

Siège social - Maatschappelijke zetel

MAISON DES AILES

Rue Montoyer 1 Montoyerstraat B13
Bruxelles 1040 Brussel

C.C.P./P.C.R. 000-0356122-35

Editeur responsable

Robert FEUILLEN

Wijngaardstraat 4
3290 Diest

Déposé au bureau de poste
de 1150 Bruxelles 15



SOCIÉTÉ ROYALE

a.s.b.l. des Pionniers et Anciens de l'Aviation
sous le haut patronage de S.M. le Roi

KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ

v.z.w. Pioniers en anciens van de Luchtvaart
onder de Hoge bescherming van Z.M. de Koning

QUINZIÈME ANNEE
AVR MAI JUN

VIJFTIENDE JAAR
APR MEI JUN

Bruxelles,
le 24 mai 1995

Brussel,
24 mei 1995

SOMMAIRE

INHOUD

- Procès-verbal de l'Assemblée Générale du 25.3.1995
Notulen van de Algemene Vergadering van
- Compte rendu du banquet
Verslag van het banket
- Nouvelles de l'association
Nieuws van de vereniging
- Temploux: Réunion/Vergadering 9.8.1995
- Toulouse: Voyage/Reis
- Vroenhoven: Compte rendu/Verslag
- Le départ de Sagan par Bobby Laumans

- Pinguin Museum EPE/EVS Goetsonhoven
- Curriculum vitae du Major Aviateur Henry de la Lindi,
parrain de la promotion élèves-pilotes 85B
- Poème: Quatre-vingt ans
- Poème: Coup d'aile
- J'avais 20 ans en 45

*La journée commémorative de TICLOT
aura lieu le 27 août*

Les manuscrits sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs.
Gepubliceerde handschriften onder de verantwoordelijkheid van hun stellers.

VOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président: Branders Léon	02.734.63.77
Vices-présidents: Collignon Léopold	04I.52.29.I7
Dôme Jacques	02.762.60.56
Secrétaire GÉNÉRAL: Feuillen Robert	0I3.3I.28.70
Secrétaire-adjoint: Peyrassol Charles	02.77I.I2.48
Trésorier: Jourez Paul	067.79.03.37
Membres:	
Bouzin Eric	02.242.57.74
De Coninck Georges	02.344.46.38
Dillien André	02.673.36.32
Hallet Pierre	02.344.07.05
Kamers Jean	02.73I.I7.88
Mojet Hubert	02.770.93.7I
Niels Norbert	0I6.58.I0.86
Roeland-Helman Jacques	02.537.79.24
Vermander Gérard	02.770.98.22

Tenir une liste de membres à jour n'est pas aussi simple que ça. Donnez un petit coup de main à nos secrétaires en nous communiquant une bonne adresse, un bon numéro de téléphone ou tout autre renseignement utile pour obtenir une liste bien à jour.

Merci d'avance.

PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE STATUTAIRE DES VIEILLES
TIGES DE BELGIQUE DU 25 MARS 1995

En application de l'article 17 des statuts, l'assemblée générale statutaire des Vieilles Tiges de Belgique s'est réunie le 25 mars 1995, dans les salons du Club Prince Albert, 22 rue des Petits Carmes à Bruxelles, sous la présidence de Léon Branders.

Il ouvre la séance à 11h00 et fait l'appel des noms des membres décédés depuis la dernière assemblée, devant l'assistance debout.

Marcel BAUDOUX, René BOURKEL, René CANGE, Jean-François DELORI, Xavier de Ribeaucourt, Yvon DE DEURWADER, Jean-Marie DUBREUCQ, Charles DILLEN, André HAUTAIN-NELIS, Servais HERELIXKA, Paul PIROTTE, Jean-Victor MARIQUE, Madame JANSSENS, Madame HOJET, Madame COLIGNON et Jacques LEFEBVRE.

L'assemblée observe une minute de silence.

Le Président donne ensuite lecture des décès survenus parmi ceux qui sans être membres de notre association étaient proches de nous. Paul DEWULF, Albert FLAMAND, Léon PREVOT, Gilbert VAN DE VELDE, Gustave DELBECQ, Marcel MEYERS et Theodor BENECKE.

Allocution du Président

Dois-je vous rappeler que René Bourkel, président des Vieilles Tiges de l'Aviation Luxembourgeoise, était encore des nôtres lors de notre dernière assemblée. Sa fidélité, sa générosité, sa bonhomie, son grand intérêt pour les choses de l'air nous l'avaient rendu très sympathique. Nous savions déjà qu'il ne se faisait pas grosse illusion sur son état de santé. Le nouveau Président, Camille Montaigu, m'a fait signe cette semaine; il espère pouvoir être avec nous à Temploux.

Après le décès d'Hubertus Schroeder, Président des Alte Adler, Theodor Benecke avait repris les commandes. Nous nous félicitons de faire sa connaissance à l'occasion de notre réunion de 1994, puis il s'est excusé en dernière minute pour disparaître très peu de temps après.

Le nouveau président Herman Zitter nous a fait savoir qu'il ne pouvait pas se joindre à nous.

Les Lieutenants Généraux aviateur Yvon de Deurwader et Jacques Lefebvre méritent nos pensées. Ils ont dévoué leur vie à l'aviation militaire; c'est grâce à des chefs de cette trempe que notre Force Aérienne a pu s'imposer à l'admiration du monde militaire et civil international.

Quatre anciens de la RAF nous ont quittés, tous trop discrets, trop retirés pour diverses raisons, ils ne nous ont pas permis de les entourer jusqu'au bout. Léon Prévot un des trois survivants de la Bataille d'Angleterre, un de nos héros, ancien commandant de la 350 en guerre. Rico Bailly qui après la guerre a rejoint les rangs de la SABENA et qui en partant a montré beaucoup d'humour.

Jean-François Delori qui avait atteint un bel âge. En arrivant en Grande-Bretagne des prisons d'Espagne, il avait immédiatement postulé l'emploi de navigateur. Il faisait partie des Pathfinders sur avion Mosquito. Gustave Delbecq, pilote à la 349 auprès de qui j'avais pourtant insisté pour qu'il rejoigne nos rangs.

Je désire rappeler la mémoire de Xavier de Ribeaucourt un des trois survivants de l'attaque du pont de Vroenhoven sur le canal Albert. Pilote d'avant guerre donc, comme notre ami André Hautain-Nélis, tout grand résistant, toujours armé de sa pipe.

Ayons aussi une pensée pour trois grandes dames: Madame Collignon, Madame Mojet (Mimi) et Madame Janssens qui ont tant fait, toujours souriantes, pour que leurs maris aviateurs puissent vivre leur vie d'aventure, d'idéalisme.

Gardons leurs mémoires, ne les oublions pas.

Ils nous ont montré l'exemple. Ils nous ont aidés à être ce que nous sommes.

17 de nos amis et 3 de nos amies nous ont quittés. Mais nous avons fait 18 nouveaux membres. Nous sommes 450 membres dont 401 effectifs. Vous êtes 48 à assister à cette assemblée et 21 nous ont fait parvenir une procuration. Merci d'être venus aussi nombreux, nous seront 132 au banquet.

J'aurais aimé souhaiter ici la bienvenue à notre Président d'honneur, le Général Henry mais comme vous le savez, de sérieux problèmes de santé l'empêchent depuis quelques temps de se joindre à nous. Nous aurions voulu fêter ses 80 ans en lui offrant l'original de l'oeuvre que notre ami Bouchat a réalisé pour nos voeux de nouvel an. Nous irons le lui apporter chez lui.

Nous retrouverons Mady Van Keerbergen au banquet; nous la fêterons également.

Bienvenue à notre membre d'honneur le Général Médecin Evrard, c'est un fidèle. Par contre, voici quelques fois que nous n'avons plus vu le Docteur David et qu'il nous laisse sans nouvelle.

Notre Pionnier de l'espace, le Vicomte Dirk Frimout, m'a fait savoir qu'il ne pourrait pas participer à notre journée, mais sauf imprévu, il viendra nous parler de son exploit le deuxième mercredi d'avril. Il nous faudra nous organiser parce que j'imagine que cette visite risque d'attirer pas mal de monde.

Et notre ami Victor Winants toujours fidèle. Eh oui, nous allons devoir lui attribuer un diplôme de 70 ans de brevet l'an prochain et au risque d'en parler un peu trop tôt, fêter bientôt ses 90 ans. Il m'a demandé de vous dire tout son attachement et toutes ses amitiés.

Le Prince Antoine de Ligne ne pourra pas se joindre à nous. Nous le regrettons, nous avons été si heureux de l'avoir parmi nous l'an dernier mais nous comprenons qu'il ne lui est pas facile de se libérer pas plus que le Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne, le Lieutenant-Général Aviateur Vanhecke qui nous a priés de bien vouloir l'excuser.

Il en est de même pour notre ami Georges Libert et dire que je croyais qu'il n'aurait plus rien à faire que de se joindre à nous et de participer à notre banquet!

Notre ami suisse Dominik Weibel m'a appelé pour me dire combien il regrettait de ne pouvoir participer à notre réunion. Il m'a demandé de faire un grand bonjour à tous ses amis et amies belges. Il n'est pas loin d'atteindre ses 80 ans, nous lui enverrons nos meilleurs voeux en temps voulu.

Archie Vanhee nous a fait signe du Canada; trop loin pour nous rejoindre.

Je vois mon ami Jean Chenet se trémousser. Il est notre invité d'honneur, il est notre ami et on a l'air de l'oublier. En fait, il nous arrive de Paris en train et nous ne pouvons même pas encore lui offrir le confort du TGV. Jean nous te sommes vraiment reconnaissants que tu aies bien voulu participer à cette journée de fastes de notre association. Tu diras à Georges que nous allons bientôt être en manque de sa présence; d'ailleurs, je le lui dirai moi-même parce que sauf imprévu, je compte bien me rendre à Paris au banquet des Vieilles Tiges en fin d'année.

Je vous ai parlé de journées de fastes. Aujourd'hui, nous allons fêter neuf des nôtres qui recevront leur diplôme de 60 ans de brevet. C'est la fournée de 1935. Et dire qu'ils sont tous dans leur quatre-vingtième printemps et plus; c'est magnifique!

Un mot à propos des membres de notre conseil ou plutôt un grand salut à eux qui font tourner la machine. Vous les voyez à l'oeuvre aujourd'hui.

Vous aurez remarqué que les meilleurs d'entre eux font l'objet d'une réélection conformément à nos statuts. Je vais me faire leur avocat. En tout premier lieu, le cas Jacques Dôme. Vous serez d'accord avec moi, c'est un garçon formidable et vous ne savez pas tout. Vice-Président et Secrétaire-Général, il a mené jusqu'ici le tout à la baguette. Cependant, après une période d'essais, de vérifications, il a eu le courage de passer la main. C'est vrai que Bob Feuillen a magnifiquement fait son devoir de secrétaire-adjoint et c'est à la demande expresse de Jacques que nous l'avons nommé secrétaire-général. Je suis convaincu que vous êtes d'accord avec cette décision du conseil et que vous les applaudirez tous les deux.

Reste Pierre Hallet notre graveur-imprimeur toujours bien présent à voix haute. Charles Peyrassol notre commis voyageur, notre poète. Croyez bien qu'il en met un coup sans désemparer. Toutes les idées de voyage sont de lui, toutes leurs réalisations aussi, même les plus impensables: c'est ainsi qu'il vient d'obtenir un avion pour nous rendre à Toulouse.

Notre ami Norbert (Nono) Niels est bien installé; un coeur grand comme ça, je suis convaincu que nous pourrons en user et en abuser. Vous voyez, vous pourrez en toute conscience et en toute sécurité les réélire tous puisqu'ils sont rééligibles.

D'ailleurs pour prouver ce que j'avance, je vais tout de suite passer la parole à notre Secrétaire-Général en vous souhaitant à tous une heureuse rencontre et longue vie à notre association royale. En toute amitié.

NOTULEN VAN DE STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING VAN DE
VIEILLES TIGES VAN BELGIE OP 25 MAART 1995

In toepassing van artikel 17 van de statuten kwam de statutaire algemene vergadering van de "Vieilles Tiges van Belgie" bijeen op 25 maart 1995 in de salons van de Prins Albert Club, 22 Karmelietenstraat, 1000 te Brussel, onder voorzitterschap van Léon Branders.

Hij opent de vergadering om 11.00u en voor de rechtstaande aanwezigen noemt hij de namen van de leden, die sedert de laatste vergadering overleden zijn:

Marcel BAUDOUX, René BOURKEL, René CANGE, Jean-François DELORI, Xavier de RIBEAUCOURT, Yvon DE DEURWADER, Jean-Marie DUBREUCQ, Charles DILLEN, André HAUTAIN-NELIS, Servais HERELIXKA, Paul PIROTTE, Jean-Victor MARIQUE, Mevrouw JANSSENS, Mevrouw MOJET, Mevrouw COLLIGNON en Jacques LEFEBVRE.

De vergadering bewaart een minuut stilte.

Vervolgens leest de Voorzitter de overlijdens voor van personen die weliswaar geen lid waren van onze vereniging, maar die toch dicht bij ons stonden: Paul DEWULF, Albert FLAMAND, Léon PREVOT, Gilbert VAN DE VELDE, Gustave DELBECQ, Marcel MEYERS en Theodor BENECKE.

Toespraak van de Voorzitter

Moet ik U eraan herinneren dat René Bourkel, voorzitter van de Vieilles Tiges van de Luxemburgse Luchtvaart, op onze laatste vergadering nog bij ons was. Zijn getrouwheid, zijn edelmoedigheid, zijn goedaardigheid en zijn grote belangstelling voor al wat met de luchtvaart in verband stond, hadden hem ons heel sympatiek gemaakt. Wij wisten al dat hij zich niet veel illuzies maakte over zijn gezondheidstoestand. De nieuwe voorzitter, Camille Montaigu heeft mij deze week een teken gegeven, hij hoopt samen met ons in Temploux te kunnen zijn.

Na het overlijden van Hubertus Schroeder, Voorzitter van de "Alte Adler", heeft Theodor Benecke het roer in handen genomen. Wij achtten ons gelukkig op onze samenkomst van 1994 met hem kennis te maken, dan verontschuldigde hij zich op het laatste ogenblik om kort nadien te verdwijnen. De nieuwe voorzitter, Herman Zitter liet ons weten dat hij ons niet kon komen vervoegen.

