontdekt. Een "Ferret", die zich boven het luik bevindt en een sigaret rookt, ontdekt hem door terloops met zijn sonde op de grond te tikken. Een stuk van het luik komt los. Dit intrigeert hem en na onderzoek ontdekt hij zo de tunnel.



De luchtpomp.

Om hem te vernietigen, verkiezen de Duitsers hem op te blazen. Dit tot groot jolijt van de krijgsgevangenen die geen gelegenheid voorbij laten gaan om de Duitsers belachelijk te maken. De pyrotechnicus belast met de vernietiging plaatst een veel te krachtige lading en bij de ontploffing vliegen er stukken beton door het dak van de barak, wat voor hilariteit zorgt bij de gevangenen die naar het "vermaak" staan te kijken. Het vereist vier vierkante meter nieuwe dakbedekking en het leggen van een nieuwe dekvloer.



Een "Pinguin" aan het werk...

Elke dag moet het zand uit de voorraadkamer verwijderd worden. Het wordt dan voornamelijk uitgestrooid op de "perimeter", het pad langs de prikkeldraadomheining rond het kamp. Het wordt dagelijks gebruikt door wandelaars en wat men nu jiggers zou noemen, die zichzelf fit houden. Zo is het gemakkelijk om het tunnelzand uit te strooien. Om te voorkomen dat dit wordt opgemerkt vanuit de wachttorens of door patrouilles buiten de draad, wordt het zand in kleine hoeveelheden gestrooid. Hiervoor hebben de kleermakers een dubbele broek bedacht. Het zand wordt opgeslagen in de pijpen van de broek en het openen van de aldus gevormde zak wordt gecontroleerd door middel van een touwtje in de zak van de wandelaar. Een zeer ingenieus systeem! Deze wandelaars worden "Pinguïns" genoemd. Ze worden gevolgd door "camoufleerders" die, door erop te stappen, het zand van de tunnel moeten mengen met het zand van het pad dat een iets andere kleur heeft.

Er worden ook andere stortplaatsen gebruikt, zoals de tuintjes die de krijgsgevangenen rond de blokken hebben aangelegd of op plaatsen in het kamp waar reparaties worden uitgevoerd, wat frequent plaats vindt.

Om de aandacht van de schildwachten af te leiden worden er ook afleidingsmanoeuvres uitgevoerd.

Daartoe worden in de buitenlucht verscheidene spelen, gymnastiek sessies en sporten zoals rugby, cricket, honkbal of atletiek beoefend. Soms, wanneer de aandacht moet worden afgeleid van een bepaald punt, worden ruzies of zelfs vechtpartijen met luid geschreeuw gesimuleerd.

Wanneer Tom wordt ontdekt, legt Big X alle activiteiten volledig stil. De luiken van Dick en Harry worden verzegeld om de argwaan van de bewakers niet te wekken. Vanaf 10 januari 1944 worden de werkzaamheden hervat. Er wordt een algemene inspectie uitgevoerd om de schragen en de algemene toestand van de tunnel te controleren. Hier en daar merkt men enkele zandinstortingen op.

Het luchtpompmechanisme is niet aangetast, maar het balgweefsel is verrot en dient vervangen. De luchtleiding is slechts licht beschadigd. Na vier dagen reparatie kunnen de werkzaamheden worden hervat.

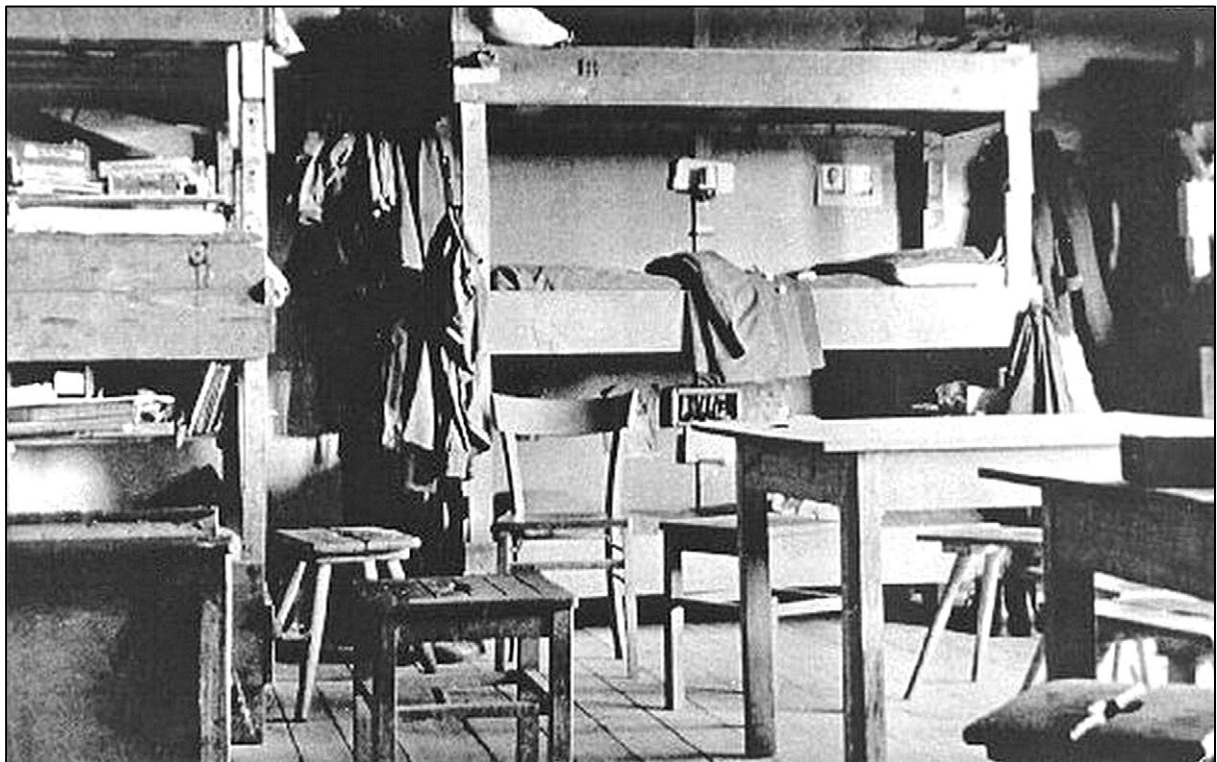
Het zand van Harry wordt nu in Dick opgeslagen omdat sneeuw nu de grond bedekt en het niet meer mogelijk is het zand nog op de perimeter rond te strooien.



In 1942 hadden de POW's toestemming gekregen om een theater te bouwen waar concerten, toneelstukken en *music hall revues* werden gehouden. De aula, gebouwd op een helling zoals een professioneel theater, liet toe een groot aantal kubieke meters zand te storten.

Op 14 maart 1944 is Harry klaar. Tijdens de bouw werd niet minder dan 240 ton zand verplaatst. Op een avond werd een record gevestigd toen vier ton, of 98 kitbags zand, werden verplaatst. Het equivalent van vier meter tunnel en ongeveer 18.000 uitstrooiwandelingen.

Maar voor een succesvolle ontsnapping is het niet voldoende om een tunnel te graven...





Dit is natuurlijk het belangrijkste deel, maar het vergt ook veel aanverwante activiteiten. Zoals de vervaardiging van kleding, geografische kaarten, valse papieren en andere "ausweis" alsook het voorzien van speciaal voedsel.

Kleermakers, hoedenmakers, leerbewerkers (ja, al deze beroepen zijn te vinden onder de duizenden gevangenen in het kamp!) belasten zich met het maken van kleding. De Tsjechen en Polen zijn uitstekende ambachtslieden. Zij vinden hun materiaal in de voorraad uniformen van het kamp. De meeste gevangenen die in het kamp aankomen hebben namelijk een nieuw uniform nodig, omdat hun uniform vaak onbruikbaar is na de soms dramatische omstandigheden die aan hun arrestatie voorafgingen. Het Rode Kruis en opeisingen in verscheidene bezette landen voorzien het kamp van voorraden.

Voor de ontsnapping zijn voornamelijk burgerkledij en, in mindere mate, nagemaakte Duitse uniformen nodig. De beste burgerpakken worden gemaakt van uniformen van de Britse Marine Luchtvaart (Fleet Air Arm), die qua snit en hun marine-blauwe kleur 'bijna burgerlijk' zijn. Het volstaat om de koperen knopen en rangkentekens te verwijderen en de jas enigszins los te maken om een zeer geschikt burgerpak te verkrijgen.

De overjassen van de RAF-officieren van fijne badstof hebben eerder een burgerlijk dan militair ontwerp en zijn ook perfect bruikbaar. Kleine aanpassingen maken er een jas van met een onopvallende tint. De broeken worden gedragen zoals ze zijn of als knickerbockers, in Duitsland in die tijd erg in de mode.

We beschikten ook over enkele echte zachte hoeden afkomstig van de "contactmen": petten, alpinopetten, skimutsen en andere mutsen worden volledig zelf gemaakt. Deze hoofddeksels worden in die tijd veel gebruikt door buitenlandse werknemers en men valt er dus niet mee op.

Duitse uniformen zijn moeilijker na te maken omdat de Feldgrau kleur grijzer is dan die van de RAF-uniformen. De juiste tint wordt bereikt door krijtpoeder op onze eigen uniformen te wrijven. De Duitse jassen zitten lossler dan de onze. Ze vereisen dus uitgebreide aanpassingen. Alle politiepetten zien er hetzelfde uit, en als je de adelaar en de driekleurige cirkel eromheen op de onze borduurt, krijg je nagenoeg een Luftwaffe-pet. De koppelriemen en pistooltassen zijn gemaakt van stukken roofing en karton en met boenwas behandeld.

De riemgespen met hakenkruis en lauwerkrans worden gegoten in een mal van een echte gesp. De geweren zijn van hout, geschilderd en gepolijst.

Eenmaal klaar worden al deze voorwerpen verborgen tussen de dubbele muren van de barakken, in matrassen, of begraven tot D-Day. In een van de kamers hebben we zelfs een hele muur 60 cm naar achteren verplaatst om een grote opslagruimte te creëren.

Diverse gereedschappen, schoppen, pikhouwelen, hamers, beitels, tangen, draadscharen, zagen worden gemaakt van allerlei recuperatiemateriaal, zoals een zaag gemaakt van een mechanische fonograafveer.

De wegenkaarten worden in grote hoeveelheden met de hand getekend, op grote en kleine schaal. Een heel team van "vervalsers" is belast met de productie van valse papieren. De *contact men* waren erin geslaagd een aantal echte *Ausweis* te bemachtigen. Deze werden nauwgezet nagemaakt en in grote aantallen gekopieerd. Een fotoapparaat, verkregen door chantage van een van de bewakers, wordt gebruikt om de nodige foto's te maken voor de identiteitskaarten. Pen en inkt, voorwerpen die verboden zijn in een gevangenis - komen ook van onze bewakers. Het moet gezegd dat als ze eenmaal "verbrand" waren, het voor hen moeilijk was om terug te krabbelen of niet toe te geven aan chantage door onze *contact men*. Angst voor verklikking, voor het Russische front of zelfs voor het vuurpeloton zorgt ervoor dat zij hun "collaboratie" voortzetten. Eén bewaker collaboreert zelfs met de gevangenen uit pure afkeer en verzet tegen het naziregime. Voor hem is dit natuurlijk verraad, maar ondergrondse oppositie bestaat, zelfs binnen het leger.

Dan blijft er nog het speciaal voedsel... Met de producten in de pakketten die het Rode Kruis regelmatig stuurt, maken we cake met een hoge voedingswaarde. Onder ons is er een voedingsdeskundige die gewerkt heeft bij het Rowett Instituut in Schotland. Hij is medeauteur van het boek dat aan de basis ligt van het rantsoeneringsprogramma in Engeland in oorlogstijd. Dankzij hem kan je met een slimme mix van chocolade, suiker, margarine, havermout, melkpoeder, rozijnen en andere ingrediënten een soort cake maken, die lekker smaakt en gemakkelijk te snijden en te bewaren is. We maakten er kilo's en kilo's van.

"Comité X" stelt het tijdstip van de ontsnapping vast voor de nacht van vrijdag 23 op zaterdag 24 maart 1944. Vooreerst omdat het een maanloze nacht is, gunstig voor de ontsnapping zelf, maar ook omdat het de tocht van degenen die per trein zullen reizen (de meerderheid) zou vergemakkelijken, omdat op zaterdag de frequentie van de treinen groter is dan door de week. Rekening houdend met de beschikbare uren duisternis in deze tijd van het jaar en een schatting van drie tot vier minuten per gevangene om de tunnel te doorlopen, beperkt het comité het aantal gevangenen dat aan de ontsnapping kan deelnemen tot 200.

Daar zes- tot zevenhonderd gevangenen deelnamen aan het ontsnappingsproject, moeten onder hen tweehonderd worden aangewezen die daadwerkelijk zullen ontsnappen. Een vijftigtal, vanwege hun verdiensten tijdens de voorbereidende werkzaamheden, wordt automatisch aangewezen. De overige 150 worden door loting bepaald. Een briefing wordt georganiseerd om degenen die nog niet in de tunnel geweest zijn, uit te leggen hoe zij zich in de tunnel moesten

verplaatsen, hoe het wagonnetje te gebruiken, welke bagage mee te nemen, hoe zich te verspreiden bij het verlaten van de tunnel en vele andere tips.

De enkele “*Ferrets*” van dienst die avond worden door de *contact men* naar een afgelegen kamer gelokt en uitgenodigd voor een klein cacao en koekjes koffiefestje...

De 200 kandidaat vluchtters verzamelen zich in blok 104 kort voor het sluiten van de deuren. De operaties beginnen om 21.30 uur. De specialisten ter zake deblokken het valluik en nemen plaats bij de ingang, onderaan de toegangsschacht en in de twee *halfway houses* van de tunnel. Een ander graaft de laatste centimeters aarde af die de uitgang van de tunnel nog afsluiten. Die moet uitkomen in het kleine bos op enkele meters van het Duitse Vorlager.



Grote ontgoocheling bij het verlaten van de tunnel: hij is 20 meters te kort.

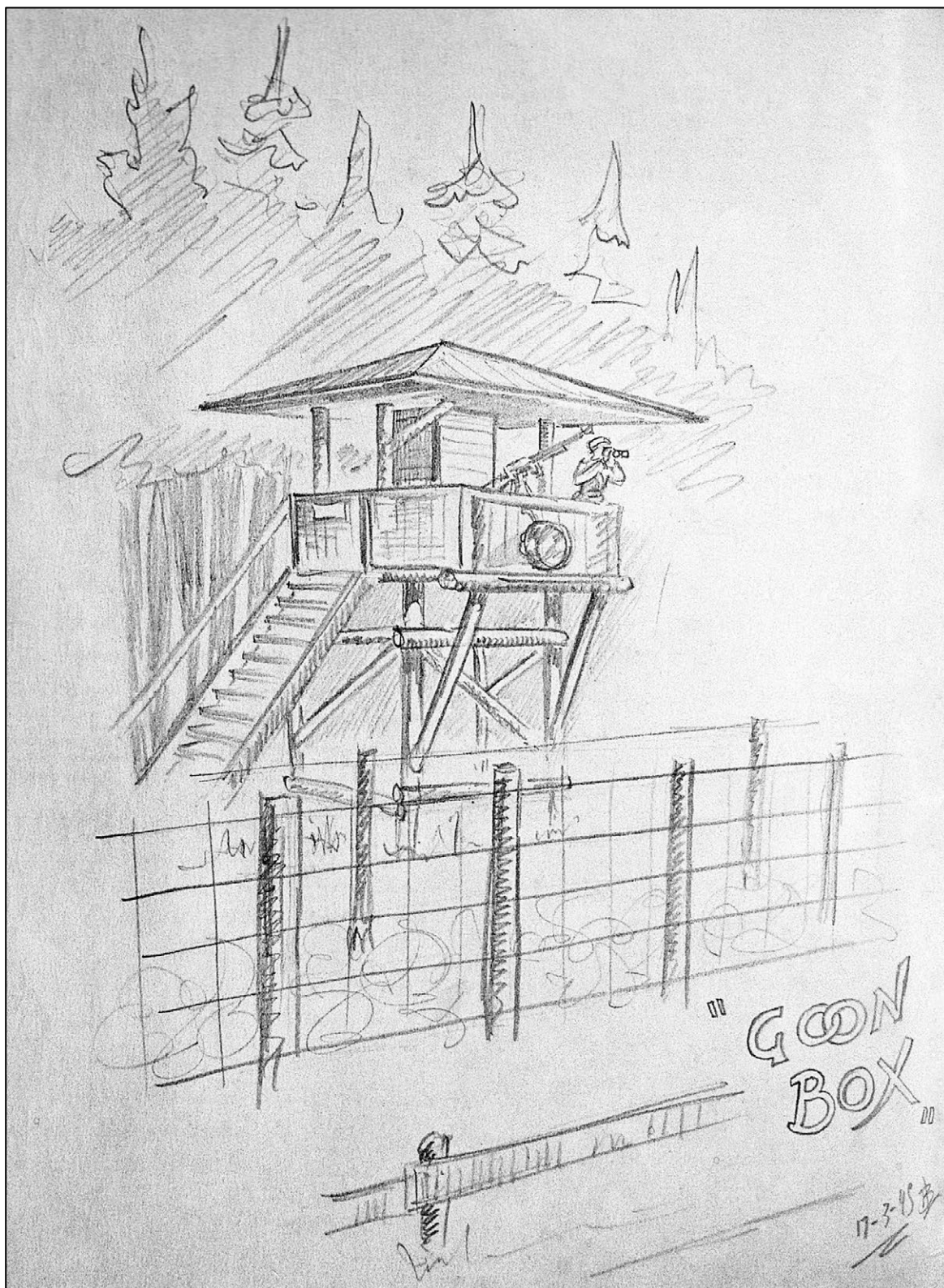
gezet, alsmede een luchtaanval waardoor de verlichting gedurende een zekere tijd wordt uitgeschakeld, hebben de oorspronkelijke gegevens aardig gewijzigd.

Wat iedereen sinds het begin van de operatie vreest, gebeurt om 4.55 uur: een schot in de nacht. Ongelukkig moet op zeker ogenblik een van de wachters op patrouille buiten het kamp een natuurlijke behoefte bevredigen. Hij zoekt een donker plekje op en staat oog in oog met de 77^{ste} ontsnapte die twee stappen voor hem uit de grond oprijst. Hij reageert onmiddellijk en slaat alarm door in de lucht te schieten. De kettingreactie begint. Bewakers en schildwachten haasten zich naar het bosje, wat de



Big X tijdens het verlaten van de tunnel.

gevangenen die nog niet in de tunnel zijn, de gelegenheid geeft snel naar hun kamer terug te keren. De aanwezigen in blok 104 zien kolonel von Lindeiner, een beroerte nabij, en Pieber, Glimnitz, Charlie, in alle staten aankomen.



17 maart 1945.

Even later komt een eenheid van buiten het kamp, zwaar bewapend, onze gebruikelijke bewakers versterken en het doorzoeken en tellen begint meteen. Een opgewonden bende met de vinger aan de trekker valt alle blokken binnen. Het resultaat van de telling is catastrofaal voor de kampbewakers, die zeker voor de krijgsraad komen. Een Gestapoteam komt de volgende dag aan, wat leidt tot nieuwe huiszoekingen en allerlei pesterijen.

Op 26 maart, twee dagen na de ontsnapping, wordt de kampcommandant uit zijn functie ontheven en vervangen. Hij en andere leden van zijn staf worden voor de krijgsraad gebracht. Allen worden veroordeeld tot gevangenisstraf. Na de oorlog wordt kolonel von Lindeiner naar Engeland gebracht voor ondervraging door de Intelligence Service.

Voordat het schot wordt gelost weten dus 76 gevangen in het niets te verdwijnen. Zij die Duits spreken, reizen per trein; anderen reizen op verschillende manieren en sommigen over-wegen zelfs 's nachts te voet te reizen en zich overdag te verbergen.

In heel Duitsland is een algemeen alarm uitgevaardigd. In een onderhoud tussen Himmler, Goering en Keitel wordt besloten alle gevatte ontsnapters eenvoudigweg terecht te stellen, in flagrante tegenspraak met de Conventie van Genève. Sommige voortvluchtigen ontsnappen hieraan, omdat ze snel worden gevat en naar het kamp teruggebracht voordat de maatregel van kracht wordt.

Het bilan van deze ontsnapping is uniek in de geschiedenis: drie ontsnapters halen Engeland, vijf worden gevangen en naar het concentratiekamp Sachsenhausen gestuurd, drie naar het kamp Barth, vijftien anderen worden teruggestuurd naar Stalag Luft III en vijftig ontsnapters worden geëxecuteerd.

Onder de drie die Engeland halen is er geen enkele Brit. Twee Noren die de trein tot Stettin nemen, ontmoeten Franse arbeiders. Deze brengen hen in contact met Zweedse zeelieden die hen aan boord van een schip naar Stockholm smokkelen. Van daaruit brengt een vliegtuig hen begin april 1944 naar Engeland.

De derde ontsnapte die Engeland bereikt is de Nederlandse kapitein Vander Stock. Voor de oorlog studeerde hij geneeskunde, maar bij het begin van de bezetting van zijn land ver-voegde hij de RAF. Bij zijn ontsnapping draagt hij een burgerpak gemaakt van een marine pak en heeft hij valse papieren bij zich van Nederlandse arbeider in Duitsland. Hij vertrekt per trein naar Breslau, via Berlijn en moet op het station wachten tot een luchtaanval voorbij is. Vanuit Breslau vervolgt hij zijn reis naar Nederland. Bij aankomst neemt hij onmiddellijk contact met een ontsnappingsnetwerk dat hem via Brussel, Toulouse en Spanje naar Gibraltar brengt. Een vliegtuig van de RAF brengt hem uiteindelijk terug naar Engeland op 12 juli 1944.

Zoals gezegd is het lot van vijftig van de ontsnapters dramatisch. Ze worden op diverse plaatsen in Duitsland gevangen genomen en naar verschillende gevangenissen gestuurd, vooral naar die in Breslau en Görlitz. Daar vallen ze in handen van de Gestapo. Op besluit van de hogere raad worden ze in kleine groepjes of individueel vermoord. Onder de on-gelukkigen bevinden zich "Big X", majoor Bushell, de organisator van de ontsnapping, en de Belgische luitenant Henri Picard.¹

Na de oorlog, in 1947, bezoekt een commissie voor de bestraffing van oorlogsmisdaden Duitsland, Tsjecho-Slowakije, Polen en Denemarken. Duizenden ondervragingen leiden tot de arrestatie van 319 verdachten, waaronder er 25 voor nader onderzoek naar Engeland worden overgebracht en vervolgens voor een rechtbank in Hamburg worden gebracht op beschuldiging van moord op de 50 ontsnapte gevangenen.

¹ Van de 82^{ste} promotie van de KMS, Bovenop zijn grote professionele kwaliteiten, bezat deze officier ook de gave van karikaturist en was hij het type van de perfecte gentlemen

Veertien van hen worden ter dood veroordeeld en geëxecuteerd; drie van de verdachten ple-gen vóór het proces zelfmoord en vier anderen worden opgeëist door Tsjecho-Slowakije en Polen, waar zij eveneens worden veroordeeld en geëxecuteerd.

Bovendien worden ook nog achtentwintig andere verantwoordelijken voor de moorden tijdens het onderzoek geïdentificeerd, maar die konden nooit worden opgespoord of gearresteerd. Zij zijn waarschijnlijk verdwenen naar Oost-Europese landen.

De bevrijding en het vertrek uit Sagan

We vervolgen dit hoofdstuk van "Opmerkelijke Feiten" met het verhaal van de bevrijding van het kamp verschenen in VTB-magazine 4-2002.

Op het toneel houden acteurs snedige dialogen. Het is een kritisch moment. Nog een paar minuten en het doek valt aan het eind van het derde bedrijf. We zitten comfortabel in het theater en wachten op het einde van het stuk. Maar niet alleen in dit Schotse pension, in hout en papier nagebouwd als decor voor "*The Wind and Rain*", nadert het uur H. Buiten, enkele tientallen kilometers verderop, rukken de Russen massaal op. Geallieerde tanks patrouilleren aan de Oder. We zijn hiervan op de hoogte, de Duitsers staan op scherp.

Het stuk zal nooit een slot kennen... De jonge dokter die net getuige was van de dood van zijn moeder wordt onderbroken door het doek dat plots op het fel verlichte toneel valt.

Op hetzelfde moment glipt de toneelmeester tussen de plooiën van het gordijn door en meldt aan het nogal opgewonden publiek dat alle gevangenen klaar moeten staan om het kamp binnen het uur te verlaten.

We keren terug naar onze barakken in koortsige opwindning. Als ik in mijn kamer aankom, zie ik tot mijn verbazing dat al mijn vrienden zich omkleden en geïmproviseerde rugzakken vullen. Ik doe hetzelfde en kan een gevoel voor dreigend onheil niet onderdrukken.

Als iedereen klaar is, ongeveer veertig minuten na het alarm, kondigt de *Adjutant*, een S/Ldr, aan dat we ons niet moeten haasten omdat het Amerikaanse kamp naast het onze nog niet leeg is. We zullen nog enkele uren moeten wachten op het vertrek.

Omdat mijn rugzak slecht is ingepakt, heb ik de tijd om hem te legen en te herschikken. Dit vergt ongeveer drie kwartier. Alle kamers in de barak zien eruit als een rommelmarkt. Het is alsof er een wervelwind door het blok is gegaan.

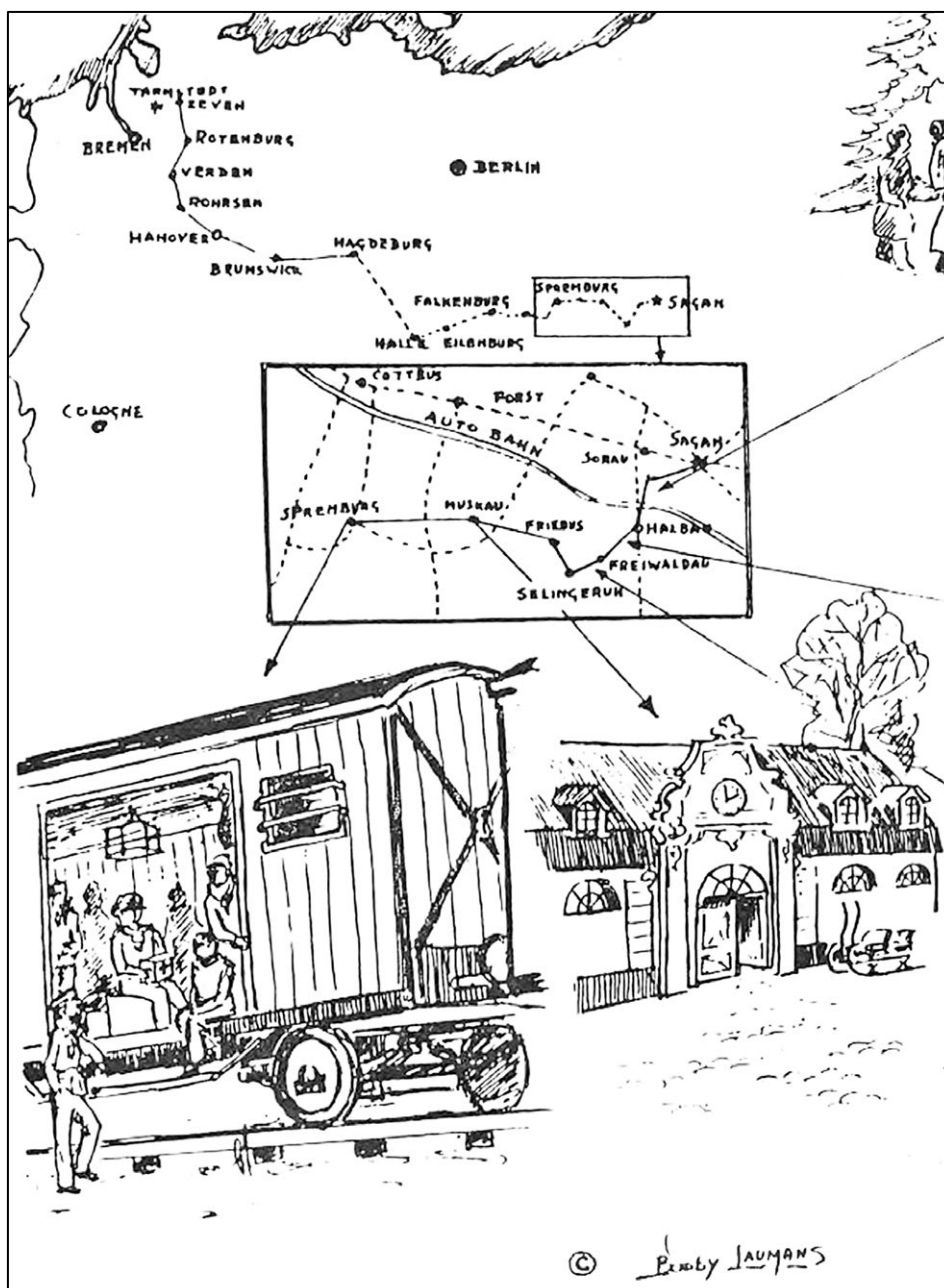
Eindelijk wordt het bevel gegeven om te vertrekken. Het is één uur 's nachts op zondag 28 februari 1945. We eten snel wat van het voedsel dat we niet in de rugzak of onze zakken konden proppen. Met veel angst en hoop gaan we naar de poort van Stalag Luft III.

Voordat we het kamp verlaten, krijgen we pakketten van het Amerikaanse Rode Kruis. Omdat het moeilijk is om ze te dragen, maken we ze open en nadat we een deel van de inhoud hebben opgegeten, proberen we ze in onze toch al volle zakken te stoppen.

Het hek zwaait open en met een zucht, half van opluchting en half van bezorgdheid, werp ik een laatste blik op het prikkeldraad dat mij meer dan twee jaar gevangen hield in Silezië.

Dan begint een gedwongen mars van meerdere dagen. De grond is bedekt met sneeuw en de temperatuur bedraagt -25°C. Ondanks alle kleding en de last op onze schouders bevrozen we. Gelukkig is de wind zwak.

De rij uitgemergelde en ondervoede gevangenen strekt zich uit zover het oog reikt. Aan elke kant van de weg, om de 25 meter, loopt een Duitse bewaker. Wie nog nooit 's nachts in januari heeft gelopen met een last van 30 pond op zijn rug, kan zich niet voorstellen hoeveel moeite het kost om zo'n wandeling te maken.



Aangezien literatuur niet mijn sterkste kant is, zal ik niet proberen dit lijden te beschrijven. Ik kan alleen maar zeggen dat het geen pretje was! Het is zonder twijfel een van de meest uitputtende inspanningen die ik ooit heb geleverd. En als de bewakers niet hadden aangekondigd dat ze zonder waarschuwing zouden schieten op achterblijvers, denk ik dat velen zouden zijn gestopt en nooit meer zouden verder gegaan zijn.

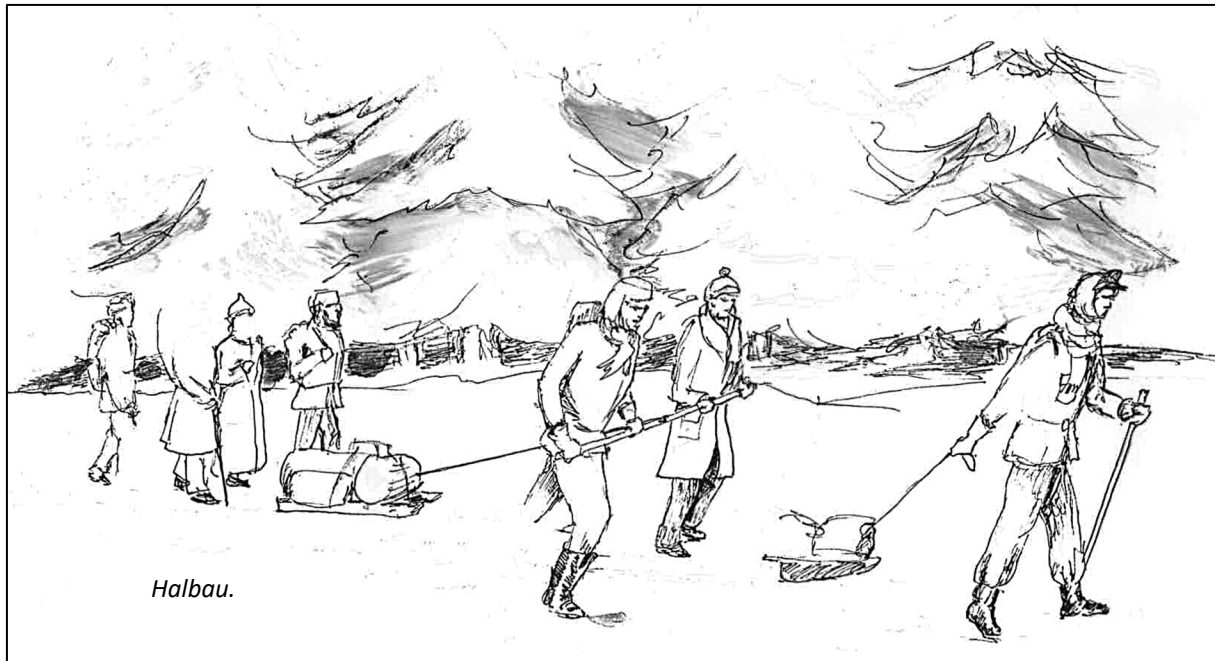
Aanvankelijk houden onze bewakers er een vrij snel tempo op. De tijd verstrijkt heel langzaam. De stil-

te van het bos, de donkere nacht, de vermoeidheid zijn zodanig dat de eerste halte onwerkelijk lijkt. We stoppen om drie uur 's nachts midden in een klein ingeslapen dorp.

Met mijn kamergenoten lukt het ons om wat koekjes op te peuzelen. Na een korte halte gaan weer op weg. Het landschap blijft steeds hetzelfde en we hebben de indruk dat we ter plaatse trappelen. Uiteindelijk komen we in het stadje Halbau.

Het centrale plein krioelt van de vluchtelingenkarren. We gaan langs de huizen zitten. De langverwachte dageraad verschijnt boven de daken. We zijn dankbaar voor de enkele momenten respijt.

In mijn kamer zaten nog twee andere Belgen: Jo Gueuffen en Louis Peeters. Het jaar daarvoor was er ook nog Henri Picard, maar hij werd tijdens de Grote Ontsnapping door de Gestapo vermoord.



Zittend tegen de muur kijken we elkaar aan. Neville Smallwood snijdt ons wat brood en Peeters opent blikken margarine en jam. Het is goed om iets te eten te hebben.

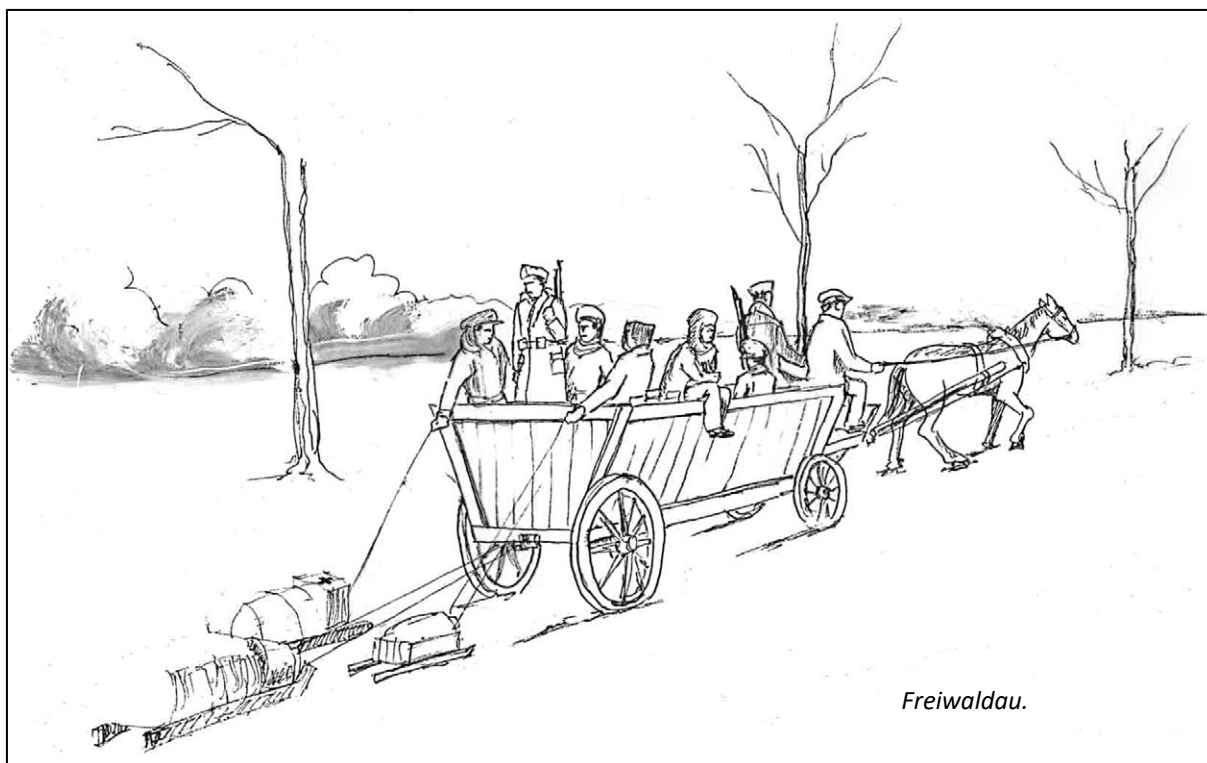
Het is ongeveer acht uur 's ochtends als we, na veertig minuten rust, weer op weg gaan. Deze dag is erg zwaar. De weg lijkt eindeloos. De tijd verstrijkt langzaam, de bepakking wordt steeds zwaarder en de wind steeds snijdender. We zijn nu in open veld. Krampen in de benen komen steeds vaker voor.

Dit is een van die wegen die zich uitstrekken zo ver het oog reikt, met boven de horizon een kerktoeren en een paar daken. Ze lijken ons aan te moedigen. Ze lijken de bestaansredenen te zijn voor deze helse weg die zich slingert tussen twee rijen ironische en domme bomen. Hoe meer de weg stijgt, hoe verder weg het dorp lijkt. Het is nochtans geen luchtspiegeling... In feite zijn ze zo ver weg dat we nog eens moeten stoppen voordat we ze bereiken. Een halte van drie kwartier en dan een nieuw vertrek.

Om drie uur 's middags naderen we de snelweg van Breslau naar Berlijn. Een beetje verder ontdekken we een vliegveld en uiteindelijk komen we in zicht van een klein stadje. Het ziet er uit als elk ander provinciestadje. Een spoorlijn, enkele werkplaatsen en depots en hier en daar een schoorsteen die naar de oneindige hemel wijst, een eindeloze rookpluim. We zijn echt aan het eind van ons Latijn. Maar we moeten nog een paar kilometer afleggen vooraleer we het dorpsplein in Freiwaldau bereiken.

Het is zo koud dat ik vrees een longontsteking te krijgen. We moeten buiten blijven. Er zijn zoveel gevangenen dat het bijna onmogelijk is om warm water te krijgen. Uiteindelijk, na bijna een uur bibberen, leidt een Fransman die ondergedoken is in deze stad ons naar een huis waar hij is ingekwartierd. Zo kunnen we ons opwarmen met een kom soep en wat te drinken. We eindigen met brood met boter. Louis is echt efficiënt. Dit is de eerste warme maaltijd sinds Sagan. Wat een genot na deze gedwongen mars in de bittere kou.

Sommige gevangenen hebben er gebruik van gemaakt om propaganda te maken bij de bevolking, met als gevolg dat de Duitse overheden, waaronder verscheidene SS-ers, ons het bevel geven om te vertrekken terwijl we nog niet voldoende uitgerust zijn. Het is erg moeilijk om deze plaats, waar het tenminste warm is, te verlaten.

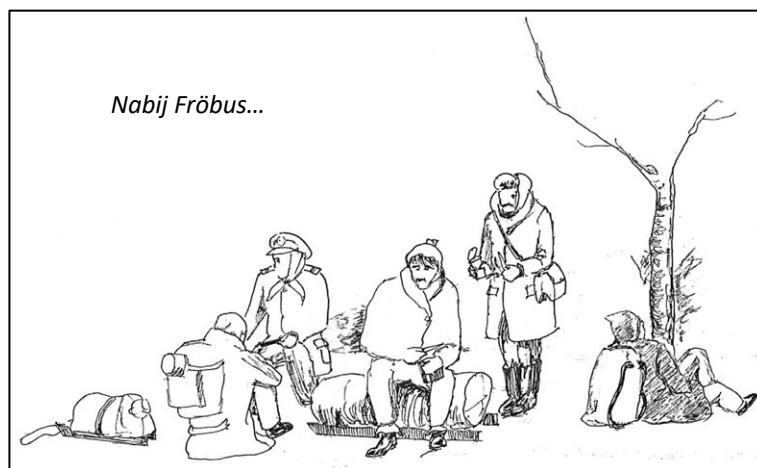


Met een bezwaard hart en weinig enthousiasme gaan we weer op weg.

Na etappes van een uur en steeds langere haltes (tot twintig minuten) naderen we een klein dorpje waar we voor het eerst uit de wind kunnen rusten. Als *Adjutant* Bill Jennens ons meedeelt dat we voor de nacht een dak boven ons hoofd zullen hebben, gelooft niemand hem. Maar het is waar. Om zes uur 's avonds gaan de gastvrije deuren van een flinke schuur voor ons open. Ik heb drieëndertig uur niet geslapen. Nadat we wat stro hebben gevonden en twee koekjes en een paar klontjes suiker hebben gegeten, leggen we ons op de grond. Maar deze glorierijke “barn” is niet zo gastvrij als aanvankelijk gedacht. Het is erg koud en de wind waait door de spleten in de muren. Bovendien zijn we zo talrijk dat het onmogelijk is de benen te strekken, met als gevolg wat extra krampen en de onmogelijkheid om te slapen.

Toch gaat de nacht voorbij en op maandag 29 januari om acht uur 's ochtends zijn we weer op pad. We hebben echter een uur en twintig minuten verloren wachtend op de Duitsers om ons te tellen. Onnodig te zeggen dat het net zo koud is als de dag ervoor.

Eindelijk komen we weer op gang. Beetje bij beetje komt het lichaam weer op de gewenste temperatuur. Als we wat op krachten gekomen zijn, stoppen we een minuut of twintig in een bos. Sommigen verrichten hun dagelijkse behoeftes, terwijl anderen van de gelegenheid gebruik maken om snel te lunchen. Lou snijdt ons een paar sneetjes brood (die kregen we de dag ervoor) en Neville maakt brood met kaas en jam voor ons klaar..., een goede opkikker.



Bij het vertrek, verlaten we de richting Görlitz en slaan we 90° naar rechts af. Na nog een halte beginnen we aan het laatste stuk dat ons om 11.45 uur in Fröbus brengt. De inwoners van dit stadje zijn nogal behulpzaam en geven ons warm water om koffie te zetten. We trakteren onszelf op nog een snee brood met een kaaskoekje en wat suikerklontjes.

Een half uur later hervatten we de tocht met een licht hart.

In de namiddag leggen we dertien kilometer af. De colonne stopt vijf keer, de laatste keer in een gehucht met enkele huizen langs de weg.

Lou slaagt erin een flesje bier te bemachtigen. Onnodig te zeggen dat het zeer welkom is. Na een hapje eten gaan we weer in een snel tempo op weg. Er is ons accommodatie voorgespiegeld in Muskau, onze bestemming voor vandaag.

We hebben nog maar vier kilometer te gaan. Om zes uur twintig bereiken we de eerste huizen van de stad. We staan enige tijd op straat te wachten op onderdak, dat niet gemakkelijk te vinden blijkt.

Verscheidene gevangenen worden ondergebracht in een fabriek. Anderen gaan naar een opgevoerde bioscoop. De bioscoop is niet erg groot en is al snel vol. Honderdvijftig van ons blijven zonder dak boven het hoofd.

Na lange discussies met de Duitsers vervolgen we onze weg in de stad en belanden uiteindelijk in de bijgebouwen van een kasteel. Het is al na achten wanneer we onze intrek nemen in het koetshuis naast de stallen. Deze is erg comfortabel, met elektriciteit, wat we sinds het kamp niet meer hebben meegemaakt, en centrale verwarming. Bovendien vinden we voldoende stro op de zolders boven de stallen.

Terwijl wij het stro zo schikken dat we onze dekens in hun volle lengte kunnen neerleggen, hebben Lou en Mike een keuken gevonden en bereiden ze ons een lekker warm diner voor: een



plak gebakken spam (varkensvlees uit blik) op een snee brood, gevolgd door een kom porridge en een lekker kopje ovomaltine. Al deze ingrediënten komen uit Rode Kruis pakketten.

Ondanks een luchtaanval hebben we rustig geslapen en worden we goedgehumt wakker. De burgers die we ontmoeten zijn gastvrij. We ontmoeten een jong meisje dat Engels spreekt. Na enkele minuten praten vertrouwt ze ons toe dat haar moeder Engelse is. Zij is zelf gevlucht voor de komst van de Russen.

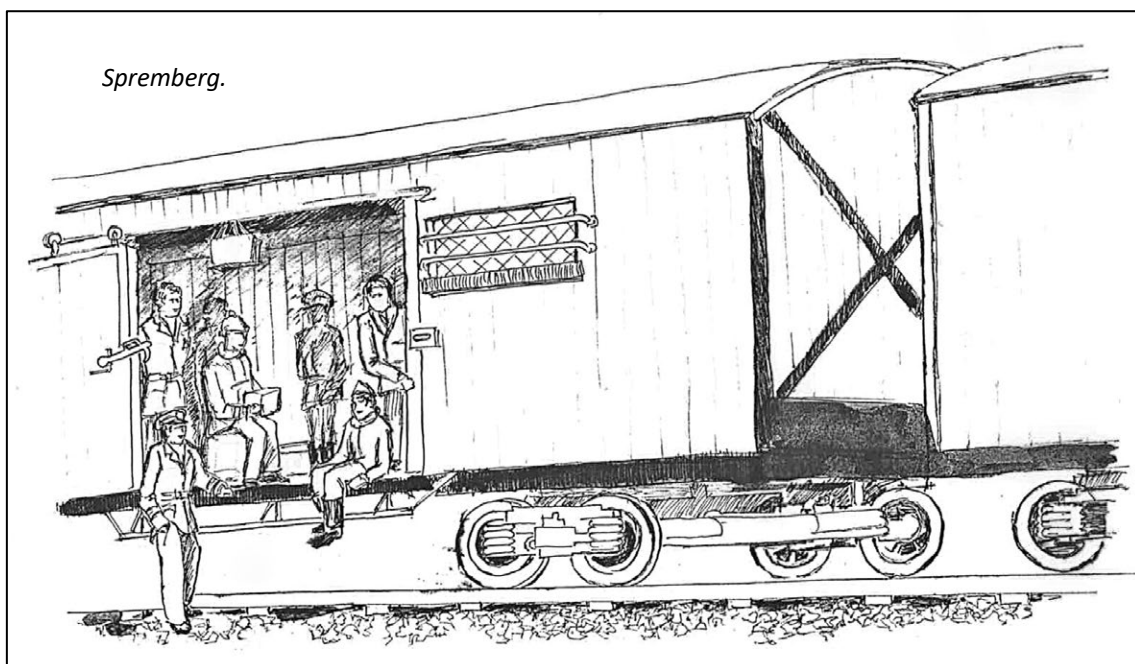
Omdat het deze ochtend niet zo koud is, hebben we het landgoed verkend. Het kasteel van Graf von Arnim zit vol met vluchtelingen.

De volgende morgen blijven we nog ter plaatse. s' Ochtends wordt brood en margarine uitgedeeld. Kort daarna stopt er een kar in het park. Grote verrassing en blijdschap, want het zijn Rode Kruis pakketten. We krijgen één pakket voor drie personen. Dit vrolijkt ons nog meer op. We hebben genoeg te eten en na een laatste teug frisse lucht zijn we weer naar bed gegaan in de overtuiging dat we de volgende dag terug zouden vertrekken.

Op donderdag zijn we echter nog steeds in Muskau. Gedurende de nacht is de temperatuur sterk gestegen. Het doet. We zijn een beetje teleurgesteld omdat we de dag ervoor een sterke slee hebben gebouwd om onze bagage te dragen. Bij ons vertrek uit Sagan hadden we een zetel omgebouwd om er een koffer vol levensmiddelen en conservenblikken aan te bevestigen. Wat voor een slee had moeten doorgaan, had echter veel te lijden gehad, dus besluiten we een grotere te bouwen die ook onze bagage kan dragen.

Aangezien we toegang hebben tot een schrijnwerkerij, maakt Jo Gueuffen, onze doe-het-zelver, een prachtige slee voor ons. Teleurgesteld door het verdwijnen van de sneeuw, proberen we haar toch uit op de weg.

De dag gaat voorbij en we wennen aan het idee nog een nacht in het koetshuis te slapen. Maar na het avondeten meldt de *Adjutant* ons dat het vertrek om 22.30 uur gepland is. De volgende stad is Spremberg, op een aanzienlijke afstand. Doch deze drie dagen in Muskau hebben ons enigszins opgekikkerd.



De Amerikanen hebben ons de dag ervoor verlaten, dus de colonne zal al korter zijn en onze haltes beter georganiseerd.

Ondanks de rust wordt deze etappe de zwaarste van de reis. Mijn linkerenkel doet veel pijn. Hij is niet verstuikt, maar ik vermoed een spierverrekking.

Verscheidene leden van onze kamer hebben ons verlaten. We zijn nog maar met zes. Toen we in Muskau aankwamen, bleven John Dowler en Nick Page in de bioscoop omdat John plotseling onwel werd.