De Luitenant-Generaals Vliegers Yvon De Deurwader en Jacques Lefebvre verdienen, dat we aan hen terugdenken. Zij hebben hun leven aan de militaire luchtvaart gewijd; het is dank zij chefs van hun slag dat onze Luchtmacht erin geslaagd is, bewondering af te dwingen in internationale militaire en burgerlijke middens. Vier anciens van de RAF hebben ons verlaten, allen al te diskreet, te teruggetrokken om verschillende redenen, ze hebben het ons niet mogelijk gemaakt, ze tot op het laatst te omringen. Léon Prévot, een van de drie overlevende van de Slag van Engeland, een van onze helden, oud-kommandant van het 350ste in de oorlog. Rico Bailly, die na de oorlog de rangen van Sabena ging vervoegen en bij zijn vertrek blijk gaf van veel humor. Jean-François Delori die tot een mooie leeftijd was geraakt. Bij aankomst in Groot-Brittannië recht uit de gevangnissen in Spanje, vroeg hij onmiddellijk een post als navigator. Hij maakte deel uit van de Pathfinders op Mosquito toestel.

Gustave Delbecq, piloot in het 349ste, bij wie ik nochtans had aangedrongen zich bij ons aan te sluiten.

Ik wens ook te herinneren aan Xavier de Ribeaucourt, een van de drie overlevenden van de aanval op de brug van Vroenhoven op het Albertkanaal. Dus piloot van voor de oorlog, zoals onze vriend André Hautain-Nélis, eersterangs weerstander, steeds gewapend met zijn pijp.

Laten we ook denken aan onze drie grote dames: Mevrouw Collignon, Mevrouw Mojot (Mimi) en Mevrouw Janssens, die steeds met de glimlach zoveel gedaan hebben, opdat hun echtgenoten-vliegers hun leven van avontuur en idealisme konden leven.

Bewaren we hun gedachtenis, vergeten wij ze niet. Ze hebben het voorbeeld getoond. Ze hebben ons geholpen te zijn, wat we zijn.

17 vrienden en 3 vriendinnen hebben ons verlaten. Maar we hebben 18 nieuwe leden aangeworven. Nu zijn we met 450 leden, waarvan 401 effectieve. Hier zijn er 48 aanwezig op deze vergadering en 21 hebben ons een volmacht toegestuurd. Dank U dat hier zo talrijk gekomen zijt ... en we zullen met 132 op het banket aanzitten.

Ik had graag hier onze Ere-Voorzitter Generaal Henry verwelkomd maar zoals U weet wordt hij sinds enkele tijd door ernstige gezondheidsproblemen belet hier bij ons te zijn. Wij hadden graag zijn 80ste verjaardag gevierd en hem naar aanleiding hiervan het originele werk van onze vriend Bouchat voor onze nieuwjaarswensen aangeboden. We zullen het bij hem thuisbrengen.

Wij zullen Mady Van Keerbergen op het banket terugvinden: ook haar zullen we vieren.

Welkom aan ons erelid Generaal-Dokter Evrard, hij is een ouwe-trouwe. Daarentegen is het al een hele tijd geleden dat wij Dokter David niet meer gezien hebben en dat hij ons zonder nieuws laat.

Onze ruimtepionier, Burggraaf Dirk Frimout, heeft mij laten weten dat hij aan onze dag niet kon deelnemen, maar zonder onvoorziene omstandigheden zal hij ons een en ander over zijn eksploot komen vertellen de tweede woensdag van april. We zullen ons moeten organiseren, want ik kan me indenken dat dit bezoek heel wat volk zal aantrekken.

En onze vriend Victor Winants steeds op post. Ja zeker, we gaan hem een diploma van 70 jaar brevet moeten toekennen volgend jaar en op het risico daar een beetje te vroeg over te spreken, zullen we weldra zijn 90ste verjaardag vieren. Hij heeft mij verzocht U allen zijn genegenheid en vriendschap over te maken.

Prins Antoine de Ligne kon niet bij ons zijn. We betreuren dit, we waren zo gelukkig, hem vorig jaar te mogen begroeten, maar we begrijpen dat hij zich niet gemakkelijk kan vrij maken, zoals trouwens de Stafchef van de Luchtmacht, Luitenant-Generaal Vlieger Vanhecke, die ons zijn verontschuldiging toestuurde.

Hetzelfde geldt voor onze vriend Georges Libert ... en zeggen dat ik dacht dat hij nu niets anders hoefde te doen, dan zich bij ons aan te sluiten en aan ons banket deel te nemen!

Onze Zwitserse vriend Dominik Weibel heeft me opgebeld om te zeggen hoezeer hij het betreunde, niet aan onze bijeenkomst te kunnen deelnemen. Van zijnentwege: vriendelijke goededag aan al zijn Belgische vrienden en vriendinnen. Hij is niet ver van zijn 80 jaar verwijderd, we zullen hem te gepasten tijde onze beste wensen toesturen.

Archie Vanhee zendt ons groeten vanuit Kanada; te ver om tot hier te komen.

Ik zie mijn vriend Jean Chenet op zijn stoel zitten te wippen. Hij is onze eregast, hij is onze vriend en men schijnt dat te vergeten. In feite komt hij met de trein recht van Parijs en wij kunnen hem zelfs nog niet het comfort van de TGV aanbieden. Jean, we zijn je echt dankbaar dat je aan deze feestdag van onze vereniging hebt willen deelnemen. Zeg alsjeblief aan Georges dat wij zijn aanwezigheid weldra echt zullen missen; ik zal het hem trouwens zelf zeggen want behoudens onverwachte omstandigheden ben ik van plan op het einde van dit jaar naar Parijs te reizen om er het banket van de "Vieilles Tiges" bij te wonen.

Ik heb U gesproken over feestelijke dagen. Vandaag gaan wij negen van de onzen vieren omdat zij hun diploma van 60 jaar brevet gaan krijgen. Het is de lichting van 1935. En zeggen dat ze allemaal nog in hun tachtigste lente (en meer) zijn, het is prachtig!

Een woordje over de leden van onze raad of veeleer een huldegroet aan diegenen, die de machine doen draaien. U ziet ze vandaag aan het werk. U zal gemerkt hebben dat de besten onder hen herkiesbaar zijn volgens onze statuten. Ik ga hun advokaat spelen. In de eerste plaats het geval Jacques Dôme. U zal het wel met mij eens zijn, het is een formidabele kerel, en U weet niet alles. Hij is Vice-President en Sekretaris-Generaal, tot hiertoe heeft hij het orkest zowat gedirigeerd. Na een proefperiode en verifikaties heeft hij echter de moed gehad het dirigeerstokje over te geven. Het is duidelijk dat Bob Feuillen zijn plicht als adjunct-sekretaris-generaal prachtig vervuld heeft en het is op uitdrukkelijk verzoek van Jacques dat wij hem tot sekretaris-generaal benoemd hebben. Ik ben ervan overtuigd dat U deze beslissing van de raad zult goedkeuren en dat U ze allebei een applaus aanbiedt.

Blijft dan Pierre Hallet, onze drukker-graveerder altijd met luide stem aanwezig. Charles Peyrassol, onze handelsreiziger, onze dichter. Gelooft U mij vrij, hij zit geen ogenblik stil. Alle reisideeën komen van hem, hij zorgt ook voor de realisatie ervan, zelfs de ongelooflijkste: zo heeft hij nu een vliegtuig kunnen krijgen om naar Toulouse te vliegen.

Onze vriend Norbert (Nono) Niels is goed geïnstalleerd, met een o zo groot hart, ik ben ervan overtuigd dat wij daarvan gebruik en misbruik zullen mogen maken. U ziet het, U kan ze in volle geweten en veiligheid herkieszen, want ze zijn allemaal herkiesbaar.

Trouwens, om U te bewijzen wat ik hier naar voor breng, ga ik onmiddellijk het woord verlenen aan onze Sekretaris-Generaal en ik wens aan U allen een gelukkige bijeenkomst en lang leven aan onze koninklijke vereniging. In echte vriendschap.

Approbation du Procès-verbal de l'assemblée générale du 23 mars 1994
Goedkeuring van de notulen van de algemene vergadering van 23 maart

Le procès-verbal a été publié dans le bulletin du 17 juin 1994.
Il ne fait l'objet d'aucune remarque de la présente assemblée.
Il est donc adopté.

De notulen werden afgedrukt in het tijdschrift van 17 juni 1994.
Geen enkele bemerking hierop werd gemaakt door de huidige vergadering.
De notulen zijn dus goedgekeurd.

Rapport du Trésorier - Verslag van de Penningmeester

Situation au 31 décembre 1994
Toestand op 31 december 1994

<u>Recettes</u> <u>Ontvangsten</u>		<u>Dépenses</u> <u>Uitgaven</u>	
Cotisations	244.150 (+)	Secrétariat	22.435 Fr
Bijdragen		Sekretariaat	
Magasin	9.850	Fleurs-Cadeaux	23.245
Winkel		Bloemen-Geschenken	
Dons	7.200	Imprimés	69.800
Giften		Drukwerk	
Intérêts	10.417	Divers	161.835
Intresten		Allerlei	
Divers	42.793		
Allerlei			
	<u>314.140 Fr</u>		<u>277.315 Fr</u>
	=====		=====

(+) dont 35.000 Fr perçus et transférés à la Maison des Ailes
waarvan 35.000 Fr ontvangen en overgedragen aan "La Maison des
Ailes"

Avoirs au 31 décembre 1994
Vermogen op 31 december 1994

CCP	190.452 Fr
PCR	
Compte ES	308.424
Rekening ES	
Caisse	24.379
Kas	
	<u>523.255 Fr</u>
	=====

Inventaire réalisable
Verzilverbare inventaris

75 auto-collants à 25 Fr	1.875 Fr
75 zelfklevers aan 25 Fr	
14 insignes de revers à 350 Fr	4.900
14 kraag-kentekens aan 350 Fr	
151 cravates à 500 Fr	75.000
151 dassen aan 500 Fr	
25 Plaatjes 50ste verjaardag aan 500 Fr	12.500
25 plaquettes 50ème anniversaire à 500 Fr	
84 médailles " 50 ans de brevet" à/aan 126 Fr	10.584
84 medailles " 50 jaar brevet" à/aan 126 Fr	
120 insignes de blazer à/aan 500 Fr	60.000
120 blazer-kentekens	
1595 cartes de voeux	47.850
1595 wenskaarten	
	<u>213.209 Fr</u>
	=====

Note: 4.000 cartes de voeux ont été commandées en 1994 pour une dépense totale de 37.502 Fr, frais d'expédition compris. A ce jour, les frais sont couverts par les ventes.

Nota: In 1994, werden 4.000 wenskaarten besteld voor een totale uitgave van 37.502 Fr, verzendingskosten inbegrepen. De dag van vandaag, zijn de kosten gedekt door de verkoop.

Projet: a. Créer une nouvelle carte de voeux (avions plus récents) et vendre des pochettes mixtes pour 1995. (35.000 Fr)
b. Réalisation d'un poster 50 X 70 sur base de la carte de voeux de 1994 (dépense: environ 40.000 Fr).

Projekt: a. Een nieuwe wenskaart ontwerpen (meer recente vliegtuigen) en voor 1995 gemengde mappen verkopen (uitgave: ongeveer 35.000 Fr)
b. Realizatie van een poster 50 X 70 op basis van de wenskaarten 1994 (uitgave: ongeveer 40.000 Fr)

Rapport des Commissaires aux comptes et décharge aux administrateurs
pour la gestion écoulée
Verslag van de Rekeningskommissarissen en ontlasting aan de
beheerders voor het voorbije beheer

Le rapport des Commissaires Georges Dubart et Marcel Baikry constate que les chiffres présentés par le Trésorier, correspondent à la réalité. Par conséquent, il est demandé à l'assemblée d'approuver le bilan et de donner décharge aux commissaires pour leur mission ainsi qu'au Conseil d'administration.

- L'assemblée marque son accord par applaudissement -

In het verslag van de Kommissarissen Georges Dubart en Marcel Baikry wordt vastgesteld dat de door de Penningmeester voorgelegde cijfers met de waarheid overeenstemmen. Bijgevolg wordt de vergadering verzocht de balans goed te keuren en ontlasting te verlenen aan de kommissarissen voor hun opdracht, en tevens aan de raad van bestuur.
- De vergadering betuigt haar akkoord met applaus -

Nomination de deux commissaires aux comptes pour l'exercice 1995
Benoeming van twee rekeningskommissarissen voor het dienstjaar 1995

Georges Dubart et Marcel Baikry acceptent de poursuivre leur mission pour l'exercice 1995 et sont reconduits dans leur fonction par l'assemblée.

Georges Dubart en Marcel Baikry zijn akkoord hun opdracht ook voor het dienstjaar 1995 te vervullen en de vergadering verlengt dus hun mandaat.

Election statutaire 1995
Statutaire verkiezing 1995

Les administrateurs sortants et rééligibles sont:

Uittredende en herkiezbare beheerders zijn:

Jacques DOME, Robert FEUILLEN, Pierre HALLET, Norbert NIELS, Charles PEYRASSOL.

L'assemblée marque son accord pour leur réélection.

De vergadering hecht haar goedkeuring aan hun herverkiezing.

BANQUET ANNUEL

A la suite des restructurations intervenues au sein des Forces Armées, le Club Prince Albert est maintenant administré par une société civile. Un moment, il fallut craindre que ce fier héritage du passé agonise dans les affres de cette mesure.

Heureusement, il semble que le transfert du militaire au civil se passe dans les meilleures conditions.

En tout cas, l'accueil que la nouvelle direction nous a réservé pour la préparation du banquet et la qualité du repas servi augurent bien de l'avenir.

Il y eut 132 inscriptions. Record absolu. Petit inconvénient, il fallut partager les participants dans deux salles. Nous remercions très vivement ceux de nos membres qui, de bonne humeur, acceptèrent le refuge de la petite salle.

Rapport du Secrétaire-Général

La participation moyenne au déjeuner mensuel à la Maison des Ailes a été de 32 couverts.

Le 9 novembre 1994, nous étions une cinquantaine pour visiter l'église collégiale de Tongres et le Fort d'Eben-Emael.

Au cours du déjeuner du 12 avril prochain, notre membre d'honneur, le Vicomte Dirk Frimout premier astronaute belge, donnera une causerie sur le vol qu'il effectua à bord de la navette Atlantis. Vu le caractère exceptionnel de l'évènement, l'inscription pour ce déjeuner est obligatoire. Je vous prie de me téléphoner avant le 10 avril à midi.