Bovendien voelde Mike Goodshap zich ook ziek bij het verlaten van het kasteel en hij wachtte op de kar die de zieken ophaalt en de colonne volgt.

We zijn dus nog maar met zes om de twee sleeën gevuld met proviand te trekken. We zijn verplicht onze rugzakken te dragen, want kort voor het vertrek hebben we elk drie vijfde van een pakket en brood gekregen. Dus moeten we beide sleeën gebruiken voor het voedsel. Omdat we maar met zes zijn, is het niet meer mogelijk om af te wisselen. Lou en Neville trekken de achterkant van de zetel met de koffer, terwijl Billy Williams de grote slee duwt. Ikzelf, Peter Moffatt en Ian Barreclough lopen voorop.

Opnieuw slingert het lange lint gevangenen eindeloos tussen grimmige omheiningen in een maanloze nacht. Na een paar kilometer wordt het ondraaglijk. We hebben nog meer dan twintig kilometer te gaan tot onze bestemming. Een eindeloze nacht en nog steeds die zware slee te trekken en op onze rug, de rugzak waarvan de riemen in onze schouders snijden.

Op een gegeven moment stort Peter in en word bijna hysterisch. Over zijn toeren stapt hij uit de colonne, opent zijn rugzak met het brood en een deel van de blikken met conserven en kiepert alles op het natte gras. We recupereren de blikken en verdelen ze over onze respectieve rugzakken, stoppen een aantal in de koffer op de kleine slee en een paar in onze zakken. Ik slaag er ook in een brood op mijn borst te binden.

In zekere zin is dat beter, want het gewicht en de manier waarop het brood is vastgebonden vormen een tegengewicht voor de rugzak. We voegen ons weer bij de colonne nadat we ongeveer een derde van het proviand en Jo's mooie slee hebben achtergelaten. Even later voegt Mike zich bij ons. Hij voelt zich veel beter. We zijn nu met z'n zevenen en hebben alleen nog de koffer te slepen.

De uren verstrijken. De kilometers rijgen zich aaneen. Het landschap verandert, de maan komt op, de vermoeidheid wordt meer en meer voelbaar en we veranderen langzamerhand in automaten.

Om een uur of twee 's nachts kondigt iemand aan dat we nog maar vijftienhonderd meter te gaan hebben voordat we een dorp bereiken waar we kunnen slapen. Ons moreel stijgt. Maar na drie kilometer kunnen we slechts weemoedig glimlachen om deze valse belofte. Het moreel krijgt een klap. De haltes komen nu met zeer korte tussenpozen.

Telkens missen we de kracht om onze bepakking af te doen, onze benen te strekken of op een droge plaats te gaan zitten. We vallen neer op de weg, buiten westen, in een staat van bijna volledige lethargie. Ik val onmiddellijk in slaap zodra ik de grond raak en sta op van mijn vochtige rustplaats en begin weer te lopen zonder te weten wat ik doe. Op dit ogenblik is een automaat waarschijnlijk een trede hoger dan mijn arme wandelende lichaam: hij kan ten minste op zijn benen staan.

Op een gegeven moment struikel ik en kan niet meer recht komen. Het asfalt van de weg dempt mijn val, maar ik heb hulp van mijn vrienden nodig om op te staan. Ik ben niet de enige die valt, maar dat beseft ik pas later.

Eindelijk gloort de dageraad aan de horizon en een sardonische glimlach spreidt zich uit over zijn spookachtige gezicht bij het zien van deze mensen die zich naar het dorp slepen, want op dat moment doemen een paar honderd meter verder daken op. Maar onze lege ogen zien ze niet. Een onwezenlijke, verre stem roept in de wind om rijen van drie te vormen om geteld en verdeeld te worden over de diverse gevorderde plaatsen. Dit wekt ons half en half.

We beseffen dat één kant van de slee is weggesleten door de weg en dat de andere helft verdwenen is. We moeten de koffer dragen in plaats van te trekken. Door twee stokken door het handvat te steken en hem als een "draagstoel" te dragen, is het al minder vermoeiend.

De laatste honderd meter zijn een kwelling. Wanneer ik een draai neem in een modderig, met mest bedekt pad, glijdt mijn voet uit en val ik plat op de grond. Ik hielp op dat moment de koffer te dragen. Ik mompel woorden die ik nu onmogelijk durf te herhalen, maar neem toch de stok weer op. Drie seconden later glij ik weer uit... Op dat moment ben ik erg boos, en laat het aan anderen over om verder te gaan met de voorraden.

Kort daarna bereiken we gelukkig de binnenplaats van een boerderij. Aan de overkant gaan we een volledig donkere schuur binnen. We ontdekken een ladder die ons naar de zolder leidt. Het uitnodigend stro laat ons toe ons in onze dekens te wikkelen. In een mum van tijd vallen we in slaap. We zijn in het dorp Graustein aangekomen op vrijdag 2 februari om zes uur 's ochtends. Het stro is lekker warm en de paar uur slaap zijn verkwikkend. Ik dacht minstens twaalf uur geslapen te hebben, maar ik ben zeer verbaasd te horen dat het pas tien uur is en dat we over een paar minuten weer vertrekken. Ik ben teleurgesteld omdat ik hoopte tot de volgende dag te kunnen uitrusten. De aankondiging van het vertrek vond een uur eerder plaats, maar niemand heeft me wakker gemaakt. Een vriend van Ian weet wat eieren te bemachtigen. Ze zijn snel gekookt en het gevoel eindelijk een zachtgekookt ei te kunnen eten na drie jaar ontbering is het vermelden waard. Vervolgens heb ik nauwelijks tijd om een koekje door te slikken en mijn deken op te rollen voordat het bevel wordt gegeven de stal te verlaten. Ons groepje verlaat als laatste de boerderij.

Eens op de baan, komen we een colonne tegen die uit een andere schuur komt en zijn we verbaasd Nick en John in de voorste gelederen te zien. Onze kamer is weer bij elkaar.

De korte rust heeft ons opgemonterd en de volgende zeven kilometer naar Spremberg worden in een goed tempo afgelegd. Er zijn veel haltes, maar ze zijn kort. De koffer wordt gedragen door vier mensen met twee stokken.

Spremburg is een vrij groot dorp dat we om twee uur 's middags doortrekken. De inwoners staan voor hun raam om ons te zien voorbijlopen. We worden naar een soort militair kamp in de buurt van de spoorweg geleid. Het werd gebruikt voor het inkwartieren van reservisten. We worden ondergebracht in een van de vele lege garages. Net als in Graustein krijgen we het bevel om twee uur later klaar te staan voor vertrek.

Na een karige maaltijd, namelijk een "goede Duitse soep", herschik ik mijn bepakking en wacht op het vertrek. Om half vijf verlaten we de kazerne en gaan naar het station aan de andere kant van de stad. Op een zijspoor staan veewagons op ons te wachten. Het is zes uur als we ons installeren, veertig per wagon. Met enige bezorgdheid bekijk ik een hoek van de wagon, beschadigd door vliegtuiggranaten. Duidelijk onder vuur genomen door een laagvliegende jager. Er is geen reden waarom dit ook ons niet zou overkomen bij het doorkruisen van

Duitsland, want onze eindbestemming is Bremen. Niettemin, zoals het gezegde luidt: wie leeft, zal zien. We leven nog en we hebben gezien!

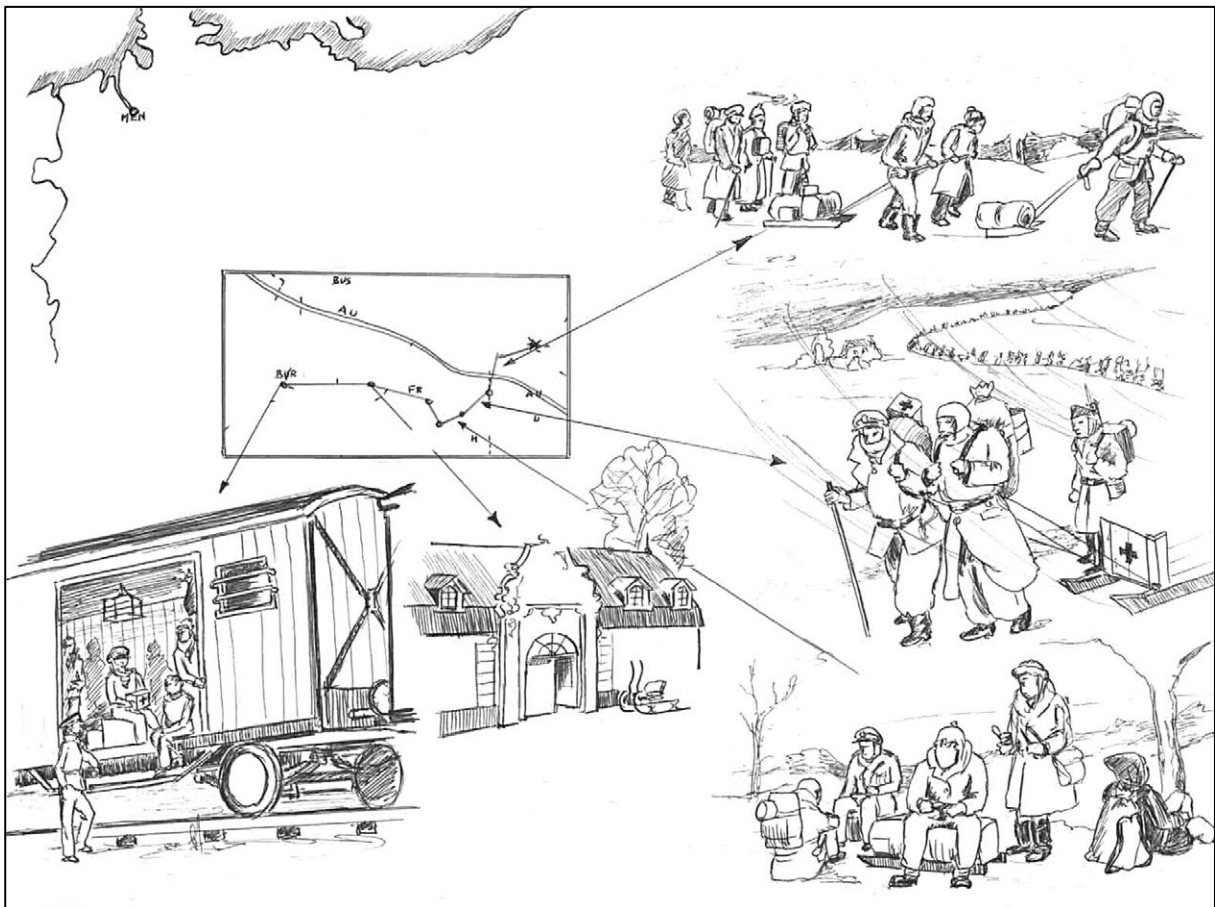
De reis verloopt zonder problemen. We verlaten Spremberg om 23.00 uur en rijden de hele nacht door. Zaterdagochtend wordt haltgehouden, zodat we onze benen kunnen strekken. We zijn opeengepakt met veertig per wagon. De koffer met proviand wordt herschikt, want we krijgen elk weer een half pakket. We hebben ook tijd om wat brood en koekjes met *corned beef* te eten.

Schwarzpack-bei-Ruhrland om 9 uur 's morgens, Falkenburg om 12.20 uur, Eilenburg om 4 uur en Halle om 7 uur 's avonds. Net als de vorige dag ondergaan we verscheidene luchtalarmen, maar we zien geen enkel vliegtuig. We brengen de nacht door in onze overvolle wagon.

De trein moet heel snel hebben gereden, want na het doorkruisen van Maagdenburg en Brunswijk, rijden we rond acht uur 's ochtends de buitenwijken van Hannover binnen. Na een opeenvolging van industriegebieden trekken we rond tien uur door Rohrsen. De richting, die tot nu toe west was, wordt duidelijk noordelijk.

We passeren Verden om twaalf uur en Rothenburg om half twee. In Zeven wisselen we het hoofdspoor voor een secundaire spoor. We passeren verschillende kleine dorpjes en houden uiteindelijk om 16.45 uur halt in Tarmstedt.

Na geteld te zijn bij het verlaten van de wagon, gaan we weer op weg..., te voet richting Westertimke-bei-Bremen. In dit gehucht bevindt zich het Malag of het kamp voor marineofficieren. We worden om 18.00 uur in het Vorlager binnengeleid.



Na een snelle fouillering worden we naar het kamp zelf gebracht. Het is niet op het niveau van Sagan. De kamers zijn voor vijftien gevangenen en de toiletten bevinden zich buiten de barakken. Een nieuw leven begint in een nieuwe omgeving. We verhuisden van het oosten naar het westen van Duitsland, dichterbij huis. Het leek ons een eeuwigheid te duren.

Bij het verlaten van Sagan, dachten we een typisch leven achter te laten, een verleden dat nooit meer terug zou komen... Maar al vlug worden we uit onze droom geholpen. De routine in Malag is identiek en na veertien dagen vervaagt Silezië in de mist van herinneringen en lijkt zelfs onze kleine odyssee al ver weg.

Nu wachten we op de volgende reis, die ons naar de vrijheid zal leiden! Maar dat is een ander verhaal.

Epiloog: Op 10 april 1945 beginnen we aan een tweede mars over de Elbe naar Tremdhorst bij Lübeck. Op 2 mei 1945 worden we bevrijd door een verkenningsvoertuig bestuurd door een luitenant van het Cheshire Regiment. Met een Lancaster bereiken we Engeland...

De veelzijdige kunstenaar

Zoals we al hebben kunnen vaststellen uit de vele tekeningen in het verslag van zijn tijd in kamp Sagan, is Bobby duidelijk begaafd.

Hij tekent al van jongs af aan en bij bezoeken laat hij dat zijn vele vrienden ontdekken. Bijgaand een aquarel geschilderd in gevangenschap. Het dateert van 12 januari 1943.

Een tekentalent, maar ook acteur, danser, zanger, choreograaf en muzikant!

In het kamp stelt hij zijn talenten ten dienste van veel activiteiten, vooral voor toneelstukken, waar hij veel decors en kledingaccessoires maakt.

Laten we eens kijken naar deze “theatrale” periode.

Opnieuw heeft Bobby ons een verslag ervan nagelaten. Hier zijn enkele fragmenten.

"Zoals al vermeld in het verhaal van mijn tijd in de Stalag, stonden de Duitsers ons toe toneelstukken op te voeren. Ze oordelen dat terwijl we toneel spelen en muziek maken, we er niet aan denken om te ontsnappen."

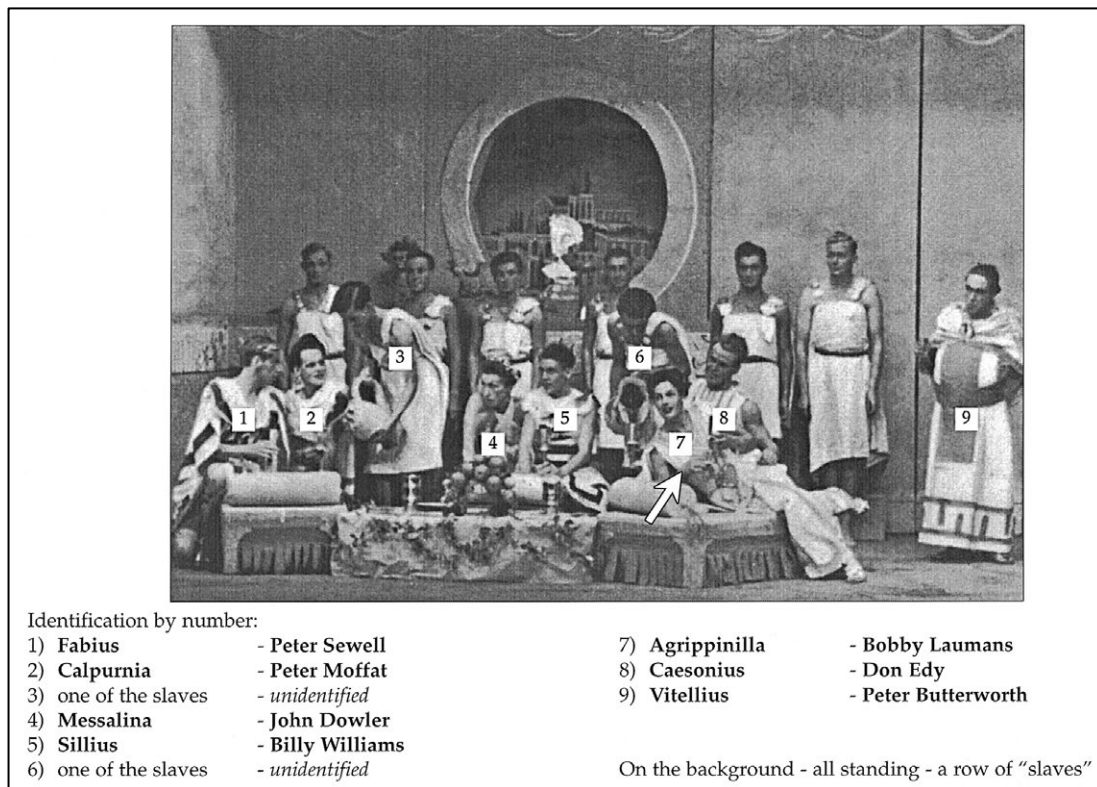


1. Harvay Vivian, 2. Kalcem Fregard, 3. John Madge, 4. Bobby Laumans.

De toneelafdeling is zeer bedrijvig. We spelen toneelstukken van Bernard Shaw (Pygmalion, St Joan), Noel Coward (The Spirit of Blithe), maar ook van Oscar Wilde en Joseph Kesselring (Arsenic and Old lace). Sommigen van ons zullen vrouwelijke rollen spelen. In 'Arsenic and Old lace' kreeg ik bijvoorbeeld de rol van Elaine...

Ik speelde ook een rol in een Romeinse operette genaamd 'Messalina'. Het werd volledig geschreven

door twee POW's, beiden navigators en RAF/VR. Het manuscript en de teksten waren van David Porter, een BBC producer voor de oorlog. De muziek werd geschreven door Wylton Todd, architect van beroep.



Het is een zeer grappige operette waarin alles gezongen wordt. Het vertelt het verhaal van historische personages in een denkbeeldige, gekke omgeving. Ik heb er met veel plezier aan meegedaan.

We geven ook concerten omdat we dankzij het Rode Kruis instrumenten hebben gekregen. Omdat ik ook een beetje muzikant ben, speelde ik 1e altviool in het klassieke orkest, cello in het zigeunerorkest en contrabas in de jazzband.



Juli 1944 : Symphonic Orchestra Sagan.

Ik heb ook de decors ontworpen en de choreografie geschreven voor een ballet dat deel uitmaakte van een variétéshow, "Palina Panic".



Aquarel van 29 augustus 1944 van de muzikale komedie Palina Panic.

“PALINA PANIC”
MUSICAL COMEDY

Book by D. A. FFRENCH NULLER,
GEORGE PELLING and TALBOT ROTHWELL
with Music by
WYLTON TODD, etc.
Produced by DAVID PORTER

CAST

Tony ... ..	... ..	RUPERT DAVIES
Anabella ... ..	... ..	MICHAEL ORMOND
Hardcastle ... ..	... ..	PETER BUTTERWORTH
Senor Vespucci-Ramirez ... ..	... ..	PATRICK GREENHOUS
Jose ... ..	... ..	BOB COSTE
Pedro ... ..	... ..	GEORGE MORGAN
Juanita-Ramirez ... ..	... ..	BOBBY LAUMANS
Miss Fisk ... ..	... ..	MARCEL OLIVIER
General Shrimpsworthy ... ..	... ..	GEORGE PELLING
Prince Carlos Cortocope De La Palina ... ..	... ..	NEVILLE SMALLWOOD
Baron Brabisson ... ..	... ..	JAMES WATSON
Ships Officer, etc. ... ..	... ..	PETER MOFFATT
Postcard Vendors, Reporters, etc. ... ..	... ..	WYLTON TODD, BILLY WILLIAMS, DENYS FERRY and BEN BROADLEY
Special Dances by ... ..	... ..	TONI SAUNDERS, BOBBY LAUMANS and HARRY ASHLEY
Chorus	TONI SAUNDERS, LLOYD ADAMS, MICHAEL GOODCHAP, IAN STEWART, KENNETH JONES, DON EDY, DON HUNTER, WALTER KERRY, DAVID BEVAN-JOHN, MICKEY KOWALOWKA, RALPH JOHNSON and JACK FERGUSON	

Hotel Splendore *HEPCATS* Directed by RONNIE BIRCH
Theatre Orchestra Conducted by ARTHUR CREIGHTON

Decor : A. H. COMBER and WYLTON TODD



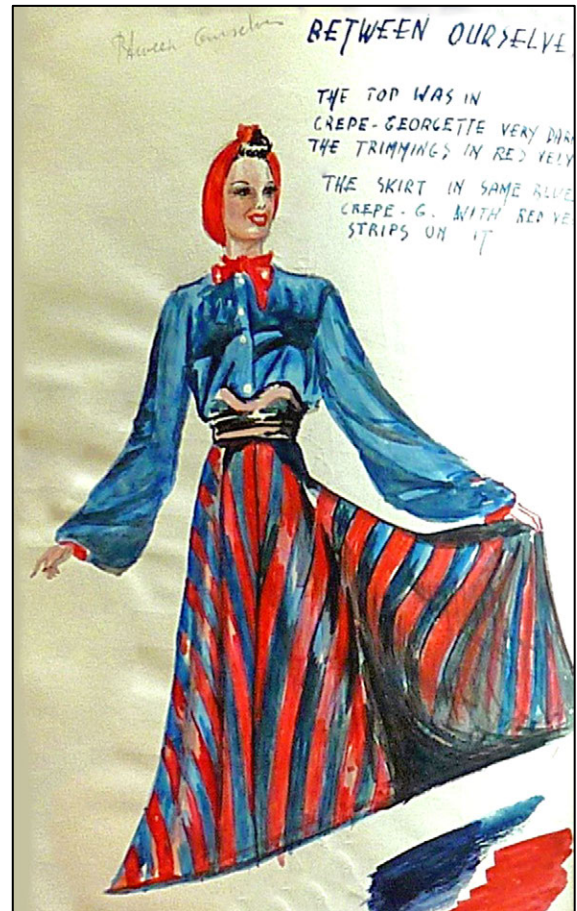
Bobby speelt de rol van "Juanita Ramirez"...



Juanita Ramirez, de ster vedette...



In discussie met André Bar (historicus en VTB-lid). Dank zij André kunnen we de schetsen en documenten publiceren.



Kostuum getekend door Bobby. Het werd gemaakt door de kleermakers van het Berlijns theater die het later gerecupereerd heeft.

“Back Home!”

Op 24 juni 1945 wordt Bobby Laumans gedetacheerd bij de *Air Ministry Unit* (AMU) om deel te nemen aan "Back Home" van de *RAF Theatre Show*. Bobby vervolgt zijn verhaal...

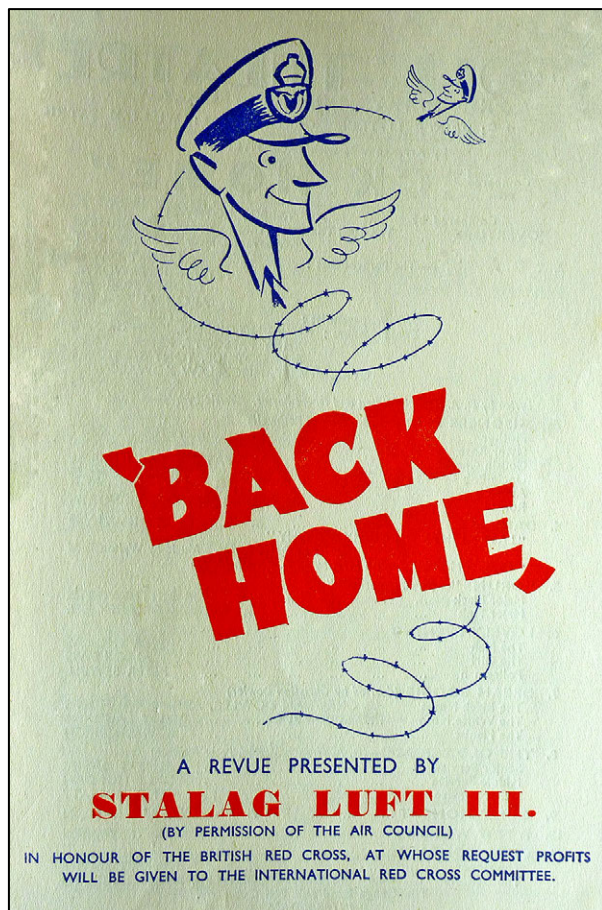
"Terug in Engeland in mei 1945, had één van ons een fantastisch idee..."

Hij stelt ons voor 'iets te doen voor het Rode Kruis', de organisatie die ons in staat had gesteld te overleven door vele pakketten via Zwitserland te sturen.

Gezien de Raad van de Luchtmacht ons toestemming gaf om door te gaan met onze theatervoorstellingen, zijn we erin geslaagd een professionele producent te vinden die gratis wil werken, en een theater dat ons gratis ter beschikking wordt gesteld, zodat we alle opbrengsten aan het Rode Kruis kunnen geven.