Le jeudi 4 mai nous visiterons l'exposition "J'avais 20 ans en 1945". Rendez-vous à 10h30 devant l'entrée du Musée Royal de l'Armée.

Le 17 juin, nous espérons nous rendre au Bourget où nous retrouverons nos amis français des Vieilles Tiges. Le départ est fixé la veille en vue de visiter le musée d'Orsay et la Tour Eiffel. Les inscriptions seront clôturées le 30 mars.

En septembre, nous prévoyons un voyage à Toulouse qui comprendra deux journées. L'une sera réservée à la visite des installations de l'Aérospatiale et l'autre, à un programme touristique. Le voyage s'effectuera à bord d'un avion de transport militaire, contre remboursement des frais encourus. Tous les détails seront publiés dans le bulletin du deuxième trimestre qui paraîtra fin mai début juin.

C'est l'occasion pour moi de remercier Charles Peyrassol qui organise avec grand dévouement tous nos déplacements.

Le 11 mai prochain, la commémoration du bombardement des ponts du canal Albert par des Fairey Battle du 3ème Régiment d'Aéronautique, sera célébrée avec faste à Vroenhoven grâce à un soutien massif de la Force Aérienne qui cette année nous prête sa Musique.

Le Chef d'Etat-Major sera présent et nous espérons la présence de SAR le Prince Philippe.

Une messe solennelle sera célébrée à 10h30 en l'église de Vroenhoven par un aumonier militaire puis nous nous rendrons en cortège fleurir la stèle près du pont du canal qui sera survolé par huit F-16.

11 membres sont en retard de cotisation depuis deux ans. Ce sont, Edgard Auspert, André Depierreux, Pierre-Antoine Desmedt, Edouard Deweerd, Camille Goossens, Max Gorge, Roger Köller, André Opdebeeck, Joseph Vandeborne, François Van Vreckem et Georges Watelet.

En vertu de l'article 5 des statuts, nous vous les proposons à la radiation.

- La radiation est acceptée par les membres présents -

Avant de terminer, je voudrais adresser des remerciements à Pierre Hallet qui quatre fois par an assure la mise en page et l'impression du bulletin ainsi qu'à Georges de Coninck et à Camille Bouchat dont la détermination de l'un et le talent de l'autre, ont permis la réalisation de notre belle carte de vœux.

Merci pour votre attention.

Verslag van de Sekretaris-Generaal

De doorsnee-deelname aan de maandelijkse lunch in la "Maison des Ailes" was 32 bestekken.

Op 9 november 1994 waren wij zowat vijftig personen sterk om de kollegiale kerk van Tongeren en het fort van Eben-Emael te bezoeken.

In de loop van de lunch van 12 april e.k. zal ons erelid Burggraaf Dirk Frimout, eerste Belgische astronaut, een lezing houden over de vlucht die hij maakte aan boord van de shuttle Atlantis. Het uitzonderlijke karakter van deze gebeurtenis maakt inschrijving op deze lunch verplicht. Alstublieft telefoneert U mij vóór 10 april 's middags.

Op donderdag 4 mei gaan wij de tentoonstelling "Ik was 20 in 1945" bezoeken. Afspraak om 10.30 u. voor de ingang van het Koninklijk Museum van het Leger. Op 17 juni hopen wij naar Le Bourget te trekken, waar wij onze Franse vrienden van de "Vieilles Tiges" weerzien. Het vertrek is daags vooraf voorzien, met het oog op bezoek van het Museum d'Orsay en de Eiffeltoren. De inschrijvingen worden op 30 maart afgesloten.

In september voorzien wij een reis naar Toulouse, twee dagen. Een dag is voorbehouden voor het bezoek aan de installaties van de "Aérospatiale", de andere dag voor een toeristisch programma. De reis gebeurt aan boord van een militair transportvliegtuig, tegen betaling van de opgelopen kosten. Alle details zullen verschijnen in het bulletijn van het tweede kwartaal, dat eind mei-begin juni zal uitkomen.

Voor mij is dit meteen de gelegenheid voor hartelijke dank aan Charles Peyrassol, die met grote toewijding al onze verplaatsingen organizeert.

Op 11 mei eerstkomend viert men de herdenking van het bombardement van de bruggen van het Albertkanaal door Fairey Battle van het 3de Luchtvaartregiment, feestelijke viering in Vroenhoven, dank zij massale steun van de Luchtmacht, die ons dit jaar haar Muziek ter beschikking stelt. Het Stafchef zal aanwezig zijn en wij hopen ook op de aanwezigheid van ZKH Prins Philippe.

Er zal een plechtige hoogmis worden opgedragen om 10.30 u. in de kerk van Vroenhoven, en wel door een militair almoezenier. Nadien begeven wij ons in stoet om bloemen neer te leggen aan de gedenksteen bij de kanaalbrug, die door acht F-16 zal overvlogen worden.

11 leden staan sedert twee jaar achter met hun lidgeld. Het zijn: Edgard AUSPERT, André DEPIERREUX, Pierre-Antoine DESMEDT, Camille GOOSSENS, Max GORGE, Roger KOLLER, André OPDEBEECK, Joseph VANDEBORNE, Edouard DEWEERD, François VAN VRECKEM en Georges WATELET. Krachtens artikel 5 van de statuten stellen wij U voor ze te schrappen.

- Dit schrappingsvoorstel wordt door de aanwezig leden aanvaard -

Alvorens te eindigen zou ik mijn dank willen richten tot Pierre Hallet die viermaal per jaar zorgt voor het opmaken en drukken van het bulletijn, alsook aan Georges de Coninck en aan Camille Bouchat de doorzettingskracht van de ene en het talent van de andere hebben het mogelijk gemaakt, onze mooie wenskaart te realizeren. Dank voor uwe aandacht.

Remise du diplôme de 60 ans de brevet
Uitreiking van het diploma van 60 jaar brevet

Le Président Léon Branders remet le diplôme de 60 ans de brevet à: Charles CLASENS, Jules LAURENT, Jacques LEGRAND et à Frans LEMONNE. Joseph COLIGNON, Maurice HARDY, Lucien LELARGE, Albert OGER et Denys ROLIN se sont excusés. Le diplôme est remis à un ami ou il sera envoyé par la poste.

Voorzitter Léon Branders overhandigt het diploma van 60 jaar brevet aan: Charles CLASENS, Jules LAURENT, Jacques LEGRAND en Frans LEMONNE. Joseph COLIGNON, Maurice Hardy, Lucien LELARGE, Albert OGER et Denys ROLIN zonden hun verontschuldighen. Het diploma wordt overhandigd aan een vriend of zal per post toegezonden worden.

Remise de la médaille de 50 ans de brevet
Uitreiking van de medaille van 50 jaar brevet

La médaille de 50 ans de brevet est attribuée à: Fernand PIQUIN, Jacques TRIEST et à Daisy VAN HOECK-NISOT. Lucien DEMEY, Léon RUBIN et Jacques de RAIKEM étant excusés, la médaille est remise à un ami qui transmettra.

De medaille van 50 jaar brevet wordt toegekend aan: Fernand PIQUIN, Jacques TRIEST en aan Daisy VAN HOECK-NISOT. Lucien DE MEY, Léon RUBIN en Jacques de RAIKEM zijn verontschuldigd, de medaille wordt overhandigd aan een vriend die zal doorspelen.

CLOTURE
SLUITING

Tous les points repris à l'ordre du jour étant épuisés et l'assemblée n'ayant pas de remarque à formuler, le Président lève la séance à 12h00.

Aangezien alle punten op de agenda gehandeld werden en de vergadering geen opmerkingen te maken heeft, besluit de Voorzitter de zitting om 12.00 u.

---- §§§§§ ----

Secrétariat

Vous venez de lire dans le compte rendu de l'Assemblée Générale que Jacques Dôme a demandé d'être déchargé du secrétariat-général qu'il a tenu avec grande compétence depuis 1985. J'ai accepté de le remplacer.

Grâce à la parfaite ordonnance des dossiers que Jacques m'a transmis, grâce aussi aux conseils qu'il ne refuse jamais de me donner, j'espère poursuivre le travail dans le même soucis de perfection et d'efficacité qui a animé Jacques durant ces dix dernières années.

Disposition pratique

Notre boîte aux lettres à la Maison des Ailes n'étant relevée qu'une fois par semaine, je sollicite la collaboration de tous pour que les avis urgents me soient transmis directement à mon domicile, afin que les dispositions nécessaires puissent être prises en temps utile. Merci d'avance.

Robert Feuillen
Wijngaardstraat 4
3290 Diest
Téléphone: 013/31.28.70

Secretariaat

U heeft via het verslag van de Algemene Vergadering vernomen dat Jacques Dôme wenst ontslagen te worden van het algemeen secretariaat dat hij sedert 1985 met een grondige kennis van zaken heeft geleid. Ik heb aanvaard hem te vervangen. Dank zij een uitstekende opstelling van de dossiers die Jacques mij overgedragen heeft en dank zij zijn raadgevingen die hij mij nooit weigert, hoop ik zijn werk te mogen voortzetten met dezelfde zorg voor volmaaktheid en doeltreffendheid die Jacques bezielde heeft gedurende de laatste tien jaren.

Praktische beschikking

Daar onze brievenbus in het "Maison des Ailes" maar éénmaal per week gelicht wordt, vraag ik de medewerking van U allen om dringende berichten op mijn privé adres over te maken teneinde de nodige schikkingen op tijd te kunnen treffen.

Bij voorbaat dank.

Aan onze nederlandstalige vrienden:

Een inspanning wordt geleverd om berichten van algemeen belang in de twee talen te melden. Maar er is een grote nood aan verhalen in het nederlands. Een kleine inspanning van uwwege zou van pas komen. Ik reken op uw medewerking.

Bienvenue aux nouveaux membres - Welkom aan de nieuwe leden

Admission du 8.2.1995:
Toelating van

- Jean DERYCKER Parrains/Peters: Jean Kamers, Norbert Niels
- Francis ESCH Paul Jourez, Jean Kamers
- Philippe ROOSE Hubert Mojet, Jean Kamers

Admission du 8.3.1995:
Toelating van

- Raymond LALLEMANT Parrains/Peters: Léon Branders, Eric Bouzin
- Jean BOGAERT Jean Kamers, Norbert Niels
- Nicolas MAUER André et Michel Dillien

Ceux qui nous ont quittés - Diegene die ons verlaten hebben

- 2.2.1995: Madame MOJET
8.3.1995: Lieutenant-Général Aviateur Jacques LEFEBVRE
9.3.1995: Madame COLLIGNON
13.3.1995: Henry BAILLY
4.4.1995: Guy WISSOCQ

Voyage des Vieilles Tiges de Belgique à Toulouse en septembre 1995. Visite de l' **AEROSPATIALE**.

C'est arrivé ! Nous avons pu obtenir un avion de la Force Aérienne, HS748 - maxi. 44 passagers (mais terminé pour le père Noël), contre remboursement des frais encourus.

Programme : départ Bruxelles, le mardi 12 septembre 1995 à 8.30 hr. arrivée Toulouse-Blagnac vers 10.45 hr.
(passagers présents à l'aérogare, Melsbroek F. Aé. 12/9/95 à 07.30 hr).

AML CHAUSSÉE DE HAECHT

Déjeuner et visite de l' Aérospatiale, déjeuner -spécialités régionales -apéritif-vin-repas-café.

Visite de l' AEROSPATIALE : Film sur l' Aérospatiale.

Visite des Ateliers : des chaînes d' Assemblage,
des chaînes ATR (avions de transport régional),
des chaînes Airbus et de l'Usine Clément ADER,
Airbus Gros Porteur.

Retour Bruxelles, décollage prévu à Toulouse-Blagnac, le mardi 12 septembre 1995 - 18 à 19.00 hr.

Prix du voyage par personne : 5.800 frs. B.

ce prix comprend : avion + assurance passagers, bus Toulouse-Aérospatiale A/R
déjeuner Aérospatiale 130 FF, visite Aérospatiale 45 FF.

Etant donné le caractère exceptionnel de ce voyage et le nombre de participants limité à maxi. 44 paps. (HS748).
les inscriptions seront retenues suivant la date de réception du paiement au trésorier.

Les personnes n' étant pas retenues seront placées sur une liste d' attente et pourraient en cas de désistement
sérieux de participant(s), remplacer celles-ci.

Inscriptions par paiement de 5.800 frs : soit par chèque BARRE, 'bénéficiaire VTB Jourez'

(1er août date limite)

Paul Jourez, rue de la Croisette 56 - 1470 BAISY-THY

ou par versement au compte : 001 - 1908100 - 89 de VTB Jourez.

Temploux 9.8.1995

Tradition maintenant bien établie, la réunion mensuelle du mois d'août aura lieu à l'aérodrome de Temploux, le mercredi 9 août à partir de 11h30. Le déjeuner-buffet est prévu à 13h00.

Le prix de ce déjeuner est de 750 Fr, 1/4 vin compris. Le paiement qui fait office d'inscription est à faire UNIQUEMENT PAR CHÈQUE
BARRÉ À ENVOYER A

P. Jourez
rue de Croisette 56
1470 Baisy-Thy

La clôture des paiements/inscriptions est fixée au 28 juillet.

Traditiegetrouw zal de maandelijkse vergadering in augustus plaats vind op woensdag 9 augustus vanaf 11.30 u. op het vliegveld van Temploux. De Buffet-lunch is voorzien om 13.00 u.

De prijs van deze lunch bedraagt 750 Fr, 1/4 wijn inbegrepen. De betaling, die tevens geldt als inschrijving dient gestort te worden EEN GEKRIJSTE CHECK TE STUREN AAN

P. Jourez
rue de la Croisette 56
1470 Baisy-Thy

De sluitingsdatum voor de betaling/inschrijvingen is vastgesteld op vrijdag 28 juli.

Important - Belangrijk

Pour des raisons de sécurité propres au restaurant, nous sommes tenus impérativement à n'accepter que 100 participants. A notre grand regret, nous serons forcés de clôturer les inscriptions dès que ce nombre sera atteint.

Om veiligheidsredenen, eigen aan het restaurant, zijn wij strikt gehouden aan maximum 100 deelnemers. Spijtig genoeg zullen wij verplicht zijn de inschrijvingen af te sluiten zodra dit aantal zal bereikt zijn.

Pour rappel, l'accès à l'aérodrome se fait via l'autoroute E-42, Liège-Mons, sorties 12 ou 13.
Ter herinnering, het vliegveld is te bereiken langs de autosnelweg E-42, Luik-Bergen, uitritten 12 of 13.