Wij blijven RAF officieren, met een speciale opdracht - de oorlog in Japan is nog bezig - voor maximaal drie maanden, met een normaal officiersloon.

De belangrijkste mensen die aan deze show meewerkten, zijn na de oorlog allemaal professionals geworden. Jack Hylton, een beroemde vooroorlogse dirigent, stemde ermee in de show te produceren en dankzij hem konden we gratis optreden in twee eersteklas theaters. De eerste was de Stoll in Kingsway waar we meerdere weken speelden. Daarna zijn we verhuisd naar de 'His Majesty' in Haymarket. We konden niet centraler zitten.



The Stalag Luft 3 revue "BACK HOME" is having a fortnight's run at the Stoll from July 21, all profits for the International Red Cross. The "girls" are FL.-LT. LAUMANS and FL.-LT. MOFFATT, of the all-ex-P.O.W. cast.

We kiezen de beste acts en sketches die we in Sagan speelden.

Wat een genot om over een professioneel theater, leveranciers van kleding, dansschoenen en theater rekwisieten te beschikken. Ook de toneelassistenten werken gratis en met trots.

STOLL THEATRE

KINGSWAY, LONDON, W.G.2.

Managing Director: PRINCE LITTLER General Manager: WILLIAM PATRICK

By Arrangement with JACK HYLTON

"BACK HOME"

Compered by TALBOT ROTHWELL.

1. **OVERTURE** The Stoll Theatre Orchestra, under the direction of Warrant Officer H. W. BRADLEY
2. **JUMPING OFF**—The Parachutists : RUPERT DAVIES
PETER BUTTERWORTH
GEORGE MORGAN
ARCHIBALD HASTIE
The Propagandist : CYRIL BARTLAM
The Prisoners : RAYMOND GIBBON, JOHN CROWE
JIMMY PRESCOTT, PETER SEWELL
ROY DOTRICE, TONY SAUNDERS
CYRIL STREET, MIECZSLAW KOWALOWKA
ROBERT RIVERS

Lyrics by D. A. ffrench-Mullen and David Porter. Music by Wylton Todd.

3. **PRISONERS PROGRESS**—(Talbot Rothwell)
Mother PETER MOFFATT
Sister Rosa LESLIE TURNBULL
Cousin Charlie PATRICK GREENHOUSE
Uncle Bob RUPERT DAVIES
Aunt Mary ALEC LEWIS
Ronald PETER BUTTERWORTH
4. **DANIELLE** BOBBY LAUMANS
"LAST NIGHT" and "WHY OH WHY" BOBBY LAUMANS
"J'AI TA MAIN" English Lyric by D. A. ffrench-Mullen
5. **"DRUMS"**—(D. A. ffrench-Mullen)
Major Black PETER BUTTERWORTH
Major Fink PATRICK GREENHOUSE
6. **LOVELY EVENING**
The Man PETER THOMAS
The Girl ALEC LEWIS
Policeman PETER SEWELL
7. **DREAM BOOGIE** (devised by Christian Dowler)
The Black Notes CHRISTIAN DOWLER, ADRIAN SAUNDERS
The White Note + CHOREOGRAPHER BOBBY LAUMANS
The Pianist RONALD BIRCH
8. **THE OLD BRIGADE**—(D. A. ffrench-Mullen, Peter Moffatt)
Senior Service RUPERT DAVIES
Middle Service GEORGE MORGAN
Junior Service PETER MOFFATT
9. **QUIET MOMENT** The Violinist—MELVILLE CARSON
10. **A FEW WORDS** PETER BUTTERWORTH
11. **CUBA CONTACT**
The singer RUPERT DAVIES
The Dancers JOHN CHRISTIAN DOWLER, BOBBY LAUMANS
The Conga Band and Full Company.
INTERMISSION
12. **"IT TAKES A TOUGH GUY TO BE A LEADING LADY"**
Lyrics by David Porter. Music by Wylton Todd.
The Footballers : MICHAEL ORMOND, CHRISTIAN DOWLER,
BOBBY LAUMANS, PETER MOFFATT,
The Dressers : RAYMOND GIBBON, PETER SEWELL, NORMAN
SAVILL, PETER THOMAS, ROBERT RIVERS,
JOHN CROWE, CYRIL STREET, JIMMY PRESCOTT
MIECZSLAW KOWALOWKA, ARCHIBALD HASTIE,
ROY DOTRICE, ALEC LEWIS
13. **PARIS PARLEY**
The American RAYMOND GIBBON
The Englishman PETER SEWELL
14. **TWO CUPS OF COFFEE**
The Customers PATRICK GREENHOUSE, CYRIL BARTLAM
The Waiter PETER BUTTERWORTH
15. **THE POLISH QUARTET**
TOMAS LEGOWSKI, WLADISLAW CHCIUK,
ROMAN PENTZ, ALEKSANDER FRANCAZK.
16. **"DR. FRADLER'S DILEMMA"**
Dr. Fradler TALBOT ROTHWELL
Mr. Bigley PETER SEWELL
White Wings RAYMOND GIBBON
Phoebe Shaw CHRISTIAN DOWLER
17. **JET PROPELLED JIVE**—JOHNNY FENDERS BAND Directed by RON BUSH
Derek Polley } Johnnie Fender } Trumpets.
Neil MacDonald } Jack Thorpe }
Ronald Instone } Ron Furness }
Norman Savill } Peter Marlowe }
Andrew Learmonth } John Gale } Trombones:
Freddie Bryant Piano.
Don Windle Guitar.
Teddy Williams Drums.
William Algie Bass.
Vocalists : RUPERT DAVIES and MICHAEL ORMOND.
"My Better Half"—Lyric by David Porter. Music by Wylton Todd.
18. **"NOR IRON BARS"**—A GRAND OPERA (Lyric by A. Stanley.)
Lady Bessie GEORGE BESSELL
Ferdinand CYRIL BARTLAM
Father ARCHIBALD HASTIE
19. **FINALE** THE COMPANY

Advertising Manager For SYBIL LONGMAN
Press Representative STOLL THEATRE J. J. KEALY

Decor by LT. PETER BUTTERWORTH, F.I.T. LEY KENYON
Wardrobe Master : F.I.T. NEVILLE SMALLWOOD
Production by F.I.T. KENNETH MACKINTOSH

Scenery painted by Simpson Robinson. Musical Instruments loaned by Henri Selmer & Co. and Premier Drum Co., Ltd. Make-up by Miners
The Company thanks Mr. Jack Hylton and his Organization for their assistance

Zoals je in het programma hierboven kunt zien, ben ik bijna een ster..., ik neem deel aan vijf nummers, verscheidene solo en heb de choreografie gemaakt voor een van de 'Dream Boogie'



sketches. Dit zijn voornamelijk zang- en dansnummers.

The Evening News geeft me zeer goede beoordelingen en de pers-kommentaren zijn lovend.

« A leading lady... »

Na Londen spelen we in Newcastle, Carlisle, Edinburgh en Glasgow, een week in elke stad. We eindigen in Londen met een avond in de American Canteen in Picadilly.



French Without Tears

From left to right: Michael Ormond, Walter Morison, Vivian Kelly, Peter Gates and Bobby Laumans

Elke sessie is uitverkocht. En elke avond krijgen we lange ovaties.

Aan het eind van de show doen alle leden van het gezelschap, gekleed in hun uniformen, een 'special clever routine' op het podium, op de klanken van de Royal Air Force March. Het was fantastisch!

Ik krijg tranen in mijn ogen elke keer als ik eraan denk”.



OUR ARTIST'S SKETCHES OF SOME OF THE EX-PRISONERS FROM STALAG LUFT III., WHOSE SHOW OPENED LAST NIGHT AT THE STOLL THEATRE, LONDON.

Bobby in de schijnwerpers...

Leading Lady With A Past GLAMOUR "GIRL" WAS A FIGHTER PILOT



AMONG the stars of "Back Home," the Air-Crew P.O.W. show at the Glasgow Theatre Royal, is a leading lady with a remarkable story.

Glamorous, lissom and brunette, "she" is Belgian fighter pilot, Bobby Laumans, a husky young man whose adventures landed him in Stalag Luft III.

Ready for the Show—

At the outbreak of war, Laumans was a regular officer in the Belgian Air Force, and when his country collapsed, he flew to France to carry on the fight.

He was in Marseilles when France fell, but contrived to make his way to Morocco. Ordered to return to the Continent to surrender, Laumans instead secured a passage to Britain and joined the R.A.F. as a fighter pilot.

Shot down, he escaped injury and was taken to a German camp, from which he has now graduated to the stage—with "flying" colours.

Sablon Accent

Laumans has a rich baritone voice which, allied to a faint accent, is reminiscent of Jean Sablon. His manly remarks have a strange incongruity, coming from the slender beauty of his impersonation.

Managers are already interested in persuading him to give up his first love—flying—to make a permanent career of theatre work.

—and Flying-Officer Laumans, Reporting for Duty

alls 7 Death

...quistain (23), an ...th yesterday from ...ayswater, London, ...e crack."



Anne Crawford, Edinburgh—visit to The Picture House, here signing the au

AT THE THEATRES **R.A. Ba**

ONLY good thing to come first-rate revue presents the air-crew ex-prisoners

The show consists of 18 it hundreds they wrote, dressed, ar Among these amateurs is some being a really subtle and amusing Marx. In broader comedy, Pete

Female impersonators especially of the camp school can be cheap and nasty, but there's nothing crude about the "girls" in "Back Home." They remain completely in character, and for this demonstration of good taste, one critic, at least, is grateful.

Belgian airman Bobby Laumans is more glamorous than even Hedy Lamarr! I have rarely heard such a storm of genuine applause as greeted the boys at the end of their two-and-a-half hours performance last night.

This is the last week of their public tour for Red Cross and other funds. They receive only R.A.F. pay and next week return to duty.

Pity the Air Council cannot be persuaded to let the whole country see the grand spirit with which our airmen fought the Huns, even in captivity. J.W.R.

Exodus, vervolg en einde

We eindigen dit hoofdstuk van “Markante feiten” met een artikel dat verscheen in VTB-magazine 3-2014. Het gaat over het epische verhaal van de Joden die verhinderd werden om naar Palestina te gaan en zich uiteindelijk in Zuid-Amerika wilden vestigen...

Dit artikel schreef Bobby enkele maanden voor zijn overlijden op 21 april 2014, op 93-jarige leeftijd... Een prestatie, nog één!

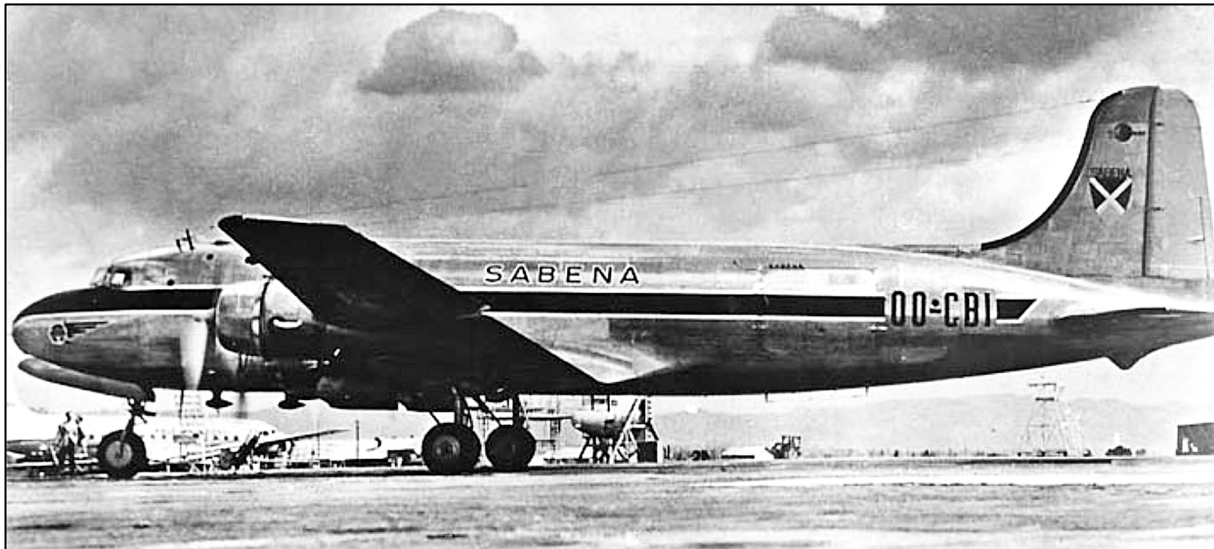
"Het is op verzoek van onze VTB-voorzitter (Michel Mandl) dat ik besloten heb u een 'waar gebeurd' verhaal te vertellen. Het gebeurde precies zestig jaar geleden, en ik moet toegeven dat mijn herinneringen soms in de war zijn. Het is natuurlijk een luchtvaartverhaal. Ik denk dat door het te vertellen, jongere mensen een idee krijgen van hoe een commerciële luchtvaartmaatschappij in de vroege naoorlogse jaren opereerde.

Ik was toen een jonge DC-3 kapitein bij Sabena, maar vloog nog af en toe met de DC-4 als copiloot. Wie heeft er niet gehoord van de EXODUS, het schip dat bij verschillende gelegenheden Joodse passagiers vervoerde die zich in Palestina, toen nog een Brits Protectoraat, wilden vestigen en die telkens werden afgewezen. Toevallig besloot in 1947 een groep van deze Israëlieten (de staat Israël bestond toen nog niet) dat het misschien beter was zich in Zuid-Amerika te vestigen dan in Palestina. Een vijftigtal van hen belde, na andere maatschappijen geprobeerd te hebben waaronder Air France, aan bij Sabena. Onze Directeur Operations is de heer Anselme Vernieuwe, voormalig piloot van de RAF Bomber Command tijdens de Tweede Wereldoorlog. Hij was degene die veel militaire piloten (ook van de RAF) aanwierf om een carrière bij Sabena te proberen.

Deze zaak is dus interessant voor Sabena, want in 1947 hebben we geen activiteiten in Zuid-Amerika. Dus het kan een zeer interessante ervaring zijn voor het bedrijf. De juridische afdeling controleerde of de passagiers geldige paspoorten en visa hadden en de vlucht wordt gepland. De leeftijd van de passagiers varieert van minder dan een jaar tot meer dan 80 jaar. De groep bestaat uit mensen van alle rangen en standen, maar voornamelijk ingenieurs, voormalige zakenlieden en enkele muzikanten. Een van hen is een klassieke violist, die later een internationale carrière zal maken.

Het vliegtuig dat het bedrijf kon inzetten was een DC-4, een viermotorig vliegtuig zonder drukcabine, een afstammeling van de beroemde USAF C-54 die na D-Day op 6 juni 1944 wonderen had verricht. Het biedt plaats aan vijftig passagiers. De heer Vernieuwe, die denkt dat deze vlucht wel eens een wat onzeker avontuur zou kunnen worden, besluit dat de gehele bemanning zal bestaan uit mensen die in de oorlog hebben gevochten en die, indien nodig, het initiatief kunnen nemen. In de cabine is er geen stewardess, maar twee stewards, degelijke ex-paracommando's. Georges Jaspis, ex Typhoon-piloot, met verschillende overwinningen op zijn naam wordt aangeduid als kapitein. Ik ben de copiloot en Roger Tambour (ex RAF) is de navigator. De boordradio operator (in die tijd was er nog een marconist nodig) heet H. De Geynst. Hij was tijdens de oorlog bij de Britse koopvaardij als operator scheepsradio. Maar bovenal spreekt hij zeer vloeiend Spaans, want dat is nodig om zich verstaanbaar te kunnen maken in Zuid-Amerika waar niet iedereen Engels spreekt. De boordwerktuigkundige, Achille Erzeel, had niet in de RAF gezeten, maar we hadden iemand nodig met praktische kennis van mechanica. Hij is opgeleid in de vooroorlogse Sabena werkplaatsen en kan dus aan de slag indien nodig. We nemen wat reserveonderdelen mee. De chef cabine is J. De Bruyn. Ons

vliegtuig is de DC-4, OO-CBI. Het komt van de Douglas fabriek in Santa Monica. De vertrekdatum is 7 november 1947.



We moeten de helft van onze passagiers afzetten in Venezuela, dus bestemming Caracas; de andere helft in Ecuador aan de kust van de Pacific.

Uiteraard kunnen we deze vlucht niet in één keer doen. Technische tussenlandingen zijn noodzakelijk. De dag voor vertrek hebben George, Achilles en ik een testvlucht gemaakt om er zeker van te zijn dat we een goede machine hebben. De terugkeer naar Melsbroek is vijf dagen later gepland. In werkelijkheid duurde de expeditie (want dat was het) negen dagen.

Ik was al enkele dagen onwel en had koorts. Toen ik met de heer Vernieuwe sprak, zei hij me rechtuit: "Kijk, mijn beste, het duurt dagen om visa te krijgen. We kunnen het schema niet meer veranderen en er is geen andere piloot. Ga naar dokter Allard en leg hem de situatie uit. Wat ik doe. Hij geeft me wat pillen, zegt dat ik het begin van de bof heb, maar dat ik gezien de uitzonderlijke omstandigheden kan vliegen. Ik vermoed dat Vernieuwe een klein telefoontje naar de dokter had gepleegd. Maar ik vroeg niet beter.

Op 7 november 1947 is alles klaar. Onze eerste stop? Santa Maria in de Azoren archipel. De passagiers worden ingescheept en we stijgen op. Toen we op kruishoogte op automatische piloot vlogen, zei George dat ik op het bed moest gaan liggen. In de cockpit van de DC-4 heeft de bemanning een bed. Nadat ik de medicijnen van Dr. Allard had ingenomen, viel ik snel in slaap en toen ik wakker werd, daalden we naar Santa Maria. Ik nam plaats in de rechterstoel. Het was een nachtlanding. Nadat we brandstof hadden besteld en nadat Erzeel de toestand van het vliegtuig had gecontroleerd, begeleidden we de passagiers naar een nabijgelegen hotel. Ik heb niet gegeten en ben direct gaan slapen. Nog wat medicijnen en naar bed.

De volgende ochtend was de koorts weg en ik voelde me klaar voor een goed ontbijt. De rest van de reis was mijn gezondheid perfect. De volgende stap was de oversteek van het deel van de Atlantische Oceaan tussen de Azoren en een ander eiland: Bermuda. Een onbewogen vlucht op tienduizend voet en we landden onze CBI op Kindley Field op zaterdagavond. Bermuda stond nog steeds onder Brits bestuur. Tijdens de oorlog was de hertog van Windsor er gouverneur-generaal. Maar het vliegveld was onder Amerikaanse controle (99 jaar lease). De Amerikaanse officier vertelde dat hij toestemming diende te krijgen van Washington en toen Jaspis hem vroeg dit te vragen, was het antwoord: "Maar ouwe jongen, bij het Pentagon zijn

ze allemaal aan het golfen (althans de afdeling waarin wij geïnteresseerd waren). Kom maandagochtend maar terug.

Elke poging tot uitleg was zinloos. Maar er waren ergere plaatsen om het weekend door te brengen. Sabena had natuurlijk geen vertegenwoordiger ter plaatse, maar we konden contact opnemen met PANAM die de hotels regelde. Zo konden we de passagiers en de bemanning al snel onderbrengen in een hotel aan het strand en in de lounges stonden we schouder aan schouder met Hollywoodsterren (uit die tijd) die in Bermuda vakantie vierden. Op zondag huurden we zelfs een klein zeilbootje en gingen we er met zijn vieren op uit voor een middag op zee (zonder Achilles deze keer). Het was heel aangenaam. De volgende stopplaatsen zouden niet dezelfde luxe hebben.

Op maandagochtend meldden we ons op het vliegveld. De officier van dienst had al het nodige geregeld en wachtte ons op voor het vliegplan.

De passagiers waren tevreden, goed uitgerust en het vliegtuig was vliegklaar. We verlaten Bermuda voor onze volgende bestemming: Caracas in Venezuela. Op deze route passeren we verschillende paradijselijke eilanden; in feite dwarsen we West-Indië.

Dit deel van de vlucht is net zo saai als de eerste twee. De DC-4 doet het goed en het weer is prima. Radio operator De Geynst zendt en ontvangt berichten. Aan het eind van de vlucht ontvangen we een VHF bericht en worden we in het Engels benaderd door de Nederlandse controle van Curacao.

De zon gaat onder en we komen 's nachts aan in het zicht van Caracas. Onze navigator had kaarten meegenomen van de Atlantische Oceaan en de aanvliegroutes naar de kust, maar wij piloten hadden geen praktische aanvliegkaarten van vliegvelden, behalve een paar oude, verouderde Amerikaanse kaarten en een paar stukjes informatie die voor het vertrek links en rechts waren opgescharreld. We hadden dus niet de klassieke 'routeboeken' die tegenwoordig in elke cockpit liggen. We weten dat we moeten landen op La Guaira, dat een enkele landingsbaan heeft op het strand aan de voet van de kliffen waarop Caracas ligt. We vliegen visueel en staan in VHF-contact met de verkeersleider van het vliegveld die gelukkig in het Engels instructies geeft. Als er op dat moment NOTAMS bestonden, waren wij daar niet van op de hoogte. De verkeersleider waarschuwt ons dat er werkzaamheden zijn aan de landingsbaan, maar dat deze gemarkeerd zijn. We begrijpen de aard van de werkzaamheden niet, maar we zijn blij dat we het weten. We doen het gebruikelijke circuit naar links, maar blijven boven zee. We zijn downwind en nog steeds boven zee. Plotseling verdwijnt de baanverlichting. Ik vraag de verkeersleider waarom hij de verlichting heeft uitgeschakeld en hij vertelt me dat alles normaal is. In twijfel gaan we verder en blijven op duizend voet downwind.

Als we dan linksaf draaien, verschijnen de lichten weer en lijkt alles normaal. Niet precies wetende waar de baanwerken zijn, voert Jaspis een voorzorgslanding uit en maakt een heel mooie landing precies op de rand van de baan en we remmen maximaal. Ver voor ons verschijnen inderdaad rode lichten op de landingsbaan.

Op het tarmac aangekomen, zetten we onze passagiers af in een kleine terminal.

De passagiers met deze bestemming worden opgewacht door bekenden of vertrekken op de een of andere manier. De overige passagiers, 28 denk ik, en de bemanning, vinden ter plaatse onderdak en gaan niet naar Caracas. Erzeel zorgt voor het bijtanken en de goede DC-4 is klaar voor de volgende etappe.

Maar als we 's morgens op het vliegveld aankomen, krijgen George en ik bijna een hart-aanval. De reden waarom de vliegveldverlichting de vorige dag was verdwenen was duidelijk. In de

zee voor de landingsbaan ligt een rif, een klein eiland, ongeveer 400 meter hoog. We zijn lager dan de top ervan gevlogen en gelukkig aan de andere kant. We wisten het niet omdat we geen aanvliegkaart hadden. Er was geen speciale procedure, geen ILS, niets. Ik denk dat er een rood licht was op het rif, maar we zagen het niet.

En weg waren we naar de Pacifische kust, onze volgende bestemming was het vliegveld van Salinas in Ecuador. We kunnen niet naar Quito, de hoofdstad, want het vliegveld ligt op meer dan 4.000 voet en is te kort voor een DC-4. Alleen DC-3's landen daar. We moeten het noordelijke deel van de Andes oversteken en kunnen niet hoger dan 10.000 voet omdat we geen drukcabine hebben. We denken aan Mermoz en Saint-Exupéry die een decennium eerder regelmatig in deze streken vlogen. Hier is de vlucht wat oncomfortabeler door de turbulentie die de bergen veroorzaken. We worden redelijk goed geschud en veel passagiers zijn ziek. Uiteindelijk komen we boven Ecuador aan. Wanneer onze radio toestemming vraagt om te dalen naar Salinas, antwoordt de verkeersleiding dat Salinas gesloten is en dat we niet kunnen landen. Zonder een reden te geven adviseert hij ons om Guayaquil als uitwijkvliegveld te nemen. Als we over Salinas vliegen begrijpen we het: de landingsbaan van het militaire vliegveld staat vol met vrachtwagens en andere voertuigen. Dus we dringen niet aan. Maar weer hebben we geen kaart om naar Guayaquil te vliegen. De luchtverkeersleiding geeft ons een te volgen koers en de frequentie van de entry 'beacon'. Gelukkig vliegen we VFR en bij daglicht. Maar ~~de~~ zonsondergang is niet ver meer. We vliegen al meer dan acht uur. Als we naderen, beseffen we dat dit een grasveld is. We zien geen luchthaventerminal. We vragen de verkeersleider (gelukkig in het Engels) of hij ons in zijn circuit ziet. Het antwoord is ja en hij geeft ons toestemming om te landen met de mededeling dat in de langste diagonaal de grond bedekt is met PSP-platen en dat daar een DC-4 kan landen. George maakt weer een hele mooie landing en we taxiën naar een kazerne waar we de verkeersleiding denken te vinden.