Airshows Koksijde & Kleine-Brogel

Une vingtaine de places à la tribune avec parking réservé, sont offertes par le Service des Relations Publiques de la Force Aérienne pour le meeting aérien du 1er juillet à Koksijde et pour celui du 2 septembre à Kleine-Brogel.

Il sera également possible de participer au déjeuner-buffet de midi contre paiement.

Si vous êtes intéressé, veuillez contacter le secrétaire-général, Robert Feuillen - téléphone: 013/31.28.70 - qui vous fera parvenir votre carte en temps voulu (maximum 2 par membre).

De Dienst Public Relations van de Luchtmacht biedt een twintigtal tribuneplaatsen met gereserveerde parking aan voor de luchtmeeting van 1 juli te Koksijde en deze van Kleine-Brogel op 2 september.

Het zal mogelijk zij deel te nemen tegen betaling aan het middagbuffet.

Indien U interesse hebt, gelieve contact te nemen met de secretaris-generaal, Robert Feuillen - telefoon: 013/31.28.70 - die U tijdig de kaarten zal laten gewonden (maximum 2 per lid).

Il y a cinq ans, une stèle était élevée à côté du pont de Vroenhoven, à la mémoire des aviateurs militaires belges tombés lors de l'attaque des trois ponts du canal Albert, le 11 mai 1940: Vroenhoven, Vlijtingen et Briegden.

Ce monument fut réalisé grâce à la dévotion et à la ténacité de Gaston Casteleyn, ancien de la 5ème escadrille du IIIème Groupe du 3ème Régiment d'Aéronautique et ancien de la RAF.

Depuis 1991, une cérémonie est organisée le 11 mai avec la collaboration d'un comité local, des autorités communales de Riemst et avec le soutien de la Force Aérienne qui a bien compris que la manifestation était un lien précieux à conserver devant l'histoire entre l'Aéronautique Militaire d'avant-guerre et l'Arme indépendante issue du conflit.

Cette année, la commémoration revêtit un lustre particulier grâce notamment à la participation de la Musique de la Force Aérienne durant la messe et pendant la cérémonie au monument.

Le Chef d'Etat-Major était représenté par le Colonel Aviateur De Heyn, Chef de Corps du 10 Wing Tactique. Notre association était conduite par Léon Branders et par les deux survivants de l'opération, Alex Binon et Jacques Dôme. Le Général Aviateur Henry et le Général Médecin Evrard avaient aussi fait le déplacement. Les autorités civiles étaient représentées par Monsieur Jan Peunans bourgmestre de Riemst et par Monsieur Daniëls, Chef de cabinet du Gouverneur de la Province de Limbourg.

La cérémonie s'est clôturée par un défilé de huit F16 et par une charmante réception dans la salle paroissiale de Vroenhoven.

Nous adressons nos plus vifs remerciements au Service des Relations Publiques de la Force Aérienne, au 10 Wing de Kleine Brogel qui fournit le peloton d'honneur et les avions pour le survol.

Nous remercions également le comité local, Vaderlandslievende Vereniging voor vergeten oorlogsherdenkingen en vervallen oorlogsmonumenten Mopertingen (VVOM) qui depuis cinq ans ne ménage aucun effort pour la réussite de notre cérémonie.

J'avais 20 ans en 45

Cette exposition qui retrace toutes les étapes qui déclenchèrent le conflit mondial de 1939 à 1945, est remarquablement organisée. Ceux qui parmi nous répondirent à l'appel de Jacky Roeland pour la visite qu'il organisa le 4 mai dernier ne furent pas déçus. Durant quatre heures, un panorama fidèlement reconstruit, amène le visiteur de Munich à Hiroshima.

L'exposition rencontre un immense succès et elle est prolongée jusqu'en octobre. Il faut aussi souligner l'extrême gentillesse du personnel qui facilite le déplacement des "moins valides".

Au GENERAL HENRY
A MADY

A nos JUBILAIRES

A MADY
Au GENERAL HENRY

Quatre vingt-ans

Quatre vingt-ans

Vous en avez vécu des choses
En avez vous connu des gens
Et si vos joues ne sont plus roses
Gardent vos yeux - regards d'enfants

Quatre vingt-ans

Certains disent quatre fois vingt-ans
Pour qui revit ces grands moments
De joies - bonheur - émerveillement
Par la rencontre de l'Etre aimant

Quatre vingt-ans

Merci pour toutes ces années
Où vous étiez à nos côtés
Merci pour ces luttes menées
A préserver - ' La Liberté '

Quatre vingt-ans

Tant de sincères amitiés
Tant de rêves suscités
Tant de droiture à honorer
Tant de richesse à mériter

Quatre vingt-ans

Longtemps encore - restez nous
Nous avons tous besoin de vous
Sur ces chemins de ' Vérité '
Où vous nous avez engagés

Quatre vingt - ans

Malgré tout ce que l'on raconte
Eh ! oui - vous nous l'avez appris
Ce ne sont pas les ans qui comptent
Mais bien les instants que l'on vit

Eh ! oui - vous nous l'avez appris
Ce sont ' Les Instants que l'on vit '

Montclar, 25 mars 1995

CURRICULUM VITAE du Major Aviateur Paul HENRY de la LINDI

Le Major Aviateur Paul HENRY de la LINDI est né à Mons, le 16 février 1906. Sa jeunesse est imprégnée de l'exemple d'un père, soldat inflexible et courageux. Le Général Chevalier Josué HENRY de la LINDI doit, en effet, son nom et son titre à la magnifique conduite qu'il eut lors des campagnes anti-esclavagistes, aux premiers temps de l'Etat indépendant du Congo.

Venant de l'Ecole des Cadets, il est admis, en décembre 1925, à la 71e Promotion Infanterie-Cavalerie de l'Ecole royale militaire. Nommé Sous-Lieutenant le 26 décembre 1927, à sa sortie de l'Ecole, il est désigné pour le 10e Régiment d'Infanterie à Arlon.

Il ne reste que quelques mois dans cette arme. Son tempérament audacieux, aimant le risque et l'imprévu, il passe à sa demande, à l'Aéronautique militaire. Très rapidement, il obtient les brevets d'observateur et de pilote.



A la mobilisation de 1939, le Capitaine HENRY de la LINDI commande la 11e Escadrille d'observation, dite "LES SIOUX ROUGES" stationnée à BIERSET.

Disposant d'appareils RENARD 31 aux possibilités dépassées et privé par ailleurs de la protection de la chasse amie à laquelle leur emploi était subordonné, le Capitaine HENRY de la LINDI ne se laisse pas abattre par ces circonstances difficiles.

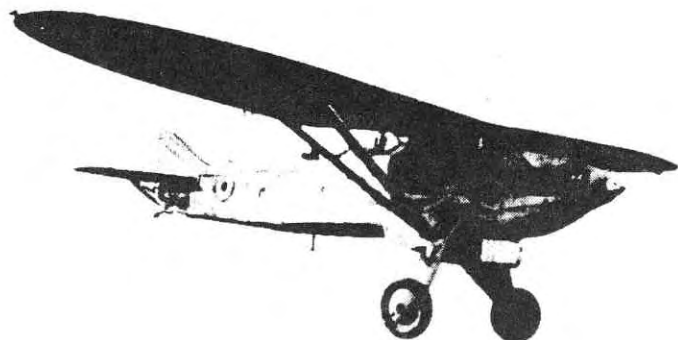
Possédant à un haut degré le sens du devoir et la passion de son métier, il fait preuve du plus bel enthousiasme et du plus magnifique allant.

Définissant les conditions de vol appropriées à ces circonstances imprévues et la tactique d'emploi qui en découle, payant de sa personne et, aux moments les plus critiques acceptant pour lui les plus grands risques, il obtient de son personnel le maximum. A l'exemple de leur chef, tous les équipages furent également courageux et habiles, remplissant sans protection ni soutien 31 missions de reconnaissance et de recherche de renseignements, jusqu'au bout de la guerre sans quitter le sol national.

Le 10 Mai 1940 le Capitaine HENRY de la LINDI parvient à sauver son unité du coup de surprise ennemi. Sept RENARD 31 et deux SV5 quittent très tôt BIERSET pour se redéployer sur l'aérodrome de campagne des "SIOUX ROUGES" situé à HANNUT.

Ce jour-là, l'Escadrille effectue deux missions de reconnaissance sur le canal ALBERT au profit du 1er Corps d'Armée.

Le 11 Mai, l'Escadrille se déplace vers l'aérodrome de PEUTIE et est mise aux ordres du VIe Corps qui lui fait exécuter plusieurs missions mais, le 16 Mai, a lieu un nouveau repli vers URSEL.



Le 19 Mai le Capitaine HENRY de la LINDI effectue une mission au Sud de WETTEREN lorsqu'il aperçoit un convoi ennemi. A deux reprises il pique sur la colonne mais l'unique mitrailleuse s'étant enrayée, il doit renoncer au combat. L'avion, criblé de balles, voilure déchirée, continue cependant sa mission.

Au soir du 23 Mai, l'Escadrille est, à nouveau, déplacée vers SWEVEZEELE et est citée à l'Ordre de jour de l'Aéronautique pour les missions accomplies depuis le 10 Mai.

Le 26 Mai, en pleine bataille de la Lys, HENRY de la LINDI reçoit une nouvelle mission : reconnaître la MANDEL, en signaler les points de passage et la construction des moyens de passage. L'appareil est cependant tellement touché par les tirs terrestres qu'il ne peut terminer sa mission.

Pendant cette mission le groupe a reçu l'ordre de faire mutation pour Ostende où une nouvelle mission lui sera confiée.

L'Escadrille sera, à nouveau, citée à l'ordre du jour de l'armée le 27 Mai 1940 pour l'héroïsme et l'habileté avec lesquels ses équipages décimés ont exécuté du 18 au 26 Mai 1940, sans aucune protection de la chasse et en présence d'une aviation et d'une défense antiaérienne ennemies redoutables, les nombreuses missions de reconnaissance qui leur ont été demandées.

A la capitulation, le 28 Mai, le Capitaine HENRY de la LINDI et les membres du personnel navigant sont prêts à passer en Angleterre en chargeant les avions au maximum. Malheureusement le Commandant de Groupe vient refroidir leur enthousiasme; l'ordre est de ne pas partir.

Le Capitaine HENRY de la LINDI, après avoir rendu inutilisable le principal matériel confié à sa charge, rejoint son foyer afin de se soustraire à la captivité et pouvoir ainsi continuer la lutte dans la clandestinité.

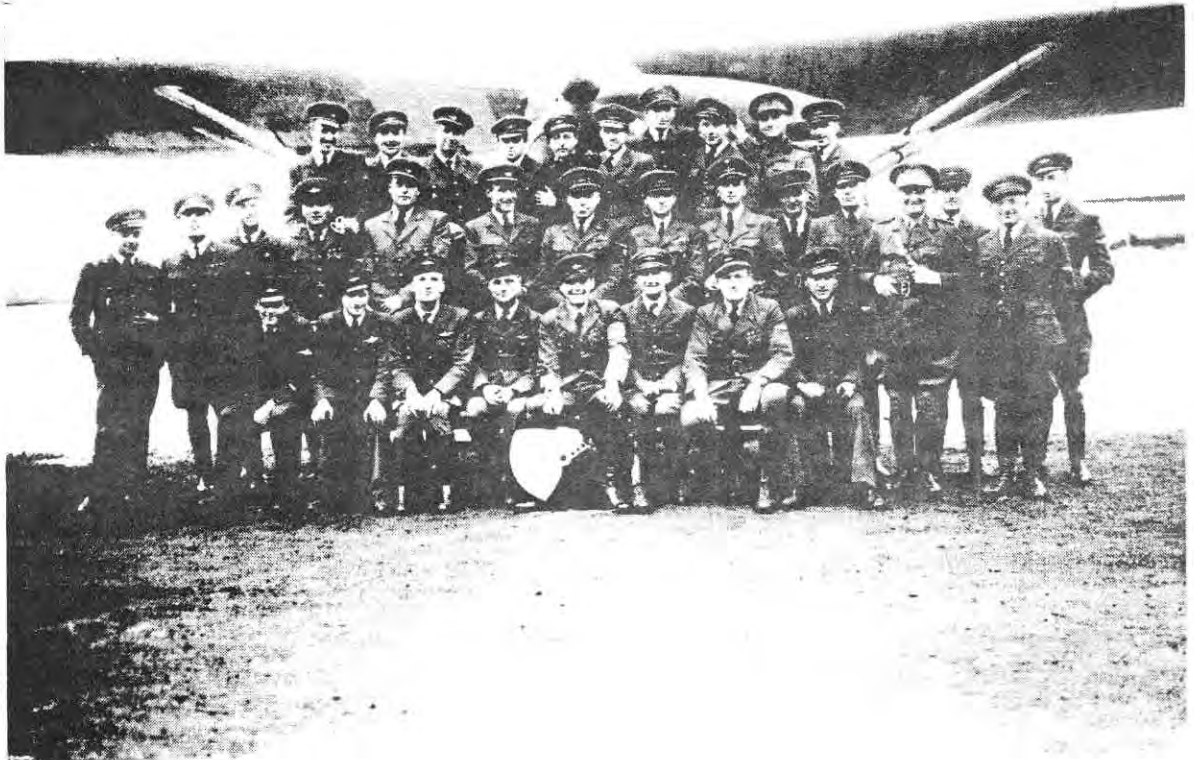
Il cherche une filière d'évasion et parvient à quitter la Belgique au début 1942. Il arrive en Angleterre 35 jours plus tard, au terme d'une extraordinaire odyssée à travers la France et l'Espagne, odyssée que lui-même relate dans un journal personnel que l'on retrouvera après la guerre et que REMY publiera dans son ouvrage : "LA LIGNE DE DEMARCATION".

En Angleterre, une grande désillusion l'attend : ayant dépassé les 30 ans, il est jugé trop âgé pour servir comme pilote dans la R.A.F. Mais l'âge n'a entamé ni sa volonté, ni son enthousiasme. Il ne peut plus piloter, soit; il sera agent parachutiste. Il suit les cours d'une école de saut, d'une école d'opérateur radio, et accepte de rentrer en Belgique pour y organiser un réseau de renseignements.

Une nuit de septembre 1942, le Major HENRY de la LINDI est parachuté aux environs de Ciney. Ayant su joindre plusieurs anciens de la 11e Escadrille, il tisse, sur tout le territoire national, un réseau fournissant une ample et précieuse matière aux rapports écrits et messages radio qu'il adresse à Londres.