Zodra het vliegtuig is gestopt, staat er een troep gewapende soldaten voor de deuren en er wordt geen trap aangebracht. We vragen de passagiers te blijven zitten en Achille opent de achterdeur. De soldaten blijken haveloze kakiuniformen te dragen en sommigen hebben zelfs geen schoenen. Ze zien er allemaal uit als indianen. Maar één officier, gekleed in een fris uniform en met prachtige zwarte laarzen aan, valt op en spreekt ons in het Spaans aan, hij op de grond, wij in het vliegtuig. Jaspis vraagt De Geynst te vertalen en het antwoord is verbazingwekkend: 'Start uw motoren en ga terug. Jaspis wijst erop dat het vliegveld onze bestemming is, en dat we sowieso brandstof nodig hebben om weg te komen. We hadden minder dan een uur vliegtijd over. De officier laat de commandant en de tolk naar beneden komen, maar er zijn nog steeds geen trappen. George vraagt Erzeel, de monteur, om de noodladder die we aan boord hebben in te zetten, en ze gaan beiden naar beneden. Er volgt een eindeloze discussie in het Spaans en uiteindelijk kan de bemanning uitstappen (nog steeds via de ladder), de passagiers blijven aan boord met de twee stewards.

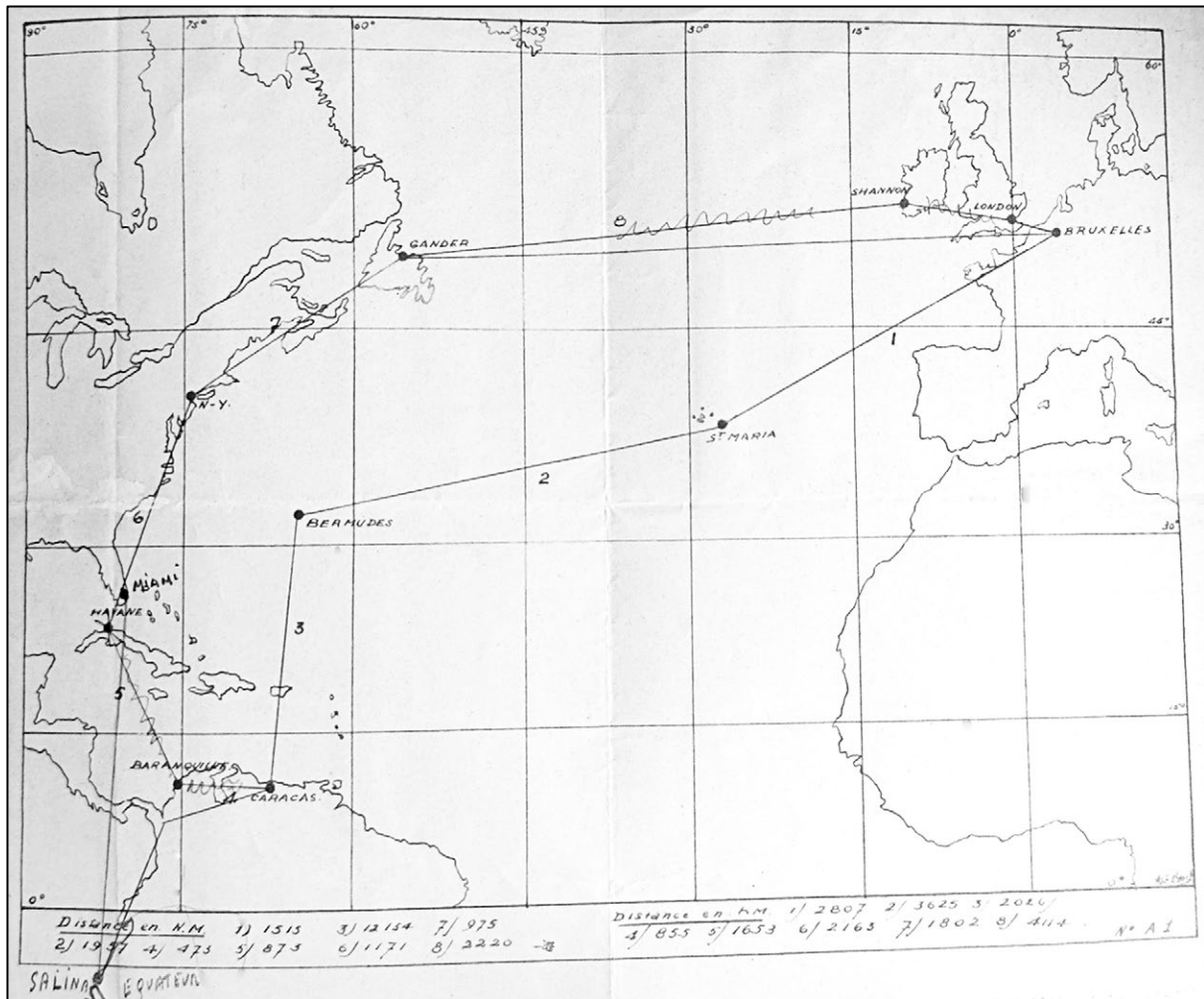
We worden naar de kazerne geleid waar we naar binnen gaan en meteen gaat de deur weer dicht en horen we de sleutel in het slot draaien.

Vanuit het gesloten raam zien we dat er soldaten rond en voor de barak staan. Er staan een tafel en banken. Jaspis trommelt op de deur en de officier verschijnt weer. Georges eist de Belgische consul te zien. We wisten dat er een was in Guayaquil, een Ecuadoriaan die voor de oorlog tien jaar in Antwerpen had gewoond. We eisten ook dat de passagiers het vliegtuig mogen verlaten, dat ze verzorgd worden en drank krijgen. Het is verschrikkelijk warm. Maar aan deze eisen wordt geen gevolg gegeven. Uiteindelijk zien we journalisten aankomen, die op

de een of andere manier gewaarschuwd zijn. Sommigen spreken Engels en we begrijpen dat onze passagiers clandestien zijn en geen voet op Ecuadoraanse bodem mogen zetten. In de pers van de volgende dag lezen we dat "Sabena een maatschappij is die mensen met valse paspoorten probeert binnen te smokkelen". Enkele koppen: de krant *El Universo* publiceert op de voorpagina: "Avión belga aterrizó furtivamente aquí, procedente de Caracas con 28 pasajeros" met een foto van enkele van de passagiers. Ook *El Telegrafo* kopt op de voorpagina: "28 semitas llegaron ayer clandestinamente a Guayaquil".

G. Jaspis probeert een vertegenwoordiger van het bedrijf Panagra te bellen, maar de militairen weigeren elk contact. Uiteindelijk verschijnt rond middernacht een grote witte Cadillac cabriolet en zien we (nog steeds door het raam) twee heren in witte dinerjacks uitstappen. Zij spreken met gezag tot de officier die de wacht leidt. Hij gaat in de houding staan, salueert en doet wonderbaarlijk genoeg de deur voor ons open. Georges spreekt de twee aangekomenen aan en het blijkt dat de ene de Belgische consul is en de andere de zoon van de president van de Republiek Ecuador. Ze verontschuldigen zich en brengen ons en onze passagiers, die eindelijk zijn vrijgelaten, naar een kamer bij Panagra, niet al te ver weg. Eindelijk krijgen we uitleg over het vreemde optreden van de autoriteiten. Onze passagiers hebben hun paspoorten en visa enkele maanden eerder in Europa verkregen. Intussen is er een staatsgreep gepleegd (zoals in de *Kuifje* verhalen!) en de nieuwe regering erkent deze visa niet meer. De passagiers worden per bus naar een hotel in de stad gebracht en de bemanning naar het paleis van de gouverneur, waar we eerste klas kamers krijgen. In de ochtend van de 13e gaan de zaken goed vooruit. Sommige van de passagiers hebben rijke Joodse kennissen op hoge plaatsen in het land, en de zaken worden snel geregeld: de Joden mogen in het land blijven. We zullen nooit weten wat er met hen is gebeurd, behalve met de virtuoze violist die een zeer succesvolle carrière had. Tijdens deze gesprekken wordt de bemanning behandeld als VIP's, als gasten van de gouverneur. We maken van de gelegenheid gebruik om de stad kort te bezoeken... en het volgende deel van onze reis voor te bereiden. In hun volgende edities veranderen de kranten hun toon en koppen "Se resolvió la situación de los 28 inmigrantes judíos". *El Universo* zegt: "Semitas llegados con destino al Ecuador han traído pasaporte en perfecto orden".

Het vliegtuig is bijgetankt. De DC-4 is dankzij de goede zorgen van onze monteur nog steeds luchtvaardig en het vliegplan is ingediend bij de luchtverkeersleiding. Onze nieuwe bestemming: Miami, Florida. Ons vliegtuig is deze keer leeg, geen passagiers meer. Maar voor we Ecuador verlaten, vinden we dat we een souvenir van ons bezoek moeten achterlaten. We hebben gemerkt dat de barak, een soort wachthuisje, waar we zoveel uren zonder drinken en onder een verschrikkelijke hitte opgesloten hebben gezeten, een beetje opzij staat. George plaatst zijn DC-4 een paar meter voor de houten hut. Om zagezegd de motoren te testen voor het opstijgen, zet hij alle vier de motoren tegelijkertijd op startvermogen gedurende ongeveer tien seconden, en laat dan de remmen los nadat hij de motoren heeft verminderd. Wanneer het vliegtuig de startbaan opdraait, blijkt dat de hut beschadigd is. We haasten ons om op te stijgen...



Dit deel van de terugvlucht is een genot. We vliegen over de jungle van Colombia op lage hoogte in onbewolkt weer. En de twee gevechtspiloten aan de sturen profiteren van een vliegtuig zonder passagiers om te zien of dit viermotorige vliegtuig net zo wendbaar is als een Typhoon of een Spitfire. Dus om de beurt slingeren we wat rond en soms dalen we tot vijf- of zeshonderd voet om een of ander dorp of de schoonheid van het landschap te bewonderen. Op een gegeven moment gebeurt er iets fantastisch. We zien een formatie grote veelkleurige steltlopers, voornamelijk rode. We minderen snelheid, laten de kleppen uit en vliegen gedurende enkele minuten op hun hoogte. Ze lijken niet bang en breken de formatie niet. Wat een uitzicht!

We doorkruisen Midden-Amerika, vervolgens de Caribische Zee, steken Cuba van zuid naar noord over en landen uiteindelijk, opnieuw 's nachts in Miami. Daar is geen sprake meer van fantasie. Dit is Amerikaanse controle in al zijn strengheid. We zijn erg moe en worden opgevangen door Pan American (dat vóór Sabena failliet ging). We brengen een comfortabele nacht door in een hotel in de buurt van de luchthaven. De volgende dag, 14 november, is de vlucht naar New York weer leeg, maar deze keer volgen we de Airways onder strikte controle. Geen vliegen meer met de vogels. In New York bestaat het bekende vliegveld JFK nog niet en we landen op vliegveld La Guardia, dat nog steeds gebruikt wordt voor lokale vluchten. Sabena had toen nog geen lijndienst naar de USA en ik herinner me niet of we toen een vertegenwoordiging hadden in NYK. De terugreis wordt echter als commerciële vlucht gemaakt, met vracht en passagiers aan boord. In die tijd moesten we in een DC-4 meestal twee

tussenstops maken, met als eerste Gander in Newfoundland, maar die dag lag het vliegveld onder het landingsminimum en landden we op Stephenville, ons iets noordelijker gelegen uitwijkvliegveld. Daar brengen we de nacht door en op 16 november maken we het laatste deel van onze reis, zonder tussenstop in Ierland: Stephenville – Evere. Ja, we kunnen landen in Evere, nog steeds in gebruik, want na 14.45 uur vliegen zijn we licht genoeg om er te landen.

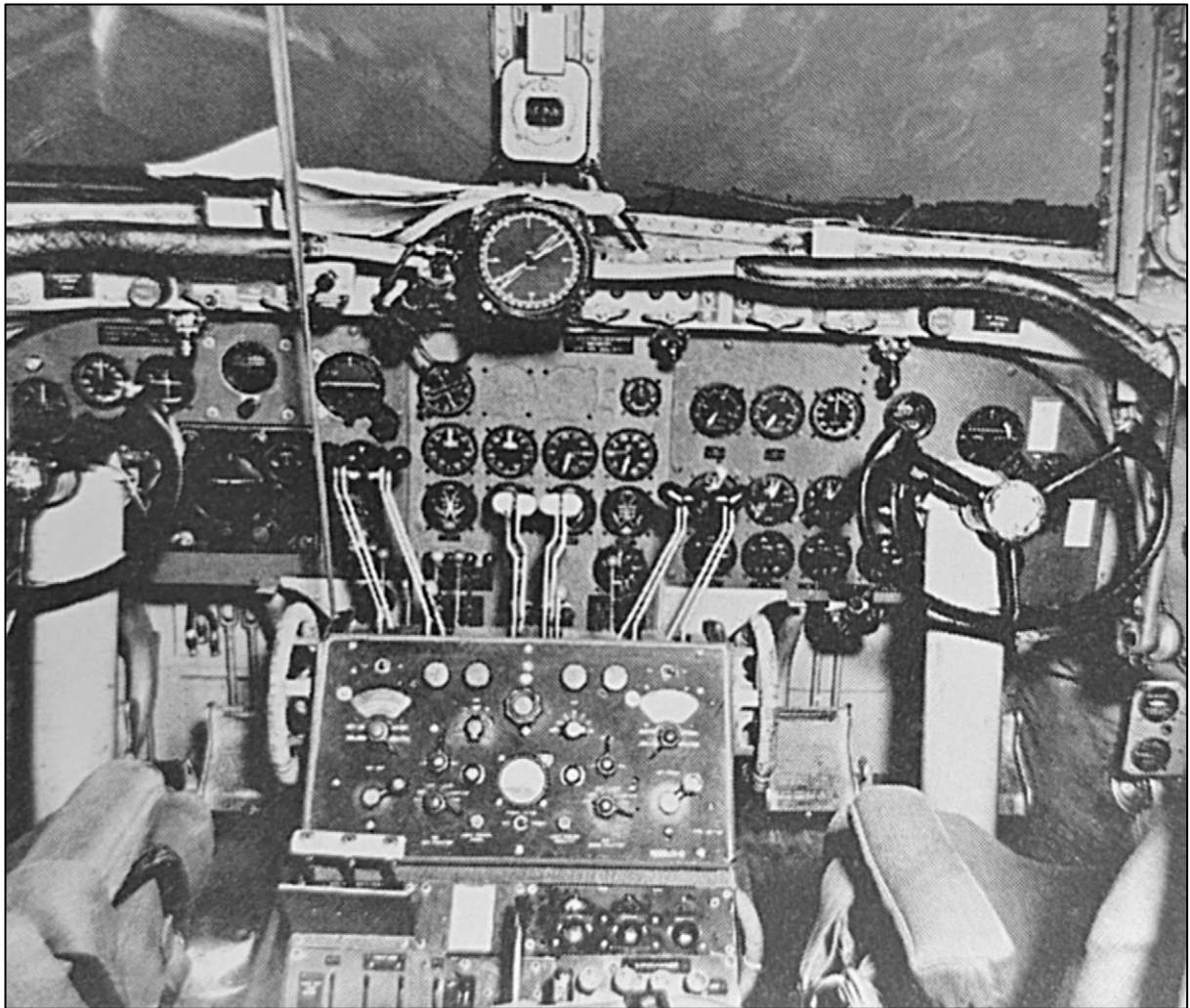
Het was een gedenkwaardige reis. Ondanks enkele ups en downs kwamen deze passagiers, verdreven door de Exodus, veilig aan dankzij Sabena. Denk aan onze reclame langs de Nationale 7 in Frankrijk, op weg naar de Provence: Met Sabena zou je er al zijn!”

Dit zijn de vliegreizen gevlogen door de OO-CBI:

Datum	Segment	Dag	Nacht
06 Nov 1947	Test flight	0u50	—
07 Nov 1947	BRU – Açores (Santa Maria)	1u30	8u15
08 Nov 1947	Açores – Bermuda (Kindley Field)	6u45	6u30
10 Nov 1947	Bermuda – Caracas (La Guaira)	6u35	1u25
11 Nov 1947	Caracas – Guayaquil (Équateur)	8u50	—
13 Nov 1947	Guayaquil – Miami	8u20	3u25
14 Nov 1947	Miami – New-York (La Guardia)	6u35	—
15 Nov 1947	NYK – Stephenville (Canada)	1u45	4u05
16 Nov 1947	Stephenville – Evere	7u00	7u45
Totalen		48u10	31u25
Groot totaal		79u35	

"	6	DC4	OO-CBI	Jaspis	self	test flight.
"	7	DC4	"	Jaspis	"	Bu - Açores (Santa Maria)
"	8	DC4	"	Jaspis	Rog. Tambour.	Açores - Bermuda (Kindley Field)
				(JASPIS + R. TAMBOUR + A. ERZEEL + Ach. Erzeel		
"	10	DC4	"	Jaspis	Rp De Feynst.	Bermuda - La Guaira (CARACAS)
"	11	DC4	"	Jaspis	C.B. J. De Bruyn	La Guaira - Guayaquil
"	13	DC4	"	Jaspis	"	Guayaquil - Miami
"	14	DC4	"	Jaspis	"	Miami - La Guardia
"	15	DC4	"	Jaspis	"	New-York - Stephenville
"	16	DC4	"	Jaspis	"	Stephenville - Atlantic
"	19	DC3	OO-AUX	Lelarge	"	Atlantic - Bu

Logboek met de uitgevoerde vluchten tijdens deze zending.



Cockpit van een Sabena Douglas DC-4.

IV. GETUIGENISSEN

Pierre Plisnier (schoonzoon van Bobby)

Gepassioneerd door de luchtvaart, was Pierre een Luchcadet voordat hij bij de LuM kwam. Na zijn pilotenopleiding in de Verenigde Staten (USAF 72-02) werd hij op 11 september 1971 gebrevetteerd. Na een overstap op de F-104G werd hij overgeplaatst naar het 349 Smd. Daar bleef hij ongeveer tien jaar. Daarna vervolgde hij zijn loopbaan in de 15e Wing op de C-130H. Toen hij in 1992 met pensioen ging, bleef hij tot zijn 58ste actief op het gebied van veiligheid, als gerechtelijk deskundige voor het parket van Brussel.

Bij vele gelegenheden heeft Pierre met zijn schoonvader kunnen praten over de turbulente periode van de oorlogsjaren.

Hierna geeft hij ons enkele familieherinneringen...

“From England with love”

Bobby is altijd zeer discreet geweest over zijn familieleven, maar de ontmoeting met de vrouw van zijn leven verdient het om verteld te worden.

Overgeplaatst in april 1942 naar 350 Sqn in Debden, besluit hij een paar dagen in Londen door te brengen. Terwijl hij tussen de schappen van een warenhuis loopt, ziet hij een mooie jonge blonde vrouw die ook naar hem kijkt; ze glimlachen naar elkaar... en gaan verder met winkelen.

‘s Avonds hebben ze allebei dezelfde gedachte: *als ik morgen op hetzelfde tijdstip terugga naar dezelfde winkel, zal diezelfde persoon, die ik vandaag kort zag, dan weer terugkomen?*

Op die manier vond hij de persoon terug die, nadat ze had vernomen dat hij vermist was, wekenlang wachtte tot ze hoorde dat hij een gevangene was en met wie hij gedurende drie jaar vele brieven uitwisselde.



Bij zijn terugkeer uit gevangenschap trouwt hij met haar... en ze krijgen drie prachtige dochters.

Laumans airlines

Fel gekant tegen het feit dat zijn dochters stewardessen zouden worden, is hij gedwongen de situatie te aanvaarden wanneer zijn inmiddels volwassen dochter Diana bij Sobelair gaat werken.

Ze vliegt er 33 jaar en wordt gedwongen met vervroegd pensioen te gaan wanneer het bedrijf failliet gaat.

Sentimentaliteit of nostalgie, tijdens een tussenstop in New-York weigert Bobby de suite van de boardcom-mandant en vraagt om de standaard eenpersoonskamer te mogen betrekken waar zijn dochter een paar dagen eerder tijdens een Sobelair-stop sliep.

Een aangename cruise

Zeventig jaar nadat hij drie dagen in de koude grijze wateren van het Kanaal gedobberd had maakt Bobby, op vakantie met zijn dochter Diana in juli 2012, opnieuw een 'cruise' in een dinghy rubberboot. Deze keer is zijn cruise veel aangenamer...

Nog een eerste vlucht op 90-jarige leeftijd

Op een familiereünie vertelden we hem over onze recente ballonvaart. Bobby vertrouwde ons toen toe, misschien met een ideetje in zijn achterhoofd, dat hij op veel verschillende vliegtuigen had gevlogen, maar nog nooit in een ballon of zweefvliegtuig.

We grijpen deze kans en stellen hem voor zijn 90^{ste} verjaardag voor om een ballonvlucht te maken met zijn dochter Maxine en een zweefvlucht op Temploux met kolonel vlieger Claude Evrard, de eerste piloot van 349 die solo vloog op F-16. Bobby heeft dus "de cirkel rond kunnen maken" van zijn luchtvaartervaringen en dit ondanks zijn hoge leeftijd.



In een luchtballon en een zweefvliegtuig op de leeftijd van 90 jaar.



Generaal vlieger b.d. Gerard Van Caelenberge, voorzitter VTB

In Beauvechain, bij 350 Squadron, had ik regelmatig de gelegenheid om interessante gesprekken te voeren met 'oldtimers' van de Royal Air Force die deelnamen aan luchtoperaties tijdens de Tweede Wereldoorlog. Bobby Laumans speelde altijd een stille maar indrukwekkende rol in deze gesprekken. Hij was een levendige verteller met een uitstekend geheugen. Zijn verhalen getuigen van zeer nauwkeurige observaties. Ze illustreren ook een diepe kennis van de mensen die hij heeft mogen ontmoeten.

Zeer bescheiden over zijn eigen prestaties, kon hij perfect de bijzondere stijl beschrijven van de verschillende groepen vliegeniers waarvan hij deel uitmaakte en dit in zeer verschillende omstandigheden. Ik noem in het bijzonder zijn opleiding als leerling piloot in België in de aanloop naar de Tweede Wereldoorlog, de evacuatie in 1940, operaties bij het 74 en 350 Squadron van de RAF, de periode als krijgsgevangene in Duitsland, de weg naar de bevrijding in 1945 en tenslotte de overgang naar Sabena als lijnpiloot.

In sommige gesprekken vertelde hij over de intense emoties die hij voelde na zijn laatste missie als gevechtspiloot, Circus 178 op 1 juni 1942. Het was op dat moment dat twee vrienden uit zijn pilotenpromotie, José Hansez en Georges Livijns, verdwenen in de Noordzee. Hijzelf werd die dag neergeschoten en dreef drie dagen en twee nachten rond in zijn rubberboot. Zijn redding voor de Belgische kust door de Duitse marine was het begin van drie lange jaren als krijgsgevangene in Duitsland.

Mich Mandl is er samen met de familie van Bobby Laumans in geslaagd een schat aan belangrijke herinneringen te verzamelen en een selectie te maken die zijn ervaringen en vooral zijn veelzijdige persoonlijkheid zal bewaren voor de huidige en toekomstige generaties vliegeniers. Ik dank hem hiervoor van harte.



André Bar

Wat kan ik nog meer zeggen over Robert Laumans na deze prachtige Memorial.

Het is op 24 juni 2011 dat ik het grote genoegen heb hem voor het eerst te ontmoeten bij hem thuis in Waver.

Dit bezoek wordt snel gevolgd door andere ontmoetingen waarbij Bobby met mij zijn herinneringen deelt aan de Luchtvaart, zijn campagne in 1940, de uittocht van de vliegschool en de rest van zijn carrière als vliegenier.

Hij staat me toe de verschillende documenten die hij bezit te kopiëren (digitaliseren): logboek en verschillende notitieboeken.

Wanneer hij in de seniorie van Val des Seigneurs verblijft, ga ik regelmatig bij hem op bezoek. Samen gaan we dan Bobby Bladt begroeten die ook in de seniorie verblijft.

Ik bezocht hem opnieuw op 22 maart 2014. Ik had echt niet gedacht dat dit het laatste zou zijn...



Eerbetoon van de OFC - Old Flyers Club

Met grote droefheid hebben wij kennisgenomen van het overlijden, op maandag 21 april 2014, in Sint-Lambrechts-Woluwe, van een "Grand Monsieur" en held van de Belgische luchtvaart, onze vriend en lid van het OFC: Robert "Bobby" Laumans.

Weduwnaar van Rosemary Titmus.

Hij werd geboren te Tervuren op 4 december 1920 en werd dus 93 jaar oud.

Vanaf 1937 had hij een militaire carrière. In 1941 werd hij gebrevetteerd als piloot.