C'est au cours d'une émission radio qu'il est, le 17 février 1943, surpris par l'ennemi. Arrêté, il n'a au cours de son incarcération et de son procès, d'autre souci que de sauver ses compagnons, en prenant sur lui, dans un admirable esprit d'abnégation, les plus lourdes charges.

Condamné à mort par le Conseil de Guerre allemand, il tombera en héros, avec six de ses compagnons, sous les balles du peloton d'exécution le 31 Mai 1943 dans les fossés de la Citadelle de Liège.



CURRICULUM VITAE VAN Majoor Vlieger Paul HENRY de la LINDI



Majoor Vlieger Paul HENRY de la LINDI werd geboren te BERGEN op 16 februari 1906. Zijn jeugd is doordrongen van het voorbeeld van zijn vader, die een onwrikbaar en moedig soldaat was. De Generaal Ridder Josuë HENRY de la LINDI heeft inderdaad zijn naam en zijn titel te danken aan zijn voorbeeldig gedrag tijdens de antislavernij veldtochten in de beginperiode van de onafhankelijke Kongostaat.

Uit de Koninklijke Cadettenschool gesproten, wordt hij in december 1925 toegelaten tot de 71e Promotie Infanterie-Cavalerie van de Koninklijke Militaire School. Tot onderluitenant benoemd op 26 december 1927, wordt hij bij het verlaten van de School aangeduid voor het 10e Regiment Infanterie te AARLEN.

Hij blijft slechts enkele maanden bij dit wapen. Zijn stoutmoedig karakter en zijn zin voor avontuur, zetten hem ertoe aan naar de militaire Luchtvaart over te gaan, waar hij vrij vlug de brevetten behaalt van waarnemer en piloot.



Bij de mobilisatie in 1939, beveelt Kapitein HENRY de la LINDI het 11e waarnemingsescadrille te BIERSET, dat de "RODE STIUX" wordt genoemd.

Hoewel Kapitein HENRY de la LINDI slechts beschikt over voorbijgestreefde RENARD 31 toestellen, en hij niet kan rekenen op de bescherming van de bevriende jachtvliegtuigen, waarvan hij afhankelijk is, laat hij zich niet uit zijn lood slaan door die moeilijke omstandigheden.

In hoge mate plichtsbewust, geeft hij blijk van een aanstekelijk enthousiasme en van een merkwaardige moed.

Door de vluchten aan te passen aan deze onvoorziene omstandigheden en door de tactische inzet correct te bepalen, door zichzelf niet te ontzien en in de meest kritieke ogenblikken de grootste risico's op zich te nemen, slaagt hij erin van zijn personeel het maximum te bekomen. Met zijn voorbeeld voor ogen, gedragen alle bemanningsleden zich moedig en professioneel en voeren zij, zonder enige bescherming of steun, tot aan het einde van de oorlog, 31 verkenningsoopdrachten uit boven het nationaal grondgebied.

Op 10 Mei 1940 slaagt Kapitein HENRY de la LINDI erin zijn eenheid te laten ontsnappen aan een vijandelijke verrassingsaanval. Zeven RENARD 31 en twee SV 5 verlaten zeer vroeg BIERSET om zich te herontplooiën op het vliegveld van de "STIUX ROUGES" dat gelegen is te HANNUT.

Op dezelfde dag voert het Smaldeel twee verkenningsoopdrachten uit over het Albertkanaal, ten voordele van het 1^o Legerkorps.

Op 11 Mei verplaatst het Smaldeel zich naar het vliegveld van PEUTIE en komt onder het bevel van het VI^o Korps, dat verschillende opdrachten laat uitvoeren. Op 16 Mei gebeurt een nieuwe herontplooiing naar URSEL.



Op 19 Mei voert de Kapitein HENRY de la LINDI een opdracht uit ten zuiden van WETTEREN en bemerkt een vijandelijk konvooi. Tweemaal duikt hij op de kolonne maar daar de enige mitrailleurse hapert, moet hij de strijd opgeven. Het vliegtuig, doorzeeft met kogels en met gescheurd zeildoek, zet nochtans zijn zending verder.

Op de avond van 23 Mei wordt het Smaldeel terug verplaatst naar ZWEVEZELE en wordt vermeld in het Dagorder van het Vliegwezen voor de uitgevoerde opdrachten sedert 10 Mei.

Op 26 Mei, tijdens de Slag aan de Leie, ontvangt HENRY de la LINDI een nieuwe opdracht : de MANDEL verkennen, de overschrijdingspunten en de opbouw van de oversteek middelen rapporteren. Het toestel is nochtans zo zwaar beschadigd door het grondgeschut dat het zijn zending niet kan beëindigen.

Gedurende deze opdracht ontvangt de Groep het bevel mutatie te doen naar OOSTENDE alwaar hen een nieuwe opdracht zal toevertrouwd worden.

Het Smaldeel zal op 27 Mei 1940 opnieuw vermeld worden in het Dagorder van het Leger voor de heldenmoed en handigheid waarmee de uitgedunde bemanningen van 18 tot 26 Mei 1940 hun verkenningsopdrachten uitgevoerd hebben zonder enige bescherming van jachtvliegtuigen en onder het vuur van gevaarlijke vijandelijke vliegtuigen en luchtafweer.

Bij de wapenstilstand, op 28 Mei, zijn de Kapitein HENRY de la LINDI en de leden van het varend personeel klaar om de vliegtuigen naar ENGELAND over te vliegen. Ongelukkig koelt het bevel van de Commandant van de Groep hun enthousiasme plots af : NIET opstijgen.

Ten einde zich aan de krijgsgevangenschap te onttrekken en de strijd clandestien verder te kunnen zetten, keert Kapitein HENRY de la LINDI bij de wapenstilstand naar zijn woonplaats terug, nadat hij vooraf het voornaamste materieel dat hem toevertrouwd was, onbruikbaar had gemaakt.

Hij zoekt een ontsnappingsroute en slaagt erin BELGIE te verlaten begin 1942; 35 dagen later bereikt hij ENGELAND na een merkwaardige zwerftocht door FRANKRIJK en SPANJE, die hijzelf verhaalt in zijn dagboek, dat men na de oorlog zal terugvinden en dat door REMY in zijn werk : "LA LIGNE DE DEMARCATION" zal gepubliceerd worden.

In ENGELAND staat hem een grote desillusie te wachten : omdat hij ouder is dan 30 jaar, acht men hem te oud om nog te dienen als piloot in de R.A.F. Maar de leeftijd heeft noch zijn wil, noch zijn enthousiasme aangetast. Indien hij niet meer mag vliegen, zal hij opereren als geheim agent-parachutist. Hij volgt een cursus valschermspringen en radiooperator en aanvaardt naar BELGIE terug te keren om er een inlichtingennet te organiseren.

In een septembernacht in 1942, wordt Majoor HENRY de la LINDI gedropt in de omgeving van CINEY. Nadat hij verschillende oudgedienden van het 11e Escadrille heeft weten te bereiken, richt hij, over het hele nationale grondgebied een net op, dat vele en kostbare inlichtingen verzamelt voor schriftelijke verslagen en radioboodschappen die hij aan LONDEN overmaakt.

Het is tijdens een radiuitzending dat hij op 17 februari 1943 door de vijand wordt verrast. Eenmaal aangehouden, heeft hij tijdens zijn opsluiting en zijn proces slechts één bekommernis : zijn kameraden redden, door in een merkwaardige geest van zelfverloochening de zwaarste beschuldigingen op zich te nemen.

Ter dood veroordeeld door de Duitse Krijgsraad, valt hij als een held, samen met zes van zijn makkers, onder de kogels van het executiepeloton op 31 Mei 1943 in de loopgraven van de Citadel te LUIK.

Le
De

‘ PENGUIN MUSEUM ‘



L'école de pilotage Élémentaire de GOETSENHOVEN fête cette année son 45ème anniversaire. Sur ces entrefaites, le SF260M a quant à lui accumulé 25 années de service en tant qu'avion d'entraînement des élèves-pilotes des Forces Aérienne, Navale, Terrestre et depuis peu même de la Gendarmerie.

La patrouille des SWALLOWS a récemment été reconstituée et clôturera son programme d'entraînement dès la fin juin 95.

Ces événements, auxquels s'ajoutent dix années de parrainage de la crèche pour enfants moins valides « t Prieeltje », sont autant de raisons nous invitant à organiser une journée portes ouvertes le 28 juin 1995. La griserie de la fête nous ferait presque oublier de mentionner qu'il s'agira en outre de la dernière journée portes ouvertes de l'EPE à GOETSENHOVEN. L'école fermera en effet définitivement ses portes fin 1996 pour continuer à opérer au départ de BEAUVECHAIN.

Un soupçon de nostalgie vient à poindre: ne risquons-nous pas de perdre l'historique de 45 ans d'instruction?

C'est pour cette raison que nous avons décidé d'aménager une ' salle des traditions ' où sera présenté le plus large éventail possible des facettes de la vie quotidienne de l'EPE de 1950 à nos jours.

Dans cette optique, l'aide de chacun qui, au cours de sa carrière militaire, aurait transité par GOETSENHOVEN, est la bienvenue: adresses utiles, photos, uniformes, équipement de vol, tenue de travail, matériel d'entretien, modèles réduits, documents, trophées, vidéos,... matériel de toute sorte. Ces objets peuvent nous être prêtés pour la durée de la journée portes ouvertes ou à titre définitif. Les noms des donateurs seront mentionnés auprès des pièces exposées. Le local consacré à ce ' Penguin Museum ' sera prêt dès le 01 Mars 1995.

Le Lt d'Avi ASSELBERGHS, officier adjoint de l'EPE, fera fonction d'intermédiaire en attendant la collaboration d'un ou plusieurs ' conservateurs ' volontaires (Tel.: 016/81.34.41 ext 2211).

Nous espérons que vous serez nombreux à répondre à cet appel et à nous aider ainsi à conserver ce petit bout d'histoire de la Force Aérienne.

Dit jaar bestaat de Elementaire Vliegschool in GOETSENHOVEN 45 jaar. De SF260M heeft er inmiddels ook 25 jaar opzitten als opleidingstoestel voor de leerling-piloten van Land-, Lucht- en Zeemacht en sinds kort ook voor de Rijkswacht.

Het demonstratieteam de ' SWALLOWS ' wordt heropgericht en zal vanaf eind juni zijn trainingsvluchten achter de rug hebben.

Samen met ons 10-jarig peterschap over ' t Prieetje ', een dagverblijf voor minder-valide kinderen, vormen deze evenementen voldoende redenen om op 28 juni 1995 een opendeurdag te organiseren.

In onze feestroes zouden we bijna vergeten dat dit meteen ook de laatste Open Deur van de EVS in GOETSENHOVEN wordt, vermits de school eind 96 voorgoed zijn deuren sluit, om daarna vanuit BEAUVECHAIN zijn operaties verder te zetten.

Misschien komt hier een vleugje nostalgie om de hoek kijken, maar toch dreigt nu 45 jaar opleidingsgeschiedenis verloren te gaan....

Daarom hebben we besloten een ' traditiezaal ' in te richten, waarin zoveel mogelijk aspecten van het dagelijkse leven in de EVS van 1950 tot nu tentoongesteld worden

.Al wie in GOETSENHOVEN een deel van zijn militaire loopbaan doorgebracht heeft, kan ons hierbij helpen hetzij met contact adressen, hetzij met materieel. Foto's, uniformen, vlieguitrusting, werkkledij, onderhoudsmaterieel schaalmodellen, documenten, trofeeën, video's, etc; het is allemaal welkom! Al het materieel, kan tijdelijk aan ons uitgeleend worden (enkel tijdens de Open Deur), ofwel definitief. De naam van de schenker wordt vermeld bij de tentoongestelde stukken. Vanaf 1 maart zal het lokaal voor ons ' Pinguin museum ' klaar zijn om alles te ontvangen.

In afwachting van de medewerking van één of meer vrijwilliger-' conservators ', is de kontaktpersoon Lt vhw Vlw ASSELBERGHS, adjunkt Officier EVS (Tel.: 016/81.34.41 Toestel 2211).

Uiteraard hopen we op een massale respons om ons te helpen dit stukje Luchtmachtgeschiedenis te behouden.

Le départ de Sazan, par

Bobby Laumans, pilote ex-350 Squadron

Préambule

Nous avons publié il y a quelques mois sous la plume du même auteur, la "Grande évasion" opération spectaculaire à laquelle il collabora. Voici aujourd'hui le récit de la longue marche qu'il fut forcé d'entreprendre depuis son camp de prisonnier en Silésie (aujourd'hui la Pologne), jusqu'aux environs de Brême, poussé par l'avance des troupes soviétiques. Bobby Laumans qui avait réussi l'examen d'entrée à l'ERM en 1936 à l'âge de 16 ans s'engagea d'abord au 2ème Lanciers puis passa à l'Aéronautique Militaire le 3 septembre 1939 en qualité d'élève-pilote, candidat officier (82° promotion). Il arriva en Grande-Bretagne le 5 août 1940 venant du Maroc et reçut ses ailes de pilote le 19 mai 1941.

Il fut versé au 74 Squadron puis au 350 Squadron le 2 avril 1942. Au cours d'un engagement avec plusieurs Fw190 le 1er juin 1942, il fut abattu au-dessus de la Manche, pas loin des côtes anglaises. 63 heures plus tard, il avait dérivé dans son petit dinghy près de Dunkerque et fut capturé par une unité de la Kriegsmarine ... Démobilisé le 26 avril 1946, il entra à la Sabena où en 1971 il devint chef instructeur en charge de l'entraînement aérien de tout le PN et également chef pilote de la flotte B747 jusqu'à sa retraite en 1976.

Het vertrek van Sazan, door

Bobby Laumans, piloot ex-350 Squadron

Woord vocraf

Enkele maanden geleden hebben wij hier van dezelfde auteur de "Grande Evasion" gepubliceerd: spektakulaire operatie waaraan hij deelnam.

Vandaag krijgen we het relaas van de lange mars die hij noodgedwongen moest aanvangen vanuit zijn gevangenkamp in Schlesien (vandaag Polen), tot ongeveer bij Bremen, op de hielden gazeten door de oprukkende sovjettroepen.