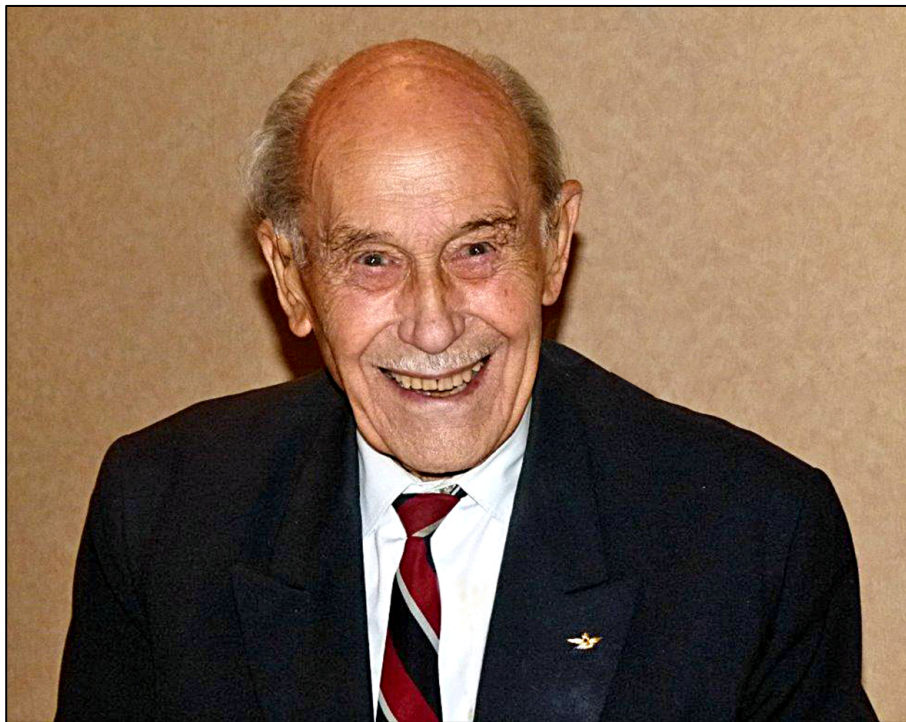
Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd hij benoemd tot Flight Lieutenant bij de RAF (74 en 350 Sqn).

Van 1942 tot 1945 was hij krijgsgevangene, met name in Stalag Luft III te Sagan in Silezië.

In 1946 trad Bobby in dienst bij Sabena. Hij kwalificeerde zich op DC-3, DC-4, CV-240, CV-440, Caravelle, B707, B727 en B747.

Hij eindigde zijn carrière als Hoofd Opleiding en Hoofd Piloot B747.

Hij ging op 26 juni 1976 met pensioen.



OFC banket van 27 oktober 2012.

Bobby Laumans had meerdere onderscheidingen, waaronder Ridder in de Leopoldsorde, Officier in de Kroonorde met vergulde zwaarden, Croix de Guerre 40-45 met twee palmen en bronzen leeuw, Croix des Evadés..., maar ook diverse andere buitenlandse decoraties.

Bobby was ook lid van de "Vieilles Tigres" die hem in 2011 het diploma van 70 jaar vliegbrevet toekenden.

Behalve vliegen was hij ook een uitstekend tekenaar. Hij was ook een fervent schilder, vooral in aquarellen.



De begrafenis van Bobby Laumans vond plaats op zaterdag 26 april 2014 in de Basiliek van Onze-Lieve-Vrouw van Basse-Wavre, in aanwezigheid van een grote menigte, waaronder generaal Gérard Van Caelenberge (CHOD), een delegatie van RAF en SAAF-officieren, officieren van de verschillende onderdelen van het Belgische leger en in het bijzonder van het 350 Sqn, vertegenwoordigers van de VTB, het OFC, de Spitfire Club, de BAFA, het Comet netwerk... enz.

Bij de aankomst van de kist speelden twee trompettisten van de Royal Band van de Belgische LuM het "Te Velde".

Aan het begin van de eucharistieviering namen verschillende persoonlijkheden het woord om de overledene te eren:

- De heer Dick Whittingham, vice voorzitter van de Belgische afdeling van de RAFA (Royal Air Force Association).
- De heer Leon Rubin, eveneens een voormalig RAF-lid en vriend van Bobby.
- Luitenant-generaal b.d. Guido Van Hecke, voorzitter van de Belgian Air Force Association (BAFA) die Bobby's tienjarige militaire carrière samenvatte en in het bijzonder zijn heldendaden tijdens de Tweede Wereldoorlog.
- De heer Jean Kamers, Erevoorzitter van de VTB en de heer Frank Van den Broecke, Voorzitter van de OFC die op hun beurt zijn 30 jaar dienst bij Sabena in herinnering brachten (zie hun toespraken hieronder).
- Tot slot spraken zijn drie dochters, twee schoonzonen en twee kleinzonen over de man die hij was in zijn familie en in zijn dagelijks leven.

Aan het einde van de uitvaartdienst wordt de RAF-mars gespeeld gevolgd door de Brabançonne...

De ceremonie, militair georganiseerd en getimed, duurde twee uur. Ze werd gevolgd door de begrafenis op de begraafplaats van Waver.

Na afloop nodigde de familie alle deelnemers uit voor een vriendschapsdrankje in een hotel in Waver.



Hulde door Jean Kamers en Frank Van den Broecke, namens de VTB en het OFC.

Beste familie, dames en heren, mijn lieve Bobby,

(FV) Je hebt ons nog niet helemaal verlaten en we missen je nu al! Gezien de kwaliteit en het aantal mensen die definitief afscheid van je willen nemen en je een welverdiende laatste eer willen bewijzen, zullen we proberen het kort te houden.

De Erevoorzitter van de Vieilles Tiges en voormalig Chief Pilot-Instructor van Sabena, Jean Kamers, en ikzelf, Erevoorzitter van de ABPNL en Voorzitter van de Old Flyers Club, willen hulde brengen aan de 30 jaar die Bobby Laumans aan Sabena heeft gewijd.

(JK) Gedurende deze periode was hij als trouw lid regelmatig aanwezig op ons banket, algemene vergadering en excursies. Zijn aanwezigheid werd altijd gewaardeerd door onze leden die met grote belangstelling luisterden naar zijn heldendaden in de Royal Air Force, zijn val in de Noordzee en zijn gevangenschap als krijgsgevangene.

Hij leverde verschillende bijdragen aan ons blad, met name over zijn deelname aan "The Great Escape".

(FV) Bobby kwam in 1946 bij Sabena in dienst en kwalificeerde zich op alle toenmalige vliegtuigtypes: DC-3, DC-4, CV-240, CV-440, Caravelle en B707. Hij eindigde zijn carrière als afdelingshoofd van de opleidingsafdeling en als Chief Pilot van de B747-sector.

(JK) De meeste Sabena-piloten werden vroeg of laat door Bobby opgeleid, uitgecheckt of gecontroleerd.

Vroeg in zijn carrière had hij een vrij ernstig motorongeluk die hem vele weken weg van "het vliegen" hield. De heer Felix Ledent vroeg hem toen de sectie Link Trainer op te zetten, die toen nog niet bestond. Hij had de kwaliteiten van een leider en een aanstichter. Zijn beoordelingsvermogen, kalmte en geduld waren uniek en vormden een voorbeeld voor zowel zijn collega's als zijn leerlingen.

(FV) Nadat hij terug zijn licentie kreeg, zette hij zijn carrière voort en Jean en ik hadden het genoegen vaker met hem samen te werken als gevolg van onze verschillende functies, Jean als instructeur en ik als voorzitter van de ABPNL.

Wat we sterk willen benadrukken is Bobby's oprechtheid en nederigheid. Hij zette zichzelf nooit in de schijnwerpers. Hij was een zeldzaam aardige man en altijd behulpzaam voor zijn piloten.

(JK) Beste Bobby, de Vieilles Tiges en de Old Flyers danken je uit de grond van hun hart voor alles wat je voor de Belgische luchtvaart hebt gedaan.

(FV) De Sabeniens zullen je niet vergeten! We zullen je allemaal herinneren. Vaarwel Bobby, een veilige reis!



Eerbetoon van het 74 Squadron

Bobby Laumans



Association member Robert 'Bobby' Laumans died on Monday April 21st aged 93. Having escaped to England at the outbreak of the Second World War he trained to fly Spitfires and joined the Tigers before being posted to the newly formed Belgian 350 Squadron. During his time with 350 Squadron he was shot down near Ostend but baled out at the last minute (having inverted his aircraft to free himself from the cockpit). He was picked up from the sea by the Germans and sent to Stalag Luft III where he was very involved with preparations for the Great Escape. After the war Bobby joined SABENA for which airline he flew for many years. He was a holder of the Belgian Croix de Guerre 1940 with the Palm and Bronze Lion and the Croix des Evades. We will remember him as a gentlemen with an impish sense of humour who was truly charming. He attended some of our early reunions until travelling from Belgium became difficult for him. He did attend our commemoration of Squadron Leader Mungo Park at Adinkerke in May 2006. He was very proud of his time as a Tiger and was laid to rest at Basse - Wavre on April 26th wearing his blazer with the squadron crest.

Photo: Bobby pictured in June 1945.

V. BIJLAGEN



LAUMANS		"Bobby"	
Robert Joseph Louis			
* TERVUREN		04 December 1920	
† WOLUWÉ-SAINT-LAMBERT		21 April 2014	
ID Numbers		Cemetery / Memorial (War †)	
BE Prewar BE Auxiliary	140 / 29749 10131	Initial	
BE GB			
RAF NCO	1299911	Transfer	
RAF COM	67088	Postwar	
BE Officer	50158	Date	
BE NCO		Memorial	

(Military) Career		Pré R.A.F.	
----	Scientific Humanities : Institut St. Jean-Baptiste de la Salle / St Gilles	10 May 40	Ecole de Pilotage - Wevelghem
01 Mar 38	Voluntary engagement for 3 years with the 2e Régiment de Lanciers	13 May 40	Leaves for France with his unit
01 Mar 38	Brigadier	28 May 40	Marseille
01 Mar 39	Maréchal des Logis	02 Jun 40	French Morocco (Oudja)
03 Sep 39	Replaced Caporal (Assim. Sergeant) by personal request	03 Jul 40	Casablanca
04 Sep 39	Passes at Aéronautique Militaire : Pilot School	10 Jul 40	Embarkation for GB
04 Sep 39	Admission in the ranks of Flying Personnel : Student (Chef Prom) keeping rank and seniority	11 Jul 40	Gibraltar
10 May 40	Caporal Elève Pilote	21 Jul 40	Leaving Gibraltar for GB
10 May 40	Sergent (Régul. / 1952)	05 Aug 40	Arrival in G.B. : Cardiff
		05 Aug 40	Enroled into Belgian Forces in G.B.
Military Career		R.A.F.	Ranks
Belgian		British	
17 Jul 41	1er Sergent Aviateur	01 May 41	Sergeant
31 Oct 41	Commissioned Sous-Lieutenant Auxiliaire d'Aéronautique (AM N° 75 / 11.02.43)	18 May 41	Pilot Officer
26 Jun 45	Commissioned Lieutenant Auxiliaire d'Aéronautique (ARR N° 1004 / 14.09.45 - Déc Aém N° 101 / 15.10.45)	18 May 42	Flying Officer WSR
		18 May 43	Flight Lieutenant WSR
Military Career		R.A.F.	Postings
13 Aug 40	R.A.F Depot - St. Athan	09 Oct 45	123 Wing Headquarters (Notice 424)
02 Nov 40	FR-BE Elementary Flying Training School - Odiham	08 Jan 46	17 Service Flying Training School (Notice 437)
15 Feb 41	5 Service Flying Training School - Tern Hill / Salop	04 Apr 46	525 Squadron (Notice 444)
01 Jun 41	58 Operational Training Unit - Grangemouth	16 May 46	Demobilised and on leave without pay - Admin to Dépot d'Armée N° 1
15 Jul 41	74 Squadron	16 May 46	Admitted into the ranks of Flying Personnel - Reserve, keeping rank & seniority on the date of his demobilisation (ARR N° 3195 / 22.11.46)
15 Apr 42	350 Squadron	26 Jun 46	Capitaine de Réserve Aviateur (ARR N° 5652 / 27.12.48)
01 Jun 42	Missing in Action - POW	01 Oct 46	Discharged from R.A.F.
09 May 45	Repatriated		
09 May 45	106 Personnel Receiving Centre - Cosford (Ex POW) (Notice 404)		
14 Jul 45	30 Belgian Rest and Relieve Centre - Goring (Notice 410)		
Military Career		R.A.F.	Claims & Additional Info
-----	112 Hrs 15' Operational flying		
-----	48 War missions		
23 May 42	Focke-Wulf FW 190 Damaged	Spitfire V B	W 3446 350 Sqn

01 Jun 42	FTR - Shot down by FW 190 off OSTEND - Remained in dinghy for 60 hrs. - POW : 03 Jun 42 - Supermarine Spitfire V B AB 173 - Circumstantial Report : - " <i>The Wing acted as Target Support in a Circus (178), when 8 Hurribombers were to attack BRUGES.... came out at BLANKENBERGHE. The squadron was at 23.000 feet and about 20 FW 190's were seen. Blue Section was heavily engaged and became separated from the rest of the Squadron. Blue 2 came back alone and Blue 3 and 4 were missing, ...</i> - " <i>P/O Laumans was Blue 3 when the Squadron took part as part of the target support in a Circus over Ostend (12.52 to 14.30 hours, 1st June). His Section Leader (F/L du Monceau) states that returning from the Sweep he saw a Spitfire attacked by a FW 190, the Spitfire pilot baled out and Blue 3 gave chase to the attacking FW 190, flying back to the direction of France and that was the last seen of him. P/O Laumans is presumed lost due to enemy action. "</i>		
03 Jun 42	- POW : N° 376 - Stalag Luft 3 / Sagan		
(Military) Career		Post R.A.F.	Postings / Ranks / Statutory
27 Jul 48 26 Dec 52	Takes the Officers Oath Capitaine-Commandant de Réserve Aviateur (AR N° 1405 / 03.12.52)	01 Jan 69	Cesse, par la limite d'âge, de faire partie du cadre de Réserve (AR N° 12679 / 20.12.68) Conserve son Grade à titre honorifique (AR N° 12679 / 20.12.68)
---	Est bénéficiaire de la Loi du du 21.06.60 - Statut des Forces Belges en Grande-Bretagne pour un total de 21 Mois et 29 Jours		
17 May 46	Joins SABENA as pilot		
HONOURS & AWARDS			
Belgian			
18 Jul 46	Croix de Guerre 1940 avec Palme (ARR N° 2689 / 18.07.46) <i>" Volontaire de guerre, rejoint les Forces Belges en Grande Bretagne dès août 1940. Passe successivement de la 74 Escadrille à la 350e, totalisant 114 heures en opérations au cours desquelles il effectue de nombreuses patrouilles offensives, endommageant notamment un FW 190. Est abattu le 1 juin 1942, en combat aérien au large d'Ostende, au cours d'une attaque sur Bruges et fait prisonnier. "</i>		
05 Sep 49	- Lion de Bronze sur CdG 1940 (DM / 05.09.49) <i>" Pour le courage dont il a fait preuve au cours des opérations de son unité, après avoir rejoint les Forces Belges en Grande-Bretagne, en bravant de multiples dangers. "</i>		
08 Apr 51 08 Apr 59 08 Apr 84	Ordre de la Couronne - Chevalier (AR N° 1947 / 25.06.53) - Officier (AR N° 7056 / 07.04.59) - Glaives 40-45 en vermeil (AR N° / 08.04.84)	08 Apr 54	Ordre de Léopold - Chevalier (AR N° 2766 / 08.04.54)
22 Sep 44 30 Apr 46 01 Oct 46	Autorisé à porter à titre définitif l'Insigne métallique pour les Forces Belges en Grande Bretagne (O.J. N° 91 / 22.09.44) Croix des Evadés (ARR N° - / 30.04.46 - Déc Aém N° 6 / 20.05.46) Médaille commémorative de 1940-45 avec 2 Sabres croisés (Déc Aém N° 30 / 09.10.46) Médaille du Prisonnier de Guerre avec 3 barettes C.E.S.G.		
Foreign			
	1939-1945 Star France and Germany Star		Defence Medal Atlantic Star

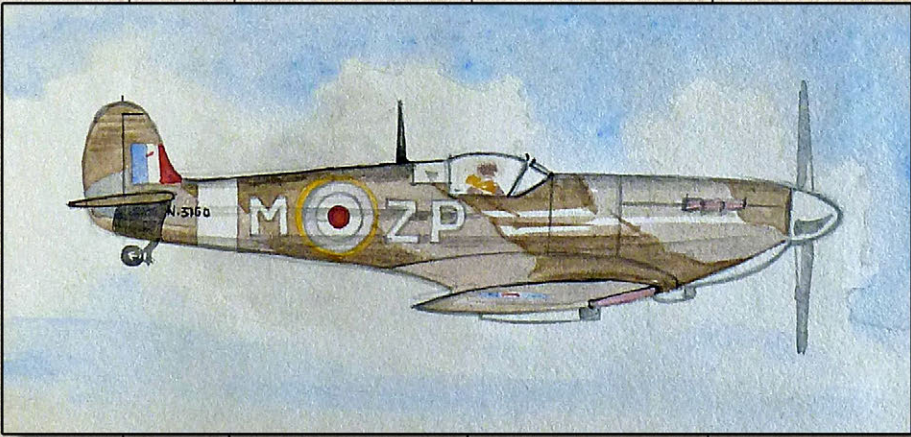
08 Jan 2006 : Décoration militaire de 1^{re} Classe pour acte de courage

09 Fev 2006 : Médaille de la Résistance

09 Mar 2006 : Médaille du Militaire combattant 1940-45

2006 : 2^e Palme à la Croix de Guerre pour fait d'évasion

Source: 350 (Belgian) Squadron : Aircrew files
(updated Feb 2023)

YEAR 1942	AIRCRAFT		PILOT, OR 1ST PILOT	2ND PILOT, PUPIL OR PASSENGER	DUTY (INCLUDING RESULTS AT)
	Type	No.			
	TOTALS BROUGHT				
	MAY				Formation (Lead.)
	26	S.PITFIRE IA	AA 173	self	Air to sea firing.
	29	S.PITFIRE IB	JA - G	self	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> Summary for MAY 1942. Unit 350 (Belgian) Squadron Date 31-5-1942 Signature <i>[Signature]</i> </div>					1. S.S.P 2. 3. 4.
<i>F/Lt Du Monceau</i> O.C. "B" flight 350					
					
GRAND TOTAL [Cols. (1) to (10)]					TOTALS CARRIED
..... 5.18 Hrs. 45 Mins.					

Pagina uit zijn logboek vóór de laatste zending van 1 juni 1942.
 Getekend door F/Lt Du Monceau, O.C. B-Flight (350 Sqn)

Diversen

Overlijdensbericht

Monsieur et Madame Pierre et Maxine GIUDICELLI(†)-LAUMANS ,
Le cdt Avi e.r et Madame Pierre et Diana PLISNIER-LAUMANS,
Monsieur et Madame Michel et Marilyn DE RAEYMAEKER-LAUMANS,

ses filles et beaux-fils ;

Monsieur et Madame Paul et Suzanne DE WANDEL(†)-LAUMANS,
Madame Luce LAUMANS,

ses sœurs ;

Monsieur et Madame Régis et Nicole RICHARD(†)-DE RIJCKE,
Monsieur Jacques DE WANDEL,

sa nièce et son filleul ;

Mademoiselle Dominique GIUDICELLI et Monsieur Samuel LASK,
Mademoiselle Pascal GIUDICELLI,
Monsieur Nicolas DE RAEYMAEKER,
Monsieur Xavier DE RAEYMAEKER et Mademoiselle Céline FLEMAL,
Monsieur Edouard DE RAEYMAEKER,

ses petits-enfants ;

Mademoiselle Léa SOCQUET,
Monsieur Lukas SOCQUET,

ses arrière-petits-enfants ;

ont la profonde tristesse de vous faire part du décès de

Monsieur Robert (Bobby) LAUMANS

Veuf de Madame Rosemary TITMUS

Ancien Flight Lt de la R.A.F (74th and 350th SQN)

Ancien prisonnier de guerre du camp Stalag Luft III (Sagan)(camp dit de la grande
évasion)

Cdt aviateur de réserve honoraire.

Chef pilote Sabena honoraire.

Chevalier de l'ordre de Léopold .

Officier de l'ordre de la Couronne avec barette en vermeil.

Croix de guerre 40-45 avec deux palmes et lion de bronze.

Croix des évadés.

Titulaire de plusieurs décorations étrangères.

Né à Tervuren le 4 décembre 1920

et décédé à Woluwé-Saint-Lambert le 21 avril 2014.

Le service religieux, suivi de l'inhumation au cimetière de Wavre,
sera célébré en la basilique Notre-Dame de Basse-Wavre

le samedi 26 avril 2014 à 10 heures.

Persartikels

Overlijdensbericht verschenen in *de Telegraph*

Na het overlijden van Bobby Laumans verscheen een artikel in het overlijdensbericht van *The Telegraph*.

Het artikel vermeldt de kwaliteiten van onze vriend als acteur: “*He established a reputation as a ‘leading lady’ in the camp’s theatre productions.*”

Robert Laumans: Belgian Fighter Pilot

4 December 1920 - 21 April 2014

Robert Laumans was a Belgian fighter pilot who became a leading lady in Stalag Luft III's theatre.

Robert Laumans, who has died aged 93, was a Second World War Belgian fighter pilot; after being shot down he was imprisoned in Stalag Luft III, where he established a reputation as a “leading lady” in the camp's theatre productions.

On June 1, 1942 Laumans was flying in support of a bomber force when German fighters attacked his Spitfire formation. In the ensuing dogfight over Ostend his aircraft was badly damaged; he headed for the English Channel but was forced to bail out, spending the next three nights in his dinghy before being picked up by the German air-sea rescue service.

Within a few weeks, Laumans found himself in Stalag Luft III at Sagan, scene of the Great Escape. At the time of the lottery for a position on the escape, he drew a high number and the escape was discovered before his turn arrived.

To pass the time in captivity many activities blossomed in the camp, notably drama. A 350-seat theatre was constructed - used later to store excavated sand from the escape tunnels - and the company produced high quality, fortnightly performances. Laumans became a key member of the company, where his skills as an actor, set designer and artist were put to good use.

He played many of the leading lady roles to a full house, which sometimes included members of the Luftwaffe camp staff. The cast often included renowned actors, among them Rupert Davies, Peter Butterworth and John Casson.

The flow of new prisoners meant that the latest West End productions could be staged. One prisoner even arrived in the camp with a London theatre ticket for *Arsenic and Old Lace*; heavy Flak over Germany had obliged him to miss the performance and he saw it instead in Stalag Luft III.

Robert Laumans, always known as Bobby, was born on December 4, 1920 at Tervuren and was a pupil at the Air Force flying school at Wevelgem when war broke out.



As the Germans invaded Belgium the school was evacuated to Caen in France and later moved, via Marseille, to Oujda in Morocco. Laumans managed to escape and finally arrived in England in August 1940 to join the RAF. He was sent to the newly formed Franco-Belgian Flying School at Odiham in Hampshire. After completing his training he joined No 74 Squadron and in April 1942 transferred to the recently formed No 350 (Belgian) Squadron. He flew sweeps and escort sorties, probably shooting down a Focke Wulf 190, before he was himself shot down.

After the war he received a number of promising offers to take up an acting career but chose to join the Belgian national airline, Sabena. He rose to be a chief pilot and flew the Boeing 707 before retiring.

Laumans remembered his days with the RAF with great fondness and was committed to the RAF community around Brussels. A man of great charm, with a wicked sense of humour, he was a long-standing member of the Belgian branch of the RAF Association and remained active until shortly before his death. At his funeral, a serving air marshal represented the RAF.

For his wartime service he received the Belgian Croix de Guerre with Palm and the Croix des Évadés.

Robert Laumans's wife predeceased him. He is survived by their three daughters.



Newspaper clipping showing Robert Laumans with his new wife Rosemary in 1945.



Het monument voor de Grote Ontsnapping bij Sagan.

Man die op de uitkijk stond bij de échte Great Escape is niet meer

(Het Nieuwsblad – 23 april 2014)

Het is één van de bekendste films gemaakt over de Tweede Wereldoorlog: *The Great Escape* vertelt het waargebeurde verhaal over de ontsnapping uit een Duits krijgsgevangenkamp. In werkelijkheid was de Belg Robert “Bobby” Laumans één van de helpende handen bij het graven van de legendarische tunnel. De oorlogspiloot, geboren op 4 september 1920 in Tervuren, stierf op 21 april 2014 te Sint-Pieters-Woluwe. Bobby Laumans werd 94 jaar en hij was de laatste, nog levende Belgische RAF-piloot uit de Tweede Wereldoorlog.

Hij zei zelden iets over zijn oorlogsjaren, maar eens hij begonnen was, was er geen speld meer tussen te krijgen, vertelt zijn schoonzoon Michel De Raeymaecker aan de Belgische krant *Het Nieuwsblad*.

In juni 1942 werd Bobby's Spitfire door de Duitsers neergeschoten boven de Noordzee. “Ik greep naar mijn parachute en sprong uit mijn vliegtuig, maar ik vloog op een geringe hoogte, zo'n 300 meter boven de Noordzee”, vertelde Bobby aan *Het Nieuwsblad*. Het lukte hem om zich uit de enge cockpit van de Spitfire te bevrijden en zo belandde hij in de Noordzee. Gelukkig beschikte hij ook over een klein reddingsvlot, waarin hij gedurende ruim drie dagen heeft rondgedreven op de Noordzee. Uiteindelijk werd hij gevonden en opgepikt door een klein patrouillevaartuig van de Duitse Kriegsmarine. Vanaf dat moment was Bobby een gevangene van de Duitsers.