Bobby Laumans had op 16-jarige leeftijd het ingangsexamen in de KMS afgelegd, in 1936. Hij diende om te beginnen in het 2de Lanciers om op 3.9.1939 over te stappen naar de Militaire Luchtvaart, als leerling-piloot, kandidaat officier (82ste promotie). Via Marokko kwam hij op 5.8.1940 in Groot-Brittannië en kreeg zijn vleugels op 19.5.1941. Hij kwam terecht in het 74 Squadron en nadien in het 350ste, op 2.4.1942.

In de loop van een uiteenzetting met verschillende Fw190, op 1.6.1942 werd hij boven het Kanaal neergeschoten, niet ver van de Engelse kusten. 63 uur later was hij in zijn kleine dinghy afgedreven naar Duinkerken en werd daar krijgsgevangen door een eenheid van de Kriegsmarine ...

Op 26.4.1946 werd hij gedemobiliseerd, hij trad toe tot de Sabena waar hij in 1971 als hoofdinstrukteur gelast werd met de luchtopleiding van het ganse Vliegende Personeel, en chef-piloot van de B747-vloot tot zijn opruststelling in 1976.



Sur la scène les acteurs se renvoyaient les réparties. Le moment était critique. Encore quelques minutes et le rideau tomberait à la fin du troisième acte. Nous étions assis assez confortablement dans le théâtre attendant le dénouement. Mais ce n'était pas seulement dans cette pension écossaise, reproduite en bois et papier et formant le décor de "The Wind and the Rain", que la situation approchait l'heure H. Au dehors, à quelques dizaines de kilomètres, les Russes avançaient en force. Les tanks alliés patrouillaient l'Oder. Nous avions été prévenus et les Allemands étaient en état d'alerte. Nous étions à Stalag Luft 3 à SAGAN en Silésie, un camp de prisonniers tous officiers de la RAF.

La pièce ne finit jamais. Le point d'interrogation ne fut jamais effacé. Le jeune docteur qui venait d'assister à la mort de sa mère eut la parole coupée par le rideau qui brusquement cacha la scène brillamment éclairée. Au même instant le régisseur se glissa entre les plis si mystérieusement fermés et annonça au public assez excité que tous les prisonniers devaient être prêts à quitter le camp en une heure de temps. Tout le monde s'en retourna chez soi dans une fiévreuse agitation. En arrivant dans ma chambre je n'étais pas étonné de voir tous les copains changer leurs vêtements et remplir des havresacs de fortune. Je fis de même et sentis une sensation semblable à celle que l'on ressent avant un danger imminent.

Lorsque tout le monde fut prêt, environ quarante minutes après l'alerte, "l'adjutant" un S/Ldr, annonça qu'il ne fallait pas se presser car le camp américain, voisin du nôtre, n'était pas encore vide. Ce serait plusieurs heures avant le départ. Comme mon sac était mal paqueté, la seule chose à faire était de le vider et de recommencer. Cela prit environ trois quarts d'heure. Toutes les chambres dans la baraque ressemblaient à un marché aux puces. C'était comme si un tourbillon avait passé à travers le bloc. Finalement l'ordre de départ fut donné. Il était une heure du matin, dimanche 28 février 1945. Nous mangeâmes en vitesse une partie de la nourriture qu'il avait été impossible de mettre dans le paquetage ou de fourrer dans nos poches. Et c'est avec une âme pleine d'appréhension et d'espoir qu'on se dirigea vers la grille de Stalag Luft 3.

Op het toneel dienden de acteurs elkaar van repliek. Het was een kritiek ogenblik. Nog enkele minuten en het gordijn zou vallen voor het einde van het derde bedrijf. Wij waren nogal comfortabel gezeten in de toneelzaal, wachtend op de ontknoping. Maar het was niet alleen in dat Schotse pension, nagebootst in hout en papier als decor "The Wind and the Rain" dat de toestand het uur U naderde. Buiten, op enkele tientallen kilometer daarvandaan rukten de Russen met alle geweld op, terwijl de geallieerde tanks langs de Oder patrouilleerden. Men had ons gewaarschuwd en de Duitsers waren in staat van alarm. Wij, allen officieren van de R.A.F., bevonden ons in het Stalag Luft 3, een krijgsgevangenenkamp te SAGAN in Silezië.

Het stuk is nooit geëindigd. Het vraagteken werd nooit opgelost. De jonge dokter die zijn stervende moeder kwam bijstaan, werd het woord afgesneden door het gordijn dat plots het helder verlichte toneel verborg. Op hetzelfde moment gleed de regisseur tussen de plooiën die zo geheimzinnig waren gesloten en kondigde het tamelijk opgewonden publiek mee, dat alle gevangenen zich moesten klaarmaken om het kamp na een uur te verlaten. Iedereen keerde in koortsachtige opwindning naar zijn verblijf terug. Toen ik op mijn kamer kwam was ik niet verbaasd te zien, dat al mijn kameraden bezig waren met zich om te kleden en het vullen van noodransen. Ik deed hetzelfde met het voorgevoel van een dreigend onheil.

Toen iedereen klaar was, ongeveer veertig minuten na het alarm, kondigde de "Adjutant" een S/Ldr, aan, dat wij ons niet moesten haasten, daar het Amerikaanse kamp naast het onze nog niet onttruimd was. Het zou nog uren duren vóórdaer wij vertrokken. Daar mijn zak slecht ingepakt was, zat er niets anders op dan alles weer uit te pakken en opnieuw te beginnen. Dit vergde ongeveer drie kwartier. Alle kamers in de barak geleken op een vlooiënmarkt. Het was alsof er een windhocs het kwartier was geraasd. Eindelijk werd het vertreksein gegeven. Het was 1 uur 's ochtends, zondag 28 februari 1945. Wij aten gauw een deel van het voedsel op dat wij onmogelijk in onze ransel of zakken kunnen stoppen. En het was met een gemiddeld volbezorgdheid maar ook hoop, dat wij ons naar het hek van Stalag Luft 3 begaven.

Avant de sortir chacun reçu un colis de croix rouge américain. Comme il était difficile de les porter, on ouvrit les nôtres et après avoir mangé une partie du contenu et trouvé une place par ci par là pour quelques boîtes dans des poches pas encore pleines à craquer, il nous fallut jeter le reste. La grille tourne sur ses gonds et c'est avec un soupir à moitié de soulagement et à moitié d'anxiété que je jetai un dernier regard sur ces fils barbelés qui m'avaient tenus prisonnier en Silésie pendant plus de deux ans.

Et alors commença cette marche forcée qui dura plusieurs jours. Le sol était couvert de neige et la température de -25° permettait au gel de nous sonder malgré tous les vêtements et la charge sur les épaules. Heureusement le vent était faible. La ligne de prisonniers émaciés et sous-alimentés s'étendait à perte de vue. De chaque côté, tous les vingt-cinq mètres il y avait un garde allemand. Ceux qui n'ont jamais marché la nuit en janvier avec une charge d'environ trente livres sur le dos, ne peuvent s'imaginer l'effort qu'il faut dépenser pour accomplir une pareille promenade. Comme la littérature n'est pas mon fort, je ne vais pas essayer de décrire ces peines. Tout ce que je peux dire se résume en quelques mots: ce n'est pas une partie de plaisir; c'est probablement un des efforts les plus exténuants que j'aie accompli. Et si les gardes n'avaient pas promis de tirer sans avertissement sur les retardataires, je crois que plusieurs d'entre nous se seraient arrêtés pour ne plus se relever.

Au début nos gardes nous poussaient à une allure assez rapide. Le temps passait très lentement. Le silence de la forêt, la nuit noire, la fatigue étaient tels que la première halte sembla très irréaliste. A trois heures du matin on s'arrêta au milieu d'un petit village endormi. Mes compagnons de chambrée et moi parvinrent à grignoter quelques biscuits. La halte fut très courte. Puis on repartit. Toutes les heures et le paysage se ressemblaient tellement qu'il semblait que nous avions marché des semaines de nuits continuelles, lorsqu'enfin nous entrâmes dans une petite ville appelée Halbau. La grand-place était pleine de chariots de réfugiés. Tout le monde s'assit le long des maisons. L'aube tellement attendue apparut au-dessus des toits.

Voor wij buiten gingen, ontving ieder van ons een pakket van het Amerikaanse Rode Kruis. Daar wij die moeilijk konden meenemen, openden wij de onze, aten er een deel van op, zochten hier en daar nog een plaats voor enkele blikken in de nog niet barstensvolle zakken, maar moesten dan de rest weggooien. Het hek draaide in zijn hengsels en het was met een zucht, deels van angst en deels van opluchting, dat ik een laatste blik wierp op de prikkeldraad die mij gedurende meer dan 2 jaar gevangen had gehouden in Silezië.

En dan begon die geforceerde mars, die verscheidene dagen zou duren. De grond was bedekt met sneeuw en een temperatuur van -25° sneed door alles, spijs al onze kleren en de last op onze schouders. Gelukkig stond er slechts een zwakke wind. De rij uitgemergelde en ondervoede gevangenen rekte zich eindeloos ver uit. Aan elke kant, elke 25 meter, was er een Duitse bewaker. Degenen die nooit 's nachts gemarcheerd hebben in januari met een vracht van ongeveer 30 pond op de rug, kunnen zich niet voorstellen welke inspanning men moet leveren om een dergelijke tocht te volvoeren. Daar literatuur niet mijn sterkste kant is, zal ik niet proberen ons leed te beschrijven. Al wat ik kan zeggen, is in een paar woorden samen te vatten: "Het was geen lolletje"; het was waarschijnlijk één van de meest uitputtende inspanning die ik ooit geleverd heb. In indien de bewakers niet hadden beloofd zonder verwittiging op de achterblijvers te schieten, geloof ik dat menigeen zich zou hebben laten vallen om niet meer op te staan.

In het begin dreeven onze bewakers ons aan tot grote spoed. De tijd verstreek langzaam. De stilte van het bos, de pikdonkere nacht, de uitputting waren zodanig dat de eerste halte zeer irreëel leek. Om drie uur 's ochtends hielden wij halt in het centrum van een ingeslapen dorpje. Mijn slaapzaalgenoten en ikzelf slaagden erin enkele beschuitjes op te knabbelen. De halte was erg kort. Men vertrok opnieuw. Alle uren en landschappen leken zo eender, dat het ons toescheen alsof wij weken voortdurende nachten gemarcheerd hadden, toen wij eindelijk in een stadje, Halbau genaamd, aankwamen. De grote markt stond vol karren met vluchtelingen. Iedereen ging tegen de gevels der huizen zitten. De zo zeer verwachte dageraad verscheen boven de daken.

Comme nous étions reconnaissants de ces quelques moments de répit. Dans ma chambre il y avait deux autres belges: Jo GUEUFFEN et Louis PEETERS. L'année précédente il y avait aussi Henri PICARD, mais il avait été assassiné par la Gestapo lors de la Grande Evasion qui avait eu lieu au Stalag Luft 3. Assis contre le mur on se regarda l'un l'autre. Enfin Neville Smallwood nous coupa quelques tartines et Peeters ouvrit des boîtes de margarine et de confiture. Cela fit du bien de se mettre quelque chose sous la dent.

Il était environ huit heures du matin lorsqu'après quarante minutes de repos, nous reprîmes la route. Cette journée fut très dure. Le chemin semblait interminable. Le temps passait fort lentement, le paquetage devenait de plus en plus lourd, le vent de plus en plus cinglant; car nous étions maintenant en rase campagne; et les crampes dans les jambes de plus en plus fréquentes. C'était une de ces routes qui s'étendent à perte de vue, avec un clocher et quelques toits pointant au-dessus de l'horizon. Ils semblent être là pour vous encourager. Ils semblent une raison d'être pour cette route infernale qui se déroule entre deux rangées d'arbres ironiques et stupides. Et toujours le chemin monte et toujours le village semble plus distant. Ce n'est pourtant pas un mirage ... Il était si loin en réalité qu'il a fallu nous arrêter avant d'y arriver. Une halte de trois quarts d'heure puis un nouveau départ. Trois heures de l'après-midi nous vit sur le grand autostrade de Breslau à Berlin. Un peu plus loin un aérodrome et enfin nous arrivâmes en vue d'une petite ville. Les alentours étaient les mêmes que ceux qui forment toutes les petites villes de province. Un chemin de fer, quelques ateliers et dépôts et par ci par là une cheminée pointant vers le ciel indifférent, un amnésique panache de fumée. Nous étions vraiment au bout de notre rouleau. Pourtant... il fallut encore faire quelques kilomètres avant d'arriver sur la grand'place de Freiwaldau. Il faisait tellement froid que je crus bien attraper une pneumonie. Il nous fallut rester dehors et les prisonniers étaient tellement nombreux qu'il était presque impossible d'obtenir de l'eau chaude. Finalement après avoir grelotté pendant environ une heure, un français qui était en commando dans cette ville nous conduisit vers une maison où il était cantonné. Il nous fut possible là de préparer une soupe et quelques boissons chaudes.

Wat waren wij dankbaar voor deze schamele momenten respijt. Van mijn slaapzaal waren er twee andere Belgen: Jo GUEUFFEN et Louis PEETERS. Het jaar voordien was er ook Henri PICARD geweest, maar hij was vermoord geworden door de Gestapo gedurende de Grote Ontsnapping die plaats had in Stalag Luft 3. Tegen de muur gezeten, bekeken wij elkaar. Ten slotte sneed Neville Smallwood ons een paar boterhammen en Peeters opende een blik margarine en jam. Iets te kunnen eten, deed ons goed.

Het was ongeveer 8 uur 's ochtends, toen wij, na veertig minuten rust, terug op weg gingen. Deze dag werd zeer lastig. De weg leek eindeloos. De tijd ging zeer langzaam voorbij; onze bepaking werd hoe langer hoe zwaarder, de wind hoe langer hoe striemender, want wij waren nu in open veld, en de krampen in de kuiten hoe langer hoe veelvuldiger. Het was één van die wegen die zich oneindig ver uitstrekken met een klokketoren en enkele daken achter de horizon. Die leken daar, om wat moed te geven en een reden voor het bestaan van deze helse route, die zich ontrolde tussen twee rijen ironische en stomme bomen. En steeds leek de weg maar te stijgen en het dorp verder af. Het was nochtans geen gezichtsbehoecheling ... Het was werkelijk zo ver, zodat we wel moesten rusten, vooraleer het te bereiken. Een halte van drie kwartier en dan op stap. Om 3 uur 's middags waren wij op de grote autosnelweg van Breslau naar Berlijn. Wat verder een vliegveld en eindelijk kwam een stadje in 't zicht. De omgeving was dezelfde als in alle kleine provinciestedjes. Een spoorweg, enkele werkhuizen en opslagplaatsen en hier en daar een schoorsteen die naar de onverschillige hemel wees, met een bleekzuchtige rookpluim. Wij waren werkelijk zo afgebeeld dat we niet meer konden. En nochtans ... er moesten nog ettelijke kilometerste worden afgelegd vooraleer we op de grote markt van Freiwaldau aankwamen. Het was zo koud dat ik vreesde een longontsteking op te doen. Wij moesten buiten blijven staan en de gevangenen waren zo talrijk dat het bijna onmogelijk was wat warm water te krijgen. Eindelijk na een uur te hebben staan klappertanden, leidde een Fransman, die het commando voerde in die stad, ons naar een huis waar hij ingekwartierd was. Daar konden wij wat soep en enkele warme dranken klaarmaken. Welk een heerlijkheid na die geforceerde mars in de bijtende kou.