Na enkele omzwervingen en talloze ondervragingen werd Bobby uiteindelijk overgebracht naar Stalag Luft III, vlakbij Sagan in de Duitse provincie Neder-Silezië ten zuidoosten van Berlijn. In dit kamp werd alle gevangengenomen luchtmacht personeel opgesloten. Het is in dit krijgsgevangenenkamp waar *The Great Escape* heeft plaatsgevonden en Bobby heeft hierin een niet onbelangrijke rol gespeeld.

Daar hij zelf geen ontsnappingsplan had, werd hij ingedeeld bij de *Operation Wooden Horse*. Die groep gevangenen had een plint/kast – een soort gymnastiektoestel – gemaakt. De Duitsers hadden hier geen probleem mee, want zolang de gevangenen over de *wooden horse* sprongen, konden ze geen ontsnappingsplannen beramen. Wat de Duitsers niet wisten of in de gaten hadden, was dat er onder de *wooden horse* drie gevangenen bezig waren een tunnel te graven. Ze



Beigische oorlogspiloot Bobby Laumans (94) overleden

Het is een van de bekendste films gemaakt over de Tweede Wereldoorlog: *The Great Escape* vertelt het waargebeurde verhaal over de ontsnapping uit een Duits krijgsgevangenkamp. In werkelijkheid was de Belg Bobby Laumans een van de helpende handen bij het graven van de legendarische tunnel. De oorlogspiloot stierf begin deze week op 94-jarige leeftijd.

PAUL DEMEYER

Hij zei zelden iets over zijn oorlogsjaren. Maar eenmaal hij begon, was hij niet meer te stoppen', vertelt Michel De Raeymaecker, de schoonzoon van oorlogspiloot Robert 'Bobby' Laumans. De piloot had nochtans een en ander te vertellen na de Tweede Wereldoorlog.

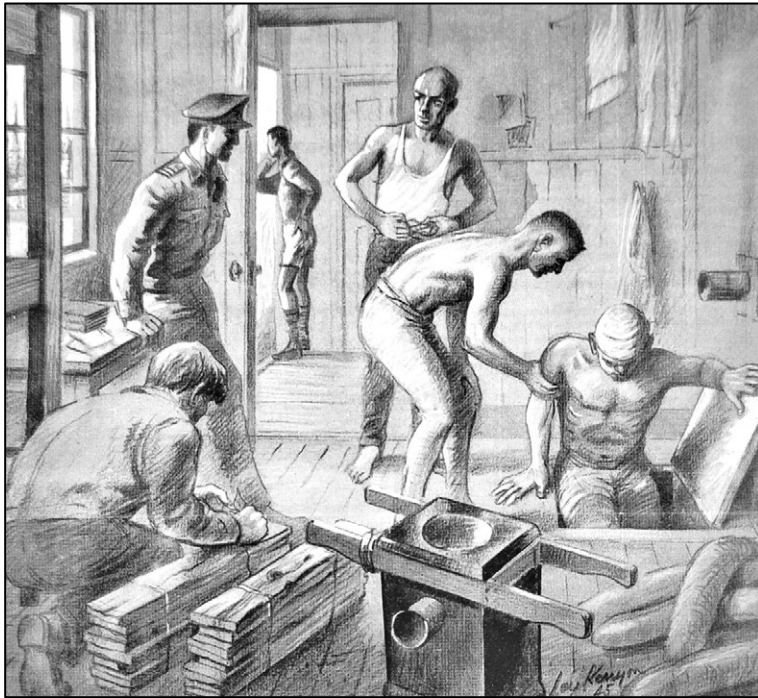
Graven onder 'paard'

In juni 1942 schoten de Duitsers Bobby Laumans' Spitfire neer boven de Noordzee. Bobby werd overgebracht naar het gevangenenkamp Stalag Luft III. Toen ik daar toekwam, waren er al veel ontsnappingsplannen in voorbereiding', vertelde Bobby Laumans tien jaar geleden aan onze krant. 'De gevangenen hadden zelfs een Comité X geïnstalleerd, waaraan je je ontsnappingsplan kon voorleggen. Kreeg je groen licht, dan kreeg je ook logistieke steun.'

Laumans had zelf geen plan en werd dan maar ingedeeld bij operatie *Wooden Horse*. Die

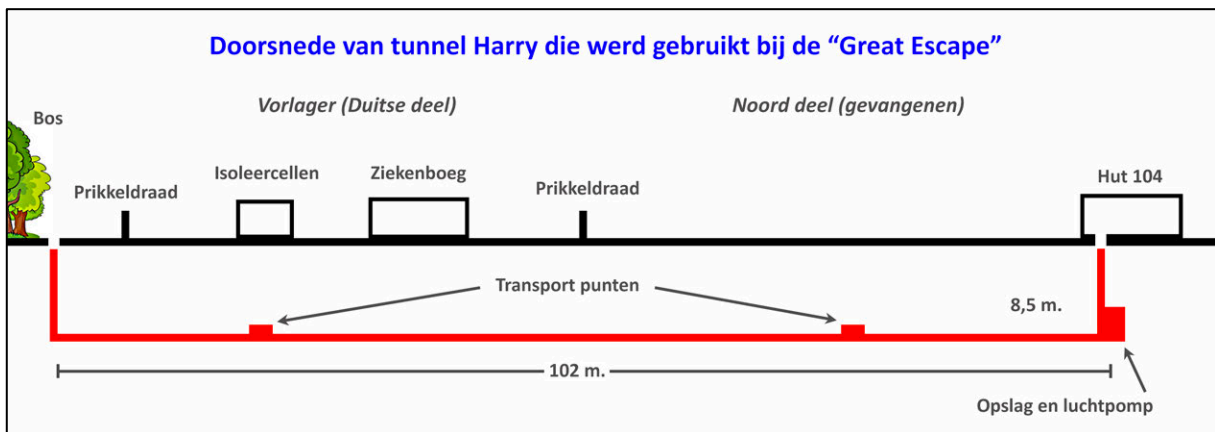
Steve McQueen die met een motorfiets over een prikkeldraad rijdt, dat is compleet verzonnen', zei Laumans ooit over de film *The Great Escape* (boven). Foto's: n., Jos Verhoogen

moesten hun werkzaamheden echter stopzetten toen ze op hard gesteente stootten. Dit was het begin van “*The Great Escape*”.



Nadien volgde het masterplan van de voorzitter van het Comité X (dit comité was samengesteld uit diverse gevangenen aan wie men een ontsnappingsplan kon voorleggen, wat vervolgens als haalbaar of niet haalbaar werd beoordeeld). Bobby was als *digger* niet geschikt omdat hij de psychologische druk niet aankon. Hij had wel andere taken toebedeeld gekregen zoals het wegvoeren van het zand en op de uitkijk staan of er geen Duitsers in de buurt waren. Er werd gedurende 10 maanden gegraven aan een 102 meter lange tunnel, die achter het prikkeldraad in het bos moest uitmonden.

Het Comité X had het voornemen om ongeveer 200 man via deze tunnel – tussen het vallen van de avond en het ochtendgloren – te laten ontsnappen. “Heden noemt men deze operatie *The Great Escape*, destijds noemden wij ze *Operation 200* naar het aantal gevangenen dat zou vluchten via de tunnel” aldus Bobby.

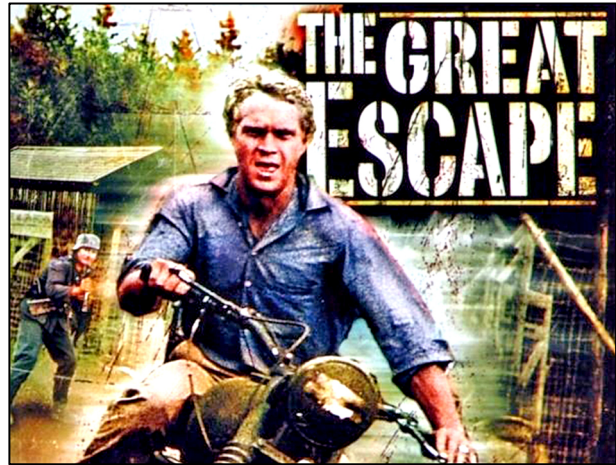


Door lottrekking werden er uiteindelijk 150 gevangenen aangeduid die door de tunnel zouden vluchten. Bobby was daar niet bij (achteraf gezien is dit zijn geluk geweest) De tunnel was niet in het bos uitgekomen zoals verwacht, maar wel op de weg. Toen de 76ste gevangene uit de tunnel kwam, hadden de Duitsers opgemerkt dat er iets loos was. Uiteindelijk zijn er maar drie gevangenen uit handen van de Duitsers kunnen blijven. Vijftig ontsnapten zijn gefusilleerd. Toen was de woede van de Duitsers bekoeld.

Laumans overleefde het krijgsgevangenschap en ging direct na de oorlog naar Engeland om het meisje, op wie hij al jaren verliefd was, ten huwelijk te vragen. Het koppel kwam naar België. De Belgische nationale luchtvaartmaatschappij Sabena begon in die tijd indrukwekkend uit te

breiden. Er was hoge nood aan piloten. Bobby heeft daar gesolliciteerd en kreeg direct een vast contract. Dertig jaar heeft hij bij Sabena gevlogen.

Bobby werd in 1963 bij het verschijnen van de film *“The Great Escape”* niet uitgenodigd om de première bij te wonen. Hij is de film gewoon in de bioscoop gaan bekijken. *“Vooral het eerste deel is vrij geloofwaardig, tenminste als het je niet stoort dat het in het filmkamp wemelt van Amerikaanse gevangenen, terwijl er in het echte kamp geen enkele Amerikaan zat. In het tweede deel loopt het scenario helemaal weg van de realiteit. Steve McQueen die met een motorfiets over een prikkeldraad rijdt, dat is compleet verzonnen.”* Tot zover Bobby’s commentaar op de film.



Poster voor de film *“The Great Escape”* met Steve McQueen in de hoofdrol.

Nvdr.: hoewel de film anders suggereert, namen er eigenlijk geen Amerikanen deel aan de operatie. De meesten waren Britten en anderen kwamen uit Canada, Polen, Nieuw-Zeeland, Australië en Zuid-Afrika. Alle tunnelgravers waren Canadezen met mijnervaring.

The Great Escape Tunnel has been found

Untouched for almost seven decades, the tunnel used in the Great Escape has finally been unearthed.

The 111-yard passage nicknamed 'Harry' by Allied prisoners was sealed by the Germans after the audacious break-out from the POW camp Stalag Luft III in western Poland.

Despite huge interest in the subject, encouraged by the film starring Steve McQueen, the tunnel remained undisturbed over the decades because it was behind the Iron Curtain and the Soviet authorities had no interest in its significance.

But at last British archaeologists have excavated it, and discovered its remarkable secrets. Many of the bed boards which had been joined together to stop it collapsing were still in position.

And the ventilation shaft, ingeniously crafted from used powdered milk containers remained in working order.

Scattered throughout the tunnel, which is 30ft below ground, were bits of old metal buckets, hammers and crowbars which were used to hollow out the route.

A total of 600 prisoners worked on three tunnels at the same time. They were nicknamed Tom, Dick and Harry and were just 2 ft square for most of their length.

It was on the night of March 24 and 25, 1944, that 76 Allied airmen escaped through Harry.



Barely a third of the 200 prisoners – many in fake German uniforms and civilian outfits and carrying false identity papers – who were meant to slip away managed to leave before the alarm was raised when escapee number 77 was spotted.

Only three made it back to Britain. Another 50 were executed by firing squad on the orders of Adolf Hitler, who was furious after learning of the breach of security.

Tunnel vision: a tunnel reconstruction showing the trolley system.

VI. FOTOALBUM



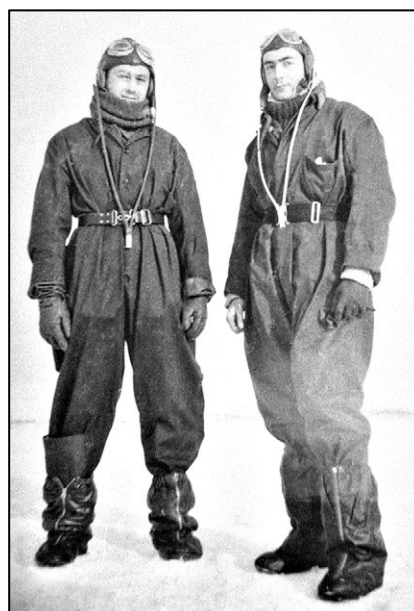
De 82^{ste} promotie in Zellik. Laumans, 5^{de} gehurkt van de staande rij (1939).



Begin van zijn opleiding in Deurne.



Wevelgem: de basisopleiding.



Januari 1940, Laumans & Wijngaerd.



Laumans links en Dubois rechts.

MILITAIRES EN CONGÉ.
MILITAIREN MET VERLOF.

6^{me} Régiment PILOTAGE

MODÈLE A. — MODEL A.

Régiment

6^{me} Régiment de Pilotage

6 du « Règlement pour les militaires
6 van 't « Reglement voor de milit-
en congé limité ».
airen met bepaald verlof ».

N° 140 de la matricule.

B^{on}, Groupe.
B^{on}, Groep.

Stamnummer 23449

C^{ie}, Batt., Esc., Escadrille.
O^{ie}, Batt., Esk., Eskadril.

TITRE DE CONGÉ VERLOFBRIEF

Tout militaire est tenu d'être porteur de sa carte d'identité civile complétée par les indications militaires.
Ieder militair moet zijne burgerlijke eenzelvheidskaart, met de militaire inlichtingen aangevuld, bijhebben.

Un congé de (10) dix jours, prenant cours le 4 juillet 1940
Een verlof van met aanvang op
est accordé au (a) Sergent assimilé élève pilote Daumans Robert J. P.
wordt verleend aan den (a)
né à Gennevilliers, le 11 décembre 1910
geboren te den
pour se rendre à Casablanca, province de Maroc français
om zich te begeven naar provincie
sous l'obligation d'être rentré à son corps le 14 juillet 1940
mits bij zijn korps terug te zijn den

A Guyda, le 3 juillet 1940
Te den

Sceau
du corps.
Zegel
van 't korps.

Le Commandant,
De Commandant,

Le Cap. Av. TRUYERS, Comdt l'Escadrille

Une réduction de 50 % sur les prix normaux des billets est accordée, sans aucune formalité, sur les chemins de fer belges: 1^o en 2^e et 3^e classe, aux sous-officiers et assimilés voyageant en uniforme; 2^o en 3^e classe seulement aux brigadiers, caporaux et soldats voyageant en uniforme.

Lorsque ces militaires se déplacent en habits bourgeois ou lorsqu'il s'agit d'infirmières ou de sœurs hospitalières attachées à l'Armée ou d'ouvriers militaires salariés, le titre de congé doit porter dans l'angle supérieur de gauche la mention: « Autorisé à voyager en habits bourgeois » Le sceau du corps ou du service doit être appliqué sur cette mention.

Sur les chemins de fer vicinaux, les intéressés obtiendront une réduction de 50 % sur les prix des billets de 2^e classe.

Een afslag van 50 % op de gewone prijzen der reiskaartjes wordt, zonder eenigen pleegvorm, op de Belgische spoorwegen verleend: 1^o in 2^e en 3^e klasse; aan onderofficieren en gelijkgestelden in uniform; 2^o enkel in 3^e klas, aan brigadiers, korporaaals en soldaten in uniform.

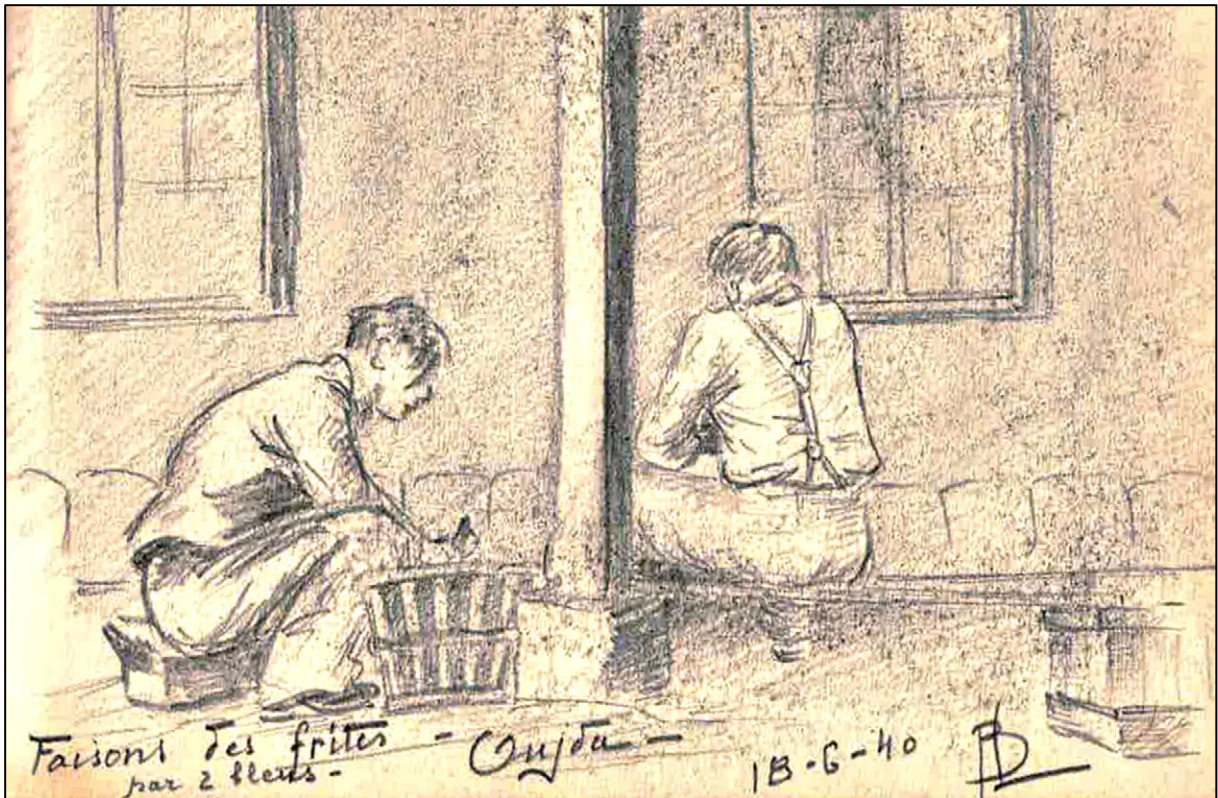
Reizen die militairen in burgerkleeren, of geldt het ziekenverpleegsters of ziekenzusters bij 't leger werkzaam of loontrekkende militaire arbeiders, dan moet de verlofbrief in den linker bovenhoek vermelden: « Mag in burgerkleeren reizen ». De zegel van korps of dienst moet op die vermelding gedrukt staan.

Op de buurtspoorwegen krijgen de belanghebbenden 50 % afslag op de prijzen der 2^e klas.

(a) Grade, position, nom et prénoms.

(a) Graad, stand, naam en voornamen.

(N^{os} 568/30 du P. C.)
55495. — 500.000 ex.



"Laat ons frieten maken", tekening van Bobby Laumans in Oujda in juni 1940.

Te Tenby (G-B).



11 augustus 1940: de vluchtelingen vanuit Marokko, Laumans linksboven (nr. 1).



Laumans, eerste van de tweede rij.



Op het strand te Tenby, Laumans, derde van de eerste rij.



*Bij het vertrek uit Tenby: Bocquet, Seydel, Hoornaert, Laumans, X, Limet et Vandebos.
Gehurkt: Claesens et Livyns.*



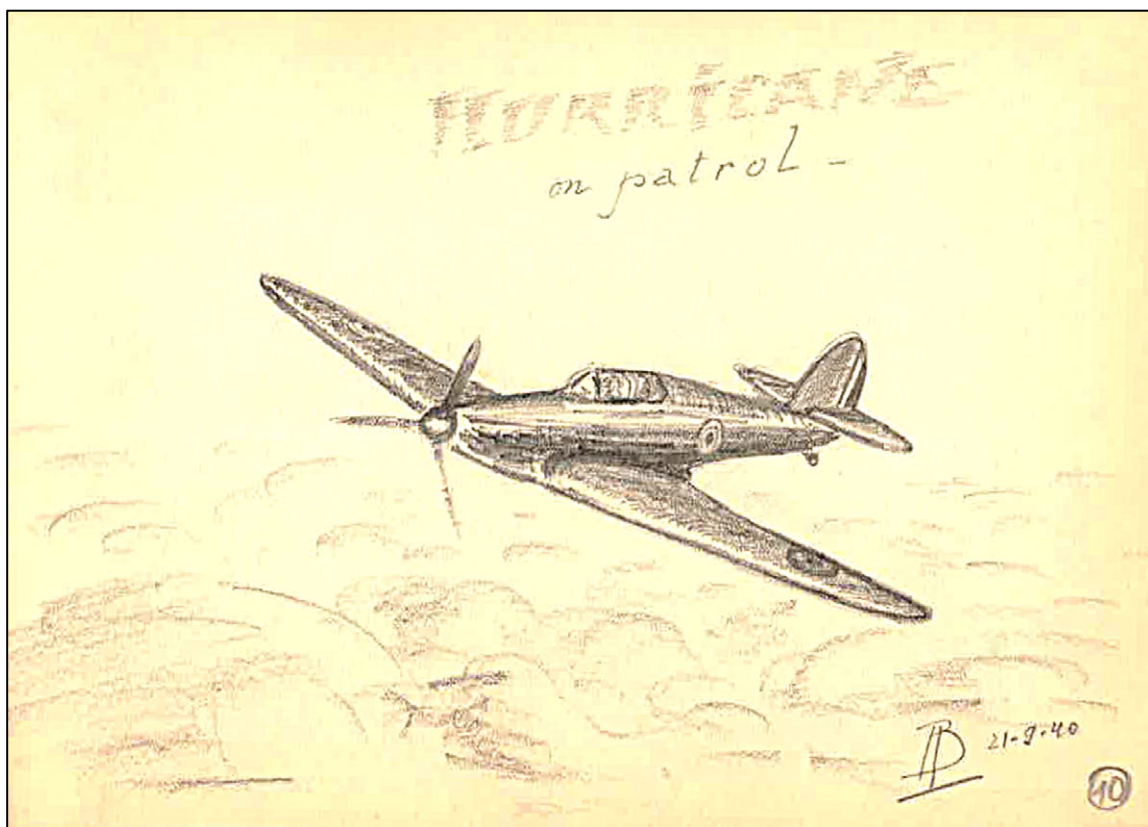
Tenby: Claesens, Nora, X, Laumans.



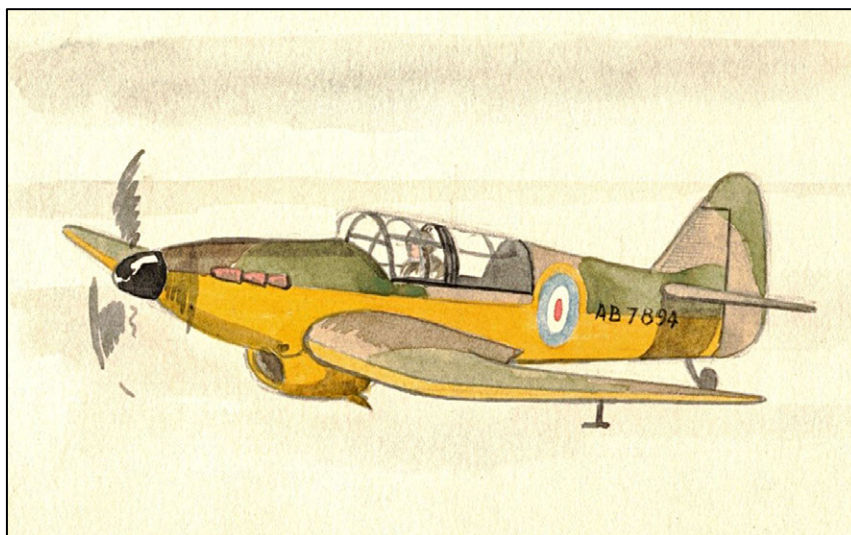
Laumans, Hoornaert, X, Raes.



*Vanaf 14 augustus 1940, Initial Training Wing (ITW) te St Athan.
Lallemant, C. et V. Ortman, Laumans, Raes, Livyns, Seydel, Claesens, Limet, X, X.*



"Hurricane on patrol", een schets van Bobby Laumans van 21 september 1940.



Te St Athan.



St Athan, oktober 1940.