Quel délice après cette marche forcée dans un froid mordant. C'était le premier repas chaud que nous prenions depuis le départ de Sagan. Lou était vraiment très efficace. On termina avec du pain beurré. Pourtant durant ce temps-là certains prisonniers faisaient de la propagande parmi la population; aussi les autorités allemandes qui comprenaient des S.S. nous donnèrent l'ordre de décamper. Nous n'étions cependant pas encore suffisamment reposés et c'était très dur de quitter cet endroit où au moins il faisait chaud.

Enfin on se remit en marche avec un coeur lourd et très peu d'enthousiasme. En faisant des étapes d'une heure et des haltes de plus en plus longues (jusqu'à vingt minutes), on arriva bientôt à proximité d'un tout petit village dont j'ai oublié le nom. On nous avait promis si souvent d'avoir un endroit abrité du vent pour nous reposer, que lorsque "l'adjutant" Bill Jennens nous annonça un toit pour la nuit, personne n'y crut. Pourtant c'était vrai. Il était six heures du soir lorsque les portes hospitalières d'une grange de belles dimensions s'ouvrirent devant nous. Je n'avais pas dormi depuis trente-trois heures. Après avoir trouvé un peu de paille et mangé deux biscuits et quelques morceaux de sucre, nous nous étendîmes à même le sol. Mais cette glorieuse "barn" n'était pas aussi accueillante qu'elle en avait l'air au début. Il faisait très froid, le vent s'engouffrait à travers les crevasses dans les murs et nous étions tellement nombreux qu'il était impossible d'étendre les jambes. Le seul résultat fut quelques crampes supplémentaires, et l'impossibilité de dormir.

Néanmoins la nuit passa et nous nous retrouvâmes une fois de plus sur la route le lundi 29 janvier à huit heures du matin. Malheureusement au lieu de se mettre en marche immédiatement, il fallut stationner pendant une heure vingt, afin de permettre aux allemands de nous compter. Il est inutile de dire qu'il faisait aussi froid que la veille. D'autre part comme la température dans la grange avait été moins que confortable il était impossible de se réchauffer. Finalement on se remit en route. Petit à petit le corps reprenait sa chaleur tant désirée. C'est lorsqu'on se sentit enfin rempli de vigueur qu'on s'arrêta dans un bois pour une halte de vingt minutes. Quelques-uns d'entre nous accomplirent des nécessités quotidiennes tandis que d'autres prirent un petit déjeuner frugal. Certains firent les deux. Lou nous coupa quelques tranches de pain (qui avait été distribué la veille) et Neville nous confectionna des tartines au fromage ou à la confiture. C'était un bon réconfort.

Het was de eerste warme maaltijd die wij konden nutten na het vertrek uit Sagan. Lou was werkelijk zeer efficiënt. Wij besloten het maal met boterhammen. Nochtans voerden sommige gevangenen nog propaganda onder de bevolking gedurende die tijd, zodat de Duitse autoriteiten, die uit SS-ers bestonden, ons het bevel gaven op te breken. Wij waren nochtans nog niet voldoende uitgerust en het viel ons zeer zwaar die plek, waar het tenminste warm was, te verlaten.

Eindelijk zetten we ons weer in beweging, maar met erg weinig enthousiasme en zeer gedrukt. Met etappes van een uur en haltes die steeds langer (tot 20 minuten toe) kwamen wij weldra in de beurt van een heel klein dorpje waarvan ik de naam vergeten ben. Men had ons al zo dikwijls beloofd, dat wij een tegen de wind beschutte plaats om uit te rusten zouden krijgen, dat, toen de "adjutant" Bill Jennens aankondigde dat wij onderdak voor de nacht hadden, niemand het nog geloofde. Het was niettemin waar. Het was 6 uur 's avonds toen de uitnodigende poorten van een schuur van flinke afmetingen zich voor ons openden. Ik had gedurende drieëndertig uur niet meer geslapen. Na wat stro te hebben gevonden en twee beschuitjes en enkele klontjes te hebben gegeten, strekten wij ons uit op de grond zelf. Maar deze gelukzalige "barn" was niet zo gastvrij als zij in 't begin had geschenen. Het was bitter koud; de wind joeg door de spleten in de muren en wij waren zo talrijk dat het onmogelijk was om de benen uit te strekken. Het enige resultaat was nog wat extra krampen en de onmogelijkheid om te slapen.

De nacht ging niettemin voorbij en op maandag 29 januari om 8 uur 's ochtends bevonden wij ons eens te meer op straat. Ongelukkig genoeg, in plaats van onmiddellijk op mars te gaan, moesten wij een uur en twintig minuten wachten, om de Duitsers toe te laten ons te tellen. Onnodig te zeggen dat het even koud als de avond voordien. Bovendien, daar de temperatuur in de schuur alles behalve comfortabel was geweest, was het onmogelijk ons te verwarmen. Eindelijk zetten wij ons in gang. Eetje bij beetje herkreeg ons lichaam zijn zo begeerde warmte terug. En het was toen wij eindelijk onze krachten voelden terugkeren, dat we weer moesten halt houden voor twintig minuten in eens bos. Enkele onder ons deden hun dagelijkse behoeften terwijl anderen een karig ontbijt nuttigheden. Nog anderen deden beide. Lou sneed ons enkele brood (dat de avond voordien was uitgedeeld) en Neville bereidde enkele boterhammen met jam of met kaas. Het was een goed middel om ons weer wat op te beuren.

Plus tard la direction qui était celle de Goerlitz fut changée de quatre-vingt-dix degrés vers la droite. On fit halte une fois de plus, avant la dernière étape qui nous amena à Froebus à 11.45h du matin. Les habitants de cette petite ville étaient assez obligeants et nous donnèrent de l'eau chaude ce qui nous permit de faire du café. On mangea une autre tartine, suivie d'un biscuit au fromage et de quelques morceaux de sucre.

C'est d'un coeur plus léger qu'on reprit cette belle promenade, une demie heure plus tard. Dans l'après-midi la distance parcourue totalisait ... treize kilomètres. La colonne fit halte cinq fois, dont la dernière eut lieu dans un hameau composé de quelques maisons le long de la route. Lou parvint à se procurer une bouteille de bière qui, est-il besoin de le dire, fut la bienvenue. On mangea un morceau sur le pouce, et on repartit à bonne allure. La raison étant la promesse d'un logement à Muskau qui était notre but ce soir-là. Nous savions qu'il n'y avait plus que quatre kilomètres à parcourir. D'autre part le crépuscule tombait rapidement. Nous atteignîmes les premières maisons de la ville vers six heures vingt. On stationna dans la rue un certain temps, car il n'était pas facile de nous trouver des logements. Beaucoup de prisonniers avaient été accommodés dans une usine. Ceux qui restaient arrivèrent devant un cinéma qui avait été réquisitionné. Pourtant cette salle, qui n'était pas très grande, se remplit rapidement, et environ cent cinquante d'entre nous restaient sans toit. Après de longues discussions avec les Allemands, on s'enfonça un peu plus loin dans la ville pour aboutir enfin dans les dépendances d'un château. On trouva de la place dans la salle des voitures adjacentes aux écuries. C'était vraiment confortable là parce que d'abord il y avait de l'éclairage électrique, ce qu'on n'avait plus vu depuis le départ du camp; ensuite parce qu'il y avait le chauffage central, et enfin parce qu'on trouva dans les greniers au-dessus de l'écurie, de la paille en quantités suffisantes. Il était passé huit heures quand on arriva là.

Pendant qu'on arrangeait la paille pour nous permettre d'étendre les couvertures de toute leur longueur (quelle différence avec la première grange), Lou et Mike ayant trouvé une cuisine quelque part, ils nous préparèrent un bon diner chaud composé d'une rondelle de Spam frite sur une tranche de pain frit, suivi d'un bol de porridge et d'un bon gobelet d'ovomaltine. Tous ces ingrédients provenaient des colis de la Croix-Rouge.

Later werd de richting, die deze was naar Goerlitz, veranderd met 90 graden naar rechts. We hielden nogmaals halt voor de laatste etappe, die ons naar Friebus bracht, om 11.45u 's ochtens. De inwoners van dat stadje waren nogal hulpvaardig en gaven ons warm water, waarmee wij koffie konden zetten. We aten nog een boterham, gevolgd door een kaasbeschuitje en een paar klontjes. Het was wat onbezorgder dat wij deze "wandeling" een halfuur later terug aanvatten. 's Namiddags bereikte de afgelegde afstand het totaal van ... 13 kilometers. De colonne hield vijf maal halt, waarvan de laatste keer in een gehucht van enkele huizen langs de weg. Lou slaagde erin een fles bier te bemachtigen, die, hoeft het gezegd te worden, zeer welkom was. We aten uit de hand en vertrokken opnieuw tegen een goed vaartje. De reden hiervoor was de belofte van een logement in Muskau, dat ons doel voor die avond was. Wij wisten, dat wij nog slechts 4 kilometer moesten afleggen. Anderzijds viel de avondschemering vlug in. Wij bereikten de eerste huizen van de stad tegen 18.20u. Wij hielden een tijdje stil in de straat, want het was niet gemakkelijk logement voor ons te vinden. Veel gevangenen werden ondergebracht in een fabriek. De anderen kwamen voor een opgeëiste cinema. Nochtans, deze zaal, die niet erg groot was, vulde zich snel en ongeveer honderd vijftig van ons bleven zonder onderdak. Na lange discussies met de Duitsers, drongen wij wat verder in de stad door, om ten slotte aan te belanden bij de bijgebouwen van een kasteel. Wij vonden plaats in het koetshuis naast de stallingen. Het was daar echt comfortabel, omdat er eerst en vooral elektrisch licht was, wat wij niet meer gezien hadden sinds ons vertrek uit het kamp, ten tweede omdat er centrale verwarming was en ten slotte omdat wij op de zolder boven de stal voldoende stro vonden. Het was na 8 uur toen wij daar aankwamen. Terwijl wij het stro schikten om de dekens in heel hun lengte uit te spreiden (wat een verschil met de eerste schuur!), maakten Lou en Mike, die ergens een keuken hadden gevonden, een warm diner voor ons klaar, bestaande uit een gebakken rond plakje Spam op een gefrituurd sneetje brood, gevolgd door een kom porridge en een goede beker ovomaltine. Al deze ingrediënten waren afkomstig uit de Rode Kruis colli's.

La nuit se passa très agréablement malgré qu'il y eut une alerte aérienne. On dormit paisiblement et on s'éveilla de bonne humeur. Tous les civils étaient obligeants. On rencontra une jeune fille qui parlait anglais. Après quelques minutes de conversation, elle nous confia que sa mère était anglaise. Elle-même était une réfugiée et avait fui devant les Russes. Comme il faisait moins froid ce matin, on fit le tour de la propriété. Il y avait beaucoup de réfugiés dans le château même, qui appartenait au Graf von Armin.

Le lendemain, mercredi, nous étions toujours à la même place. Dans la matinée eut lieu une distribution de pain et de margarine. Plus tard une charrette s'arrêta dans le parc et chacun fut étonné et très content de voir que le chargement était des colis de la Croix-Rouge. Il y avait assez pour qu'on reçoive un colis pour trois personnes: belle surprise qui remonta encore le moral. On mangea assez bien ce jour-là et après avoir pris l'air une dernière fois dans la soirée, on se recoucha croyant bien repartir le lendemain.

Pourtant le jeudi nous étions toujours à Muskau. Durant la nuit le dégel avait été fantastique. Malgré que la température était plus confortable, c'était dommage parce que la veille nous avions construit un solide traineau destiné à porter nos bagages. En quittant Sagan nous utilisions la partie arrière d'un fauteuil sur lequel on avait attaché une valise remplie de nourriture et de boîtes de conserves. Seulement cette pauvre imitation de traineau avait fort souffert. C'est pourquoi nous avions décidé d'en construire un plus grand qui serait capable de contenir aussi nos paquetages. On avait accès à la menuiserie adjacente à la salle des voitures et Jo Gueuffen, notre spécialiste du bricolage nous avait fabriqué un engin parfait. Nous étions désappointés de la disparition presque totale de la neige que l'on décida d'essayer le traineau à même la route.

De nacht ging aangenaam voorbij, niettegenstaande een luchtalarum. Wij sliepen vredig en werden welgezind wakker. Al de burgers waren hulpvaardig. Wij ontmoetten een meisje dat engels sprak. Na enkele minuten gepraat, vertrouwde ze ons toe dat haar moeder Engelse was. Zij zelf was vluchteling, gevlucht voor de Russen. Daar het die morgen minder koud was, verkende wij het landgoed. Er waren veel vluchtelingen in het kasteel zelf, dat toebehoorde aan de Graf von Armin.

's Anderendaags, woensdag, waren wij nog altijd op dezelfde plaats. 's Ochtends had er een uitdeling van brood en margarine plaats. Later hield een kar halt in het park en iedereen was verrast en zeer blij te zien dat zij Rode Kruis colli's bevatte. Er waren er genoeg voor één pakket per drie personen: een aangename verrassing die ons weer opbeurde. Wij aten die dag tamelijk goed en na die avond een luchtje te hebben geschept, gingen wij terug slapen, denkend dat wij 's anderendaags wel weer zouden vertrekken.