*5 SFTS (Service Flying Training School), Tern Hill, 15 Feb tot 11 Mei 1941.
Op de derde rij: Vandebos, Hoornaert, Laumans, Livyns,...*

SINGLE-ENGINE AIRCRAFT				MULTI-ENGINE AIRCRAFT						PASS- ENGER	INSTR/CLOUD FLYING [Incl. in cols. (1) to (10)]	
DAY		NIGHT		DAY			NIGHT				DUAL	PILOT
DUAL (1)	PILOT (2)	DUAL (3)	PILOT (4)	DUAL (5)	1ST PILOT (6)	2ND PILOT (7)	DUAL (8)	1ST PILOT (9)	2ND PILOT (10)	(11)	(12)	(13)
54.15	175.35 +2.10 1.30										9.10	
1.00	1.30										0.60	
	1.50											
	1.00										1.00	
1.05	1.00										1.00	
	1.05											
	1.00											
	1.30											
1.00		1.00										
	1.15		1.15									
0.45		0.45										
	0.30		0.30									
1.30											1.30	
1.15											1.10	
	1.50											
	1.10											
5.50	13.25	1.45	1.45								5.40	
											2.8 Inst. - 5/	
											OC 21TS 5.8FTS	
											TERNHILL	
											12.50	

Schets van een Hurricane in de logbook de Bobby Laumans.



No 7 COURSE

Back Row: Sgts. Bush, O'Connor, Jones, AR, Smallbone, Donald, Jackson, Bevan, Geismann, Anderson, Slack, Pippel, Watson, Whitehorn.
 Centre Row: Sgts. Cox, Reid, Smith C.W.H., Blades, Hoornaert, Livyns, Atkins, Smith, J., Carter, Learring, Lacey, Gruchy, Mercer, Delaney.
 Front Row: PIOs, Preston, Bickerdike, DeSguta, Tapsell, Davis, Stevens, Cryderman, de Nayer, Calver, Owen, Williams, White, Winterbeek, Laumans

Enige Belgen in de 58 OTU (Operational Training Unit) te Grangemouth (Schotland).
 Hoornaert, Livyns, Stevens, Cryderman, de Nayer... et Bobby Laumans gezeten rechts.



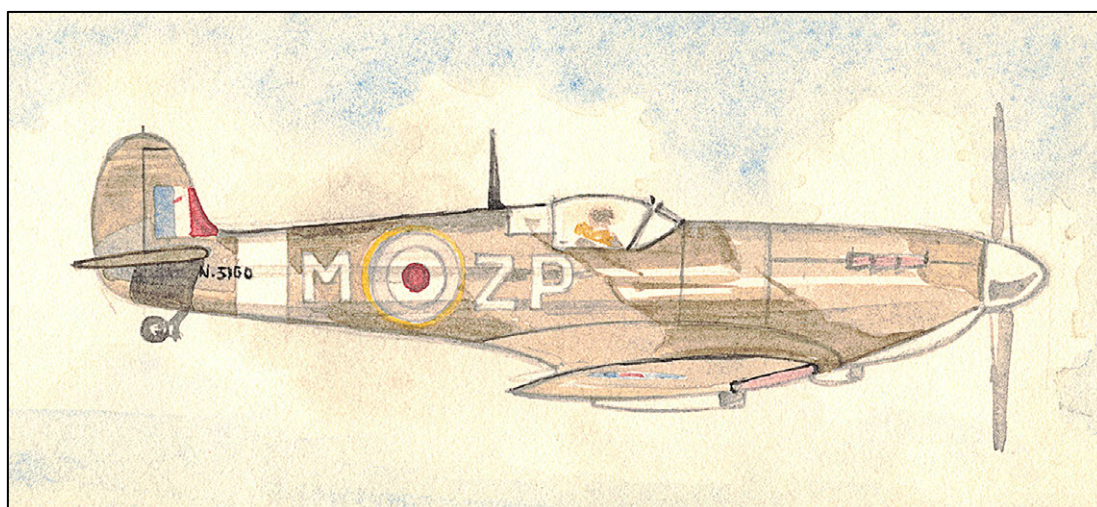
1941, Hill House, Lyndhurst: Laumans, Hoornaert en Livyns.



In 74 Sqn, Bobby in de cockpit van een Spitfire.




Laumans en Livyns in het 74 Sqn.



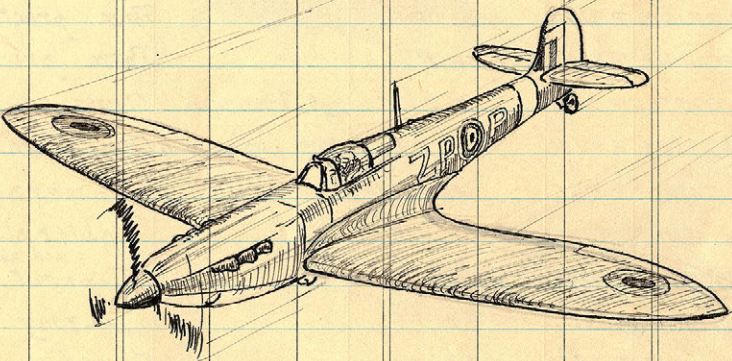
Schets uit Bobby Laumans' logboek van een Spitfire met de 74 Sqn code 'ZP'.

SINGLE-ENGINE AIRCRAFT				MULTI-ENGINE AIRCRAFT						PASS- ENGER (11)	INSTR/CLOUD FLYING (Incl. in cols. (1) to (10))	
DAY		NIGHT		DAY			NIGHT				DUAL (12)	PILOT (13)
DUAL (1)	PILOT (2)	DUAL (3)	PILOT (4)	DUAL (5)	1ST PILOT (6)	2ND PILOT (7)	DUAL (8)	1ST PILOT (9)	2ND PILOT (10)			
02.35	234.40 2 10	01.45	01.45								13.50	03.50
	01.25											
	00.40											
	00.30											
	14.35		01.30									

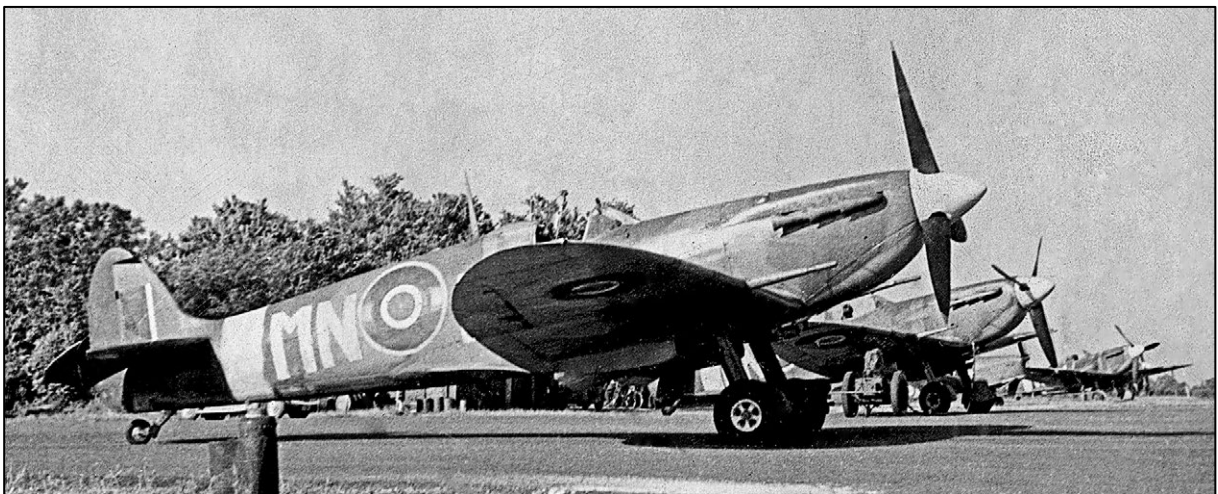


Laumans
S.I. Meares?

S/Lt a/c 74 Squadron



Uittreksel uit Bobby Laumans' logboek met een schets van een 74 Sqn Spitfire (code 'ZP').



Oplijning van Spitfires Mk.Vb van 350 (Belgian) Sqn RAF.

Charges to pay _____ s. _____ d. No. _____ OFFICE STAMP

RECEIVED

POST OFFICE

TELEGRAM

Prefix. Time handed in. 62 IMMEDIATE OHMS 2 rds. 2 JUNE 42

From _____ m. 00T 00T 62 9:53 LONDON TELE To _____ m. 10/26

IMMEDIATE CHANDLESS HILL HOUSE LYNDHURST HANTS

= IMMEDIATE FROM AIR MINISTRY KINGSWAY

P 5494 2/6/42 REGRET TO INFORM YOU THAT

FLYING OFFICER ROBERT JOSEPH LOUIS LAVMANS IS

REPORTED MISSING AS THE RESULT OF AIR OPERATIONS

ON 1 ST JUNE 1942. STOP ANY FURTHER INFORMATION

RECEIVED WILL BE IMMEDIATELY COMMUNICATED TO YOU

STOP SHOULD NEWS OF HIM REACH YOU FROM ANY OTHER

W.C. 9123/P1337. 75,000 Pads. 5/41. J.D. & Co. 51-160

Charges to pay _____ s. _____ d. No. _____ OFFICE STAMP

RECEIVED

POST OFFICE

CT P 5494 ONE 2/6/42 1942: 1 08 HUND +

Prefix. Time handed in. Office of Origin and Service Instructions. Words 61

From _____ m. To _____ m. CONFIRMATION SOUTHAMPTON 2 JUNE 42

SOURCE PLEASE ADVISE THIS DEPARTMENT .

STOP THE BELGIAN EMBASSY HAVE BEEN INFORMED

" 0800 + +

For free repetition of doubtful words telephone " TELEGRAMS ENQUIRY " or call, with this form at office of delivery. Other enquiries should be accompanied by this form, and, if possible, the envelope. B or C

W.C. 9123/P1337. 75,000 Pads. 5/41. J.D. & Co. 51-160

Missing report dated 2/6/42.

Stalag Luft III.



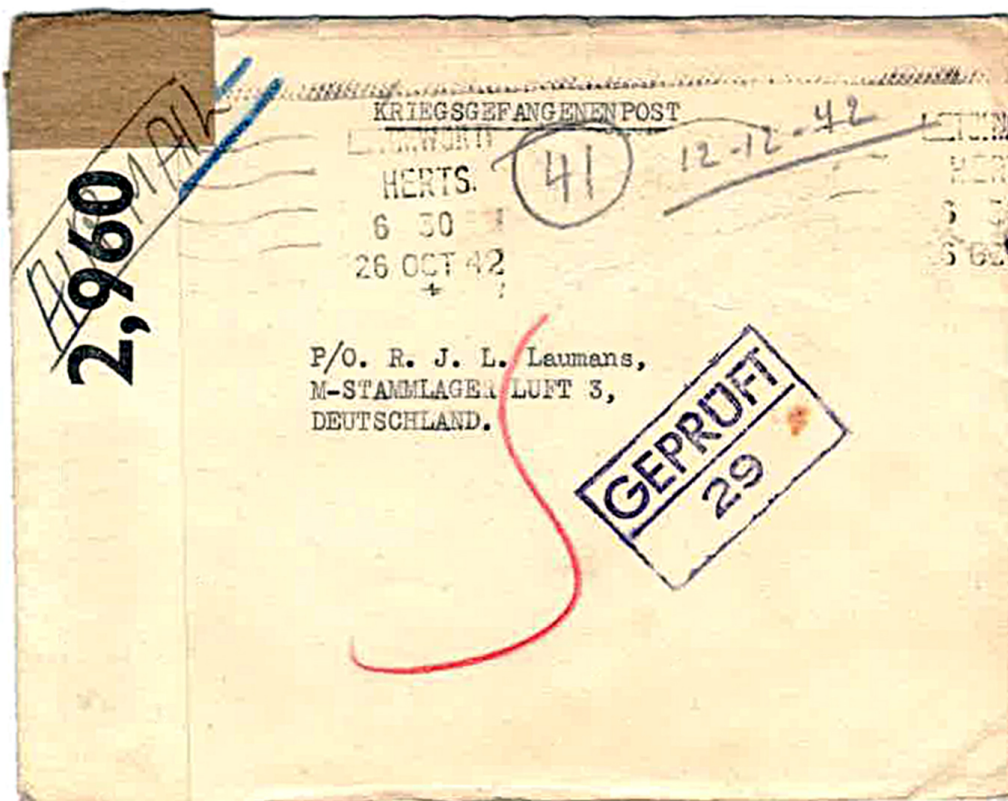
Van links naar rechts: Kirby Green (zal gefusilleerd worden), Bobby Laumans en Léon Divoy.



Augustus 1942, Bobby is de eerste staande links.



Oktober 1942, Bobby, 2e links, met zijn blokgenoten.



Brief gepost in Engeland op 26 oktober 1942 en verzonden via de "Kriegsgefangenenpost", waarschijnlijk op 12 december 1942.



April 1943: Bobby Laumans, Lt J. Nickols en FL Deacon.



Cartoon van Henri Picard.



In Stalag Luft III. Bobby Laumans is de eerste links.

De naoorlogse periode: zijn vaardigheden als acteur



Bobby & Rosemary le 21 août 1945.

STALAG LUFT III. THEATRE

THE THEATRE—magic word for the prisoners of war—as with the weekly visit to the camp's 400-seater (Red Cross box seats) comes escape into the atmosphere of the world we left behind, the homely humour of Music Hall, slick sophistication of a New York apartment or the lavish high life of a Cuban palace.

Before the "first night" comes weeks of preparation. The play must take its place in the year's production schedule and conferences will have taken place with the producer, the theatre director and the stage manager. The producer will next see his set designer and rough drawings of the decor will provide headaches for the technical staff, who must provide full sets from wood (very scarce), tins (plenty of them), and the paints (supplied by the Y.M.C.A. or bought out of camp funds). Rehearsals begin, in rooms of six to eight persons, already used to the full for the business of eating, sleeping, cooking and study, the performers begin learning lines. Some find it easy (they are the "old troopers" who have been entertaining their fellow P.O.W's since 1940 or '41—some find it hard, memorising as they walk the circuit of the camp, lying in the sun, or shivering in their bunks in winter.

During the run of the previous shows, mornings and afternoons, are given over to rehearsals. Meanwhile the wardrobe mistress gets busy. He scouts around his stock, borrows shirts for dresses, dyes, cuts, alters, stitches until the latest Paris model appears. On the "ladies" much time is spent. They must alter their mannerisms, voices, practice deportment until they emerge as very good imitations of the glamorous ladies of Theatreland.

Properties, such as flowers, pictures, furniture come from the Tin Workers department. Some must be "practical"—a working model of a cocktail cabinet: others are made of paper, cardboard or string.

The musical director selects his score—more rehearsals if a musical show. The electrician works out his scheme. Stage Manager and staff plan times, space and the many tiny but important pieces which gradually jigsaw into position for D.D.—"Dress Rehearsal."

Only a few privileged people attend, and last-minute changes bring us to First Night.

Not every show runs its full week—the P.O.W. public is critical, and even the Camp Newspaper may faintly damn the show.

But seven nights is the usual order—by the week-end actors are already saying, "What are you in next?" and the theatre-goers are thinking about queuing up for the forthcoming show.

ALL SEATS BOOKABLE IN ADVANCE (EXCEPT BALCONY)

Seats can be reserved for organised parties on application

BOX OFFICE OPEN from 10 a.m. Please post Remittance with letter

Telephone: BOOKING OFFICE, HOLBORN 3703

The Management reserve to themselves the right to make any change vary or omit any part of the Programme without previous notice.

THE STOLL THEATRE is 2 minutes from Holborn (underground) Station.

BUSES :- *Passing the theatre, 68, 68a, 77a. Passing Holborn end of Kingsway, 7, 8, 17, 22, 3, 23b, 25c. Passing Aldwych and Strand end of Kingsway 1, 6, 9, 11, 13, 15, 60, 67, 96,*

TRAMS :- *Alight at Aldwych Subway—outside the Theatre 31, 33, 35.*

In accordance with the requirements of the London County Council:—

- 1.—The public may leave at the end of the performance by all exit doors, and such doors must at that time be open.
- 2.—All gangways, corridors, staircases and external passageways intended for exit shall be kept entirely free from obstruction, whether permanent or temporary.
- 3.—Persons shall not be permitted to stand or sit in any of the gangways intersecting the seating, or to sit in any of the other gangways. If standing be permitted in the gangways at the sides and rear of the seating, it shall be limited to the numbers indicated in the notices exhibited in those positions.
- 4.—The safety curtain must be lowered and raised in the presence of each audience.

Vail & Co., Ltd., Printers, Ogle Street, W.1.



EX-PRISONER OF WAR, Flight-Lt. R. Laumans, "glamour girl" of the Stalag Luft 3 party, which has just finished a run in the West End, was married at Claygate to Miss Rosemary Titmus.





*Begin 1946, meer dan waarschijnlijk bij het Transport Command in Membury.
Van links naar rechts: Halleux, Laumans, Plisnier en Deschamps.*



*Dezelfde... in Cairo in 1948.
Van links naar rechts: Halleux, Laumans, Plisnier en Deschamps.*

Bij Sabena

Vluchtsimulator Boeing 707 te Zaventem



Van links naar rechts: Amerikaanse instructeur, Félix Ledent (Capt), Bobby Laumans (F/O) en Léopold Fauck (F/E).



Van links naar rechts: de instructeur, Bobby Laumans en drie technici.



7 mei 1968, Hotel De Mar in Illetas (Balearen). Bobby Laumans derde van links.

Cpt Mosetti AZ	Pulidori AZ	Cpt Llort IB
Cpt Laseca IB		Lacalle IB
Cpt Merino IB		Cpt Wasserkampf LH
Self		Cpt Geneves AF
Forestier AF		Cpt Perier AF
Cdt Campan AF		
Méline AF		
Zehnder LH		
		21 - 1 - 69



Vergadering van de luchtvaartmaatschappijen van de Atlas-groep.



Vertrek van Boeing 747 OO-SGA van Boeing Field naar Brussel op 25 november 1970.



8 december 1970, doop van de B747 OO-SGB.



*Cockpit B747: Bobby Laumans (Capt),
Georges Tacquin (F/E) en Jean Capelle (F/O).*

Samenkomsten van anciens



Van voor naar achter en van links naar rechts: Cpt René Hubert & Cpt Robert Godefroid, Cpt Bobby Laumans & Chief F/E Roland Verween, Chief Pilot Félix Ledent & Chief F/E Léopold Fauck, F/E Jacques Genot & F/E Georges Coeckelberg.



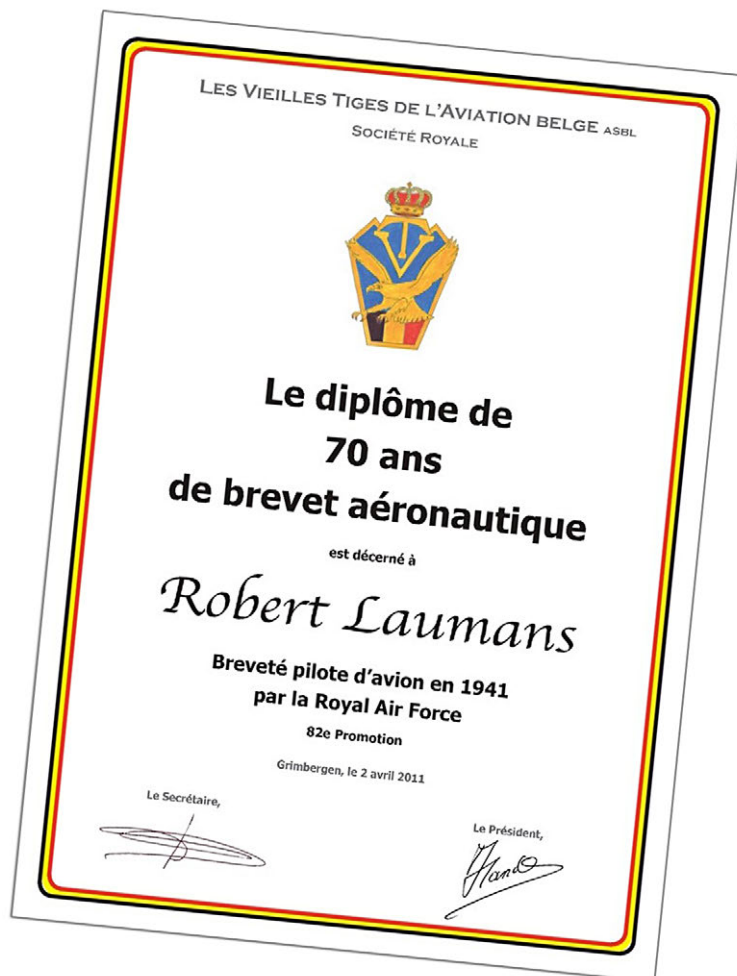
Eerbetoon van de Spitfire Club.



OFC Banket 2011: met Amanda "Mouchka" Stassart en Jean Kamers, VTB voorzitter.



Banket OFC 2010.



2 april 2011: uitreiking van het VTB-diploma voor 70 jaar luchtvaartocctrooi door de voorzitter Michel Mandl. Guido Wuyts en Norbert Niels op de achtergrond.



*In de cockpit van de B707 OO-SIA in het Luchtvaartmuseum.
Aan het stuur, Bobby Laumans en Théo De Clippel.
Links Bob Block, ontwerper van vliegtuigprofielen.*



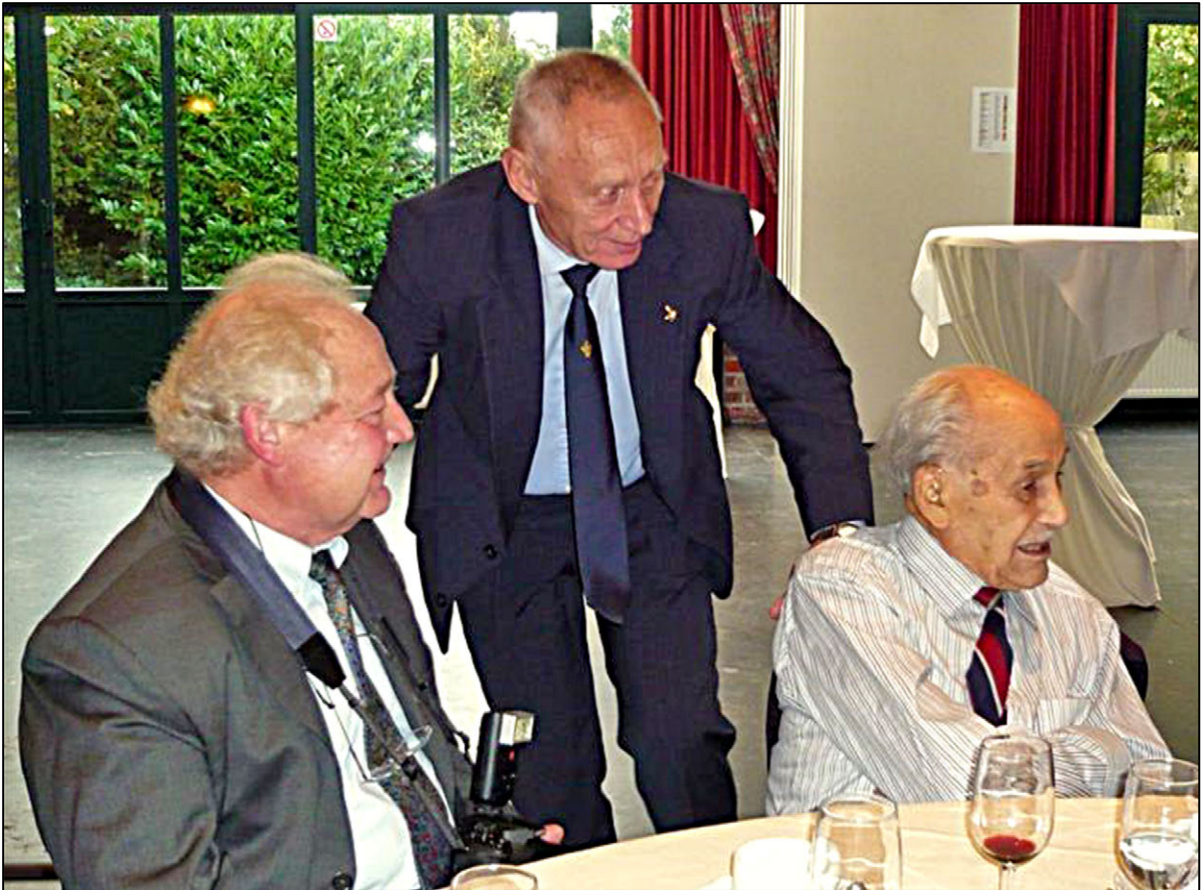
*Ter gelegenheid van het lanceren van het boek 'Sabena 548, de laatste vlucht van Juliet Bravo'.
Bobby presenteert het boek en een kleurenprofiel van de B707 'Juliet Bravo' door Bob Block.*



In het Luchtvaartmuseum, tijdens een interview met de VRT op 3 september 2013.



Bobby vertelt het met al zijn gekende passie...



OFC-banket van 26 oktober 2013 met voorzitter Louis Jeangout, Wif De Brouwer (VTB-voorzitter) en B. Laumans.



Met Renée Koewé, zijn collega bij Sabena.



Bobby Laumans en Fernand Jaumouille tijdens de herdenkingsplechtigheid op het Ereperk van de Vliegeniers op de begraafplaats van Brussel, 1 november 2013.