Donderdag waren wij echter nog altijd in Muskau. 's Nachts dooide het fantastisch. Alhoewel de temperatuur zachter was, was dit jammer omdat wij de avond voordien een stevige slee hadden gemaakt, om onze bagage te vervoeren. Bij het verlaten van Sagan hadden wij de rug van een fauteuil gebruikt, waarop wij een valies vol voedsel en conserveblikken hadden vastgemaakt. Alleen had deze schamele nabootsing van een slee erg geleden. Daarom hadden wij besloten een grotere te maken die ook onze bepakking zou kunnen dragen. Wij konden in de timmerloods naast het koetshuis komen en Jo GUEUFFEN, onze specialist in het knutselen, had ons een perfect tuig gefabriceerd. Door de dooi werd dit nagenoeg nutteloos. Wij waren ontgoocheld door het totaal verdwijnen van de sneeuw en besloten de slee zomaar op de weg te proberen.

La journée passa et l'on s'habitua à l'idée de passer une autre nuit dans la salle des voitures. Mais juste après notre souper, l'"Adjutant" se montra à la porte cochère et annonça le départ pour 22.30h. La ville suivante était Spremburg. La distance à parcourir était considérable, mais heureusement ces trois jours à Muskau nous avaient quelque peu ragaillardis. Les Américains nous avaient quittés la veille aussi la colonne promettait d'être moins longue et par conséquent mieux organisée en fait de haltes et de mobilité.

Néanmoins, malgré le repos, cette étape suivante fut la plus dure de tout le voyage. Ma cheville gauche me faisait très mal. Elle n'était pas foulée mais je suppose que le muscle était forcé. L'autre part de notre chambrée s'était réduite à six. En effet, en arrivant à Muskau, John Dowler et Nick Page étaient restés au cinéma parce que John s'était brusquement trouvé indisposé. En plus, en quittant le château, Mike Goodchap se sentit mal; aussi resta-t-il en arrière afin de prendre la charrette qui suivait la colonne et ramassait les malades. Nous n'étions donc que six pour tirer les deux traîneaux remplis de provisions. Nous étions obligés de porter nos sacs au dos, car, juste avant de partir, nous avions reçu trois cinquièmes de colis et du pain. Il fallait donc utiliser le grand traîneau pour la nourriture aussi bien que le petit. De plus, n'étant que six on ne pouvait plus se relayer. Lou et Neville Smallwood tiraient le dos du fauteuil avec la valise clouée dessus. Billy Williams poussait le traîneau construit par Jo et Peter Moffatt, Ian Barreclough et moi-même le tirions. C'était de nouveau la même histoire: le long ruban se déroulant sans fin entre des clôtures rébarbatives dans une nuit sans lune. Après quelques kilomètres cela devint intenable. Nous avions encore plus de vingt kilomètres avant d'arriver à destination, une nuit interminable et toujours, toujours ce lourd traîneau, et sur le dos un fardeau dont les bretelles coupaient les épaules. A un certain moment Peter devint presque hystérique. Un peu plus loin, n'y tenant plus, on sortit de la colonne, ouvrit le sac contenant le pain et une partie des boîtes de conserves et renversant le contenu sur l'herbe mouillée, on tria le tout. On mit quelques boîtes dans nos havresacs respectifs, un certain nombre dans la valise sur le petit traîneau et quelques-unes dans nos poches. Je parvins également à attacher une miche de pain sur la poitrine. Dans un sens c'était mieux ainsi parce que le poids et la façon dont le pain était attaché contre-balançait plus ou moins le sac au dos. On rentra dans la colonne ayant abandonné environ un tiers des provisions du sac et le beau traîneau de Jo, et l'on reprit l'avance harassante. Pourtant c'était bien plus facile maintenant. Un peu plus tard, Mike nous rejoignit. Il se sentit beaucoup mieux. Nous étions sept à présent et n'avions que la valise à remorquer.

De dag verstreek en wij begonnen te gewennen aan de gedachte nog een nacht in het koetskuis door te brengen. Maar juist na ons avondmaal, verscheen de "adjutant" in de koetspoort en kondigde het vertrek aan voor 22.30u. De volgende stad was Spremburg. De af te leggen afstand was aanzienlijk, maar gelukkig hadden die 3 dagen in Muskau ons wat opgemonterd. De Amerikanen hadden ons de dag voordien verlaten, zodat het ernaar uitzag, dat de colonne minder lang zou zijn en bijgevolg beter georganiseerd wat de haltes en de vordering betrof.

Nochtans was deze etappe, niettegenstaande de rust, de lastigste van heel de reis. Mijn linker enkel deed erg zeer. Hij was niet verzwikt, maar ik denk dat de spier geforceerd was. Wat overbleef van onze chambrée was geslonken tot 6. Inderdaad, toen wij in Muskau aankwamen, waren John Dowler en Nick Page in de cinema gebleven, daar John zich plots ongesteld voelde. Bovendien voelde Mike Goodchap zich, bij het verlaten van het kasteel, slecht; zodoende bleef hij achter, om de kar te nemen die de colonne volgde en de zieken oppikte. We waren dus maar met 6 om de twee sleden gevuld met proviand te trekken. We waren verplicht onze zakken op de rug te dragen, want juist voor het vertrek hadden we elk drie vijfden van de colis en brood gekregen. De grote slee zowel als de kleine moest dus gebruikt worden voor het voedsel. Daarbij kwam, dat, vermits wij slechts met zijn zessen waren, wij elkaar niet meer konden aflossen. Lou en Neville Smallwood trokken de rug van de fauteuil met de koffer erop genageld. Billy Williams duwde de slee gemaakt door Jo, en Peter Moffatt, Ian Barreclough en ikzelf trokken haar. Het was weer hetzelfde liedje: het lange lint rolde zich eindeloos af tussen afstotende omheiningen gedurende een maanloze nacht. Na enkele kilometer werd dat onhoudbaar. Wij hadden nog meer dan twintig kilometer voor de boeg, een eindeloze nacht, altijd maar die zware slee knarsend op een macadam zonder sneeuw, en op de rug een last waarvan de riemen in onze schouders sneden. Op een bepaald moment werd Peter bijna hysterisch. Een eindje verder, het niet meer uithoudend, verlieten wij de colonne, openden we de zak met brood en een deel van de conservenblikjes en, de inhoud ervan omkippend op het natte gras, sorteerden wij alles. Wij staken enkele blikken in onze respectievelijke ransels, andere in de koffer op de kleine slee en nog enkele in onze zakken. Ik slaagde er tevens in een rond brood vast te maken op mijn borst. In zekere zin was het beter zo, omdat het gewicht van het brood en de manier waarop het bevestigd was, een tegenwicht vormde voor de rugzak. Wij keerden terug in de colonne nadat wij een derde van de proviand in de zak op de mooie slee van Jo hadden achtergelaten, en hervatten de afmattende opmars. Toch was het nu veel gemakkelijker. Wat later kwam Mike bij ons. Hij voelde zich veel beter. Nu waren wij met z'n zevenen en moesten slechts de koffer meesleuren.

Les heures passèrent, les kilomètres s'ajoutèrent aux kilomètres, le paysage changea, la lune se leva, la fatigue se fit sentir de plus en plus et nous nous transformâmes petit à petit en automates. Vers deux heures du matin quelqu'un annonça qu'il n'y avait plus que quinze cent mètres à faire avant de trouver un village où l'on pourrait dormir. Le moral remonta. Pourtant après trois kilomètres on ne pouvait que sourire mélancoliquement à cette promesse fallacieuse. Les esprits étaient de nouveau à zéro. Les haltes se suivaient maintenant à intervalles très rapprochés? Chaque fois qu'elles se produisaient, au lieu d'enlever les paquetages et se détendre les jambes ou de s'asseoir à un endroit sec, on s'abattait sur la route mouillée, inconscient, dans un état de léthargie presque complet. Je m'endormais instantanément en touchant le sol et me relevais de ma couche humide pour me remettre en marche sans savoir ce que je faisais. A ce moment, un automate était probablement un stade supérieur à mon pauvre corps ambulant car lui au moins était capable de se tenir sur ses jambes. A un moment donné, je trébuchai et fus incapable de me redresser. L'asphalte de la route absorba ma chute, mais il fallut l'aide des copains pour me relever. Je n'étais pas le seul à tomber mais je ne me rendis compte de cela que plus tard.

Enfin, l'aube jeta un coup d'oeil par dessus l'horizon et un sourire sardonique s'étendit sur sa face de fantôme à la vue de ces humains qui se traînaient vers le village, car à ce moment des toits rapprochés se montraient quelques centaines de mètres en avant. Mais nos yeux vides ne les voyaient pas. Une voix irréelle et lointaine jeta au vent l'ordre de se mettre par trois afin d'être compté et répartis parmi les différents endroits réquisitionnés. Cela nous réveilla à moitié. On se rendit compte que tout un côté du traineau (le dos du fauteuil) avait été rongé par la route et que l'autre avait disparu à moitié. Nous fûmes obligés de porter la valise au lieu de la tirer. Mais en glissant deux bâtons par la poignée et en la portant à la façon d'un palanquin ce n'était pas beaucoup plus fatigant.

Uren gingen voorbij, en kilometers voegden zich bij kilometers, het landschap veranderde, de maan kwam op, de vermoeidheid deed zich hoe langer hoe meer voelen en wij werden stilaan in automaten veranderd. Tegen 2 uur 's ochtends zei iemand dat er slechts vijftienhonderd meter dienden afgelegd vooraleer wij een dorp zouden vinden waar wij zouden kunnen slapen. Het moreel steeg weer. Nochtans, na 3 kilometer konden wij alleen nog neerslachtig glimlachen om deze bedrieglijke hoop. De stemming daalde weer onder nul. De haltes volgden elkaar nu met steeds kleinere tussenpozen op. Telkens deze zich voordeden, lieten wij ons neervallen op de natte weg, instinctief, in een staat van bijna volledige verdoving, in plaats van onze pakken af te leggen en onze benen te ontspannen of te gaan zitten op een droog plekje. Ik sliep meteen in, van als ik de grond raakte en richtte mij van mijn vochtige slaapstee weer op, om op stap te gaan, zonder te weten wat ik deed. Op dat ogenblik was ik waarschijnlijk een automaat, een soort superieur stadium van mijn arm ambulante lichaam, die tenminste in staat was om mij op de benen te houden. Op een zeker moment struikelde ik en kon mij niet meer op de been houden. Het asfalt van de weg absorbeerde mijn val, maar ik had de hulp van mijn makers nodig om terug op te staan. Ik was niet de enige die viel, maar dat realiseerde ik maar later.

Eindelijk, kwam de dageraad boven de horizon piepen en een sardonisch grijns verspreidde zich over zijn fantoomachtig gelaat bij het zien van die menselijke wezens die zich voortsleepten naar het nabije dorp, want op dat ogenblik vertoonden zich op enkele honderden meter voor ons daken. Onze lege ogen zagen hen echter nauwelijks. Een irreële stem uit de verte slingerde het bevel in de wind, zich per drie op te stellen om geteld te worden en verdeeld over de opgeëiste plaatsen. Dat werkte ons half en half. We merkten dat een kant van de slee (de rug van de zetel) door de weg helemaal afgeknaagd en de ere half verdwenen was. Wij waren verplicht de koffer te dragen in plaats van hem te slepen. Door echter twee stokken te steken door het handvat en hem te dragen als een draagstoel was dit niet veel vermoeiender.

Ces derniers cent mètres furent presque une agonie. En tournant dans une rue du village (un chemin boueux et couvert de fumier) mon pied dérapa et je m'aplatiss au sol. J'aidais à porter la valise à ce moment. En murmurant des mots impossibles à écrire, je repris le bâton. Mais trois secondes plus tard, je glissai à nouveau et remordis ... la boue. A ce moment, j'étais vraiment fâché et laissai à d'autres le soin de continuer avec les provisions. Heureusement nous arrivions à une ferme dont la cour nous engloutit. On la traversa et nous entrâmes dans une grange où l'obscurité était totale. On trouva une échelle et la grimpa tant bien que mal, on s'étendit sur la paille accueillante qui recouvrait le grenier. Nous enveloppant dans nos couvertures, on s'endormit en moins de deux. Le village était Graustein et l'heure six heures du matin, vendredi 2 février.

Il faisait bien chaud dans la paille et les quelques heures de sommeil furent réparatrices. Croyant avoir dormi au moins douze heures, je fut très étonné d'entendre dire qu'il n'était que dix heures et qu'on allait repartir dans quelques minutes. J'étais assez surpris car je pensais qu'on allait se reposer là durant un jour. L'alerte de départ avait été donnée une demie heure plus tôt mais personne ne m'avait réveillé. Un ami de Ian parvint à se procurer des oeufs. Ils avaient été rapidement bouillis et la sensation de manger un oeuf mollet après trois ans était vraiment délicieuse. Je n'avais que le temps d'avaler un biscuit après cela, de rouler ma couverture, que tout le monde sortait de la grange. Notre petit groupe était le dernier à quitter la ferme. Comme nous arrivions sur la route, la colonne qui venait d'une autre grange nous rencontra et on fut plaisamment surpris de voir dans les premiers rangs Nick et John. Enfin, toute notre chambrée était de nouveau réunie.

Malgré ce court sommeil, on se sentait bien ragaillardisé et l'on fit les sept kilomètres jusqu'à Spremburg en très bon temps. Les haltes étaient nombreuses mais courtes. Le temps était beau et on se sentait frais. La valise était portée à quatre au moyen de deux bâtons. Spremburg était une assez grosse ville de province et il était deux heures de l'après-midi lorsqu'on la traversa. Tous les civils étaient à leur fenêtre pour nous voir passer. On fut dirigé vers une espèce de camp militaire tout près du chemin de fer. Il servait à cantonner des réservistes. Il y avait de nombreux garages vides, et nous fûmes installés dans l'un d'eux. Tout comme à Graustein on reçut l'ordre d'être prêt à quitter deux heures plus

Die laatste honderd meter waren bijna een doodmarteling. Toen wij een dorpsstraat insloegen (een slijkweg vol mest), slipte ik en viel plat op de grond. Ik hielp op dat moment het valies dragen. Woorden die men niet kan schrijven, mompelend, pakte ik opnieuw de stok vast. Drie sekonden later, echter, gleed ik weer uit en beet opnieuw in ... het slijk. Toen was ik echt kwaad en liet aan de andere de zorg over om verder te gaan met de proviand. Gelukkig kwamen wij aan een hofstee, waarvan het erf ons opslokte. Wij staken het over en drongen binnen in een pikdonkere schuur. Wij vonden een ladder en klommen, zo goed en zo kwaad als 't ging, naar boven waar wij ons uitstrekten in het lokkende stro dat de zolder bedekte. Wij wikkelden ons in ons dekens en vielen ormmiddeljk in slaap. Het dorp heette Graustein en het was 6 uur 's ochtends van vrijdag 2 februari.

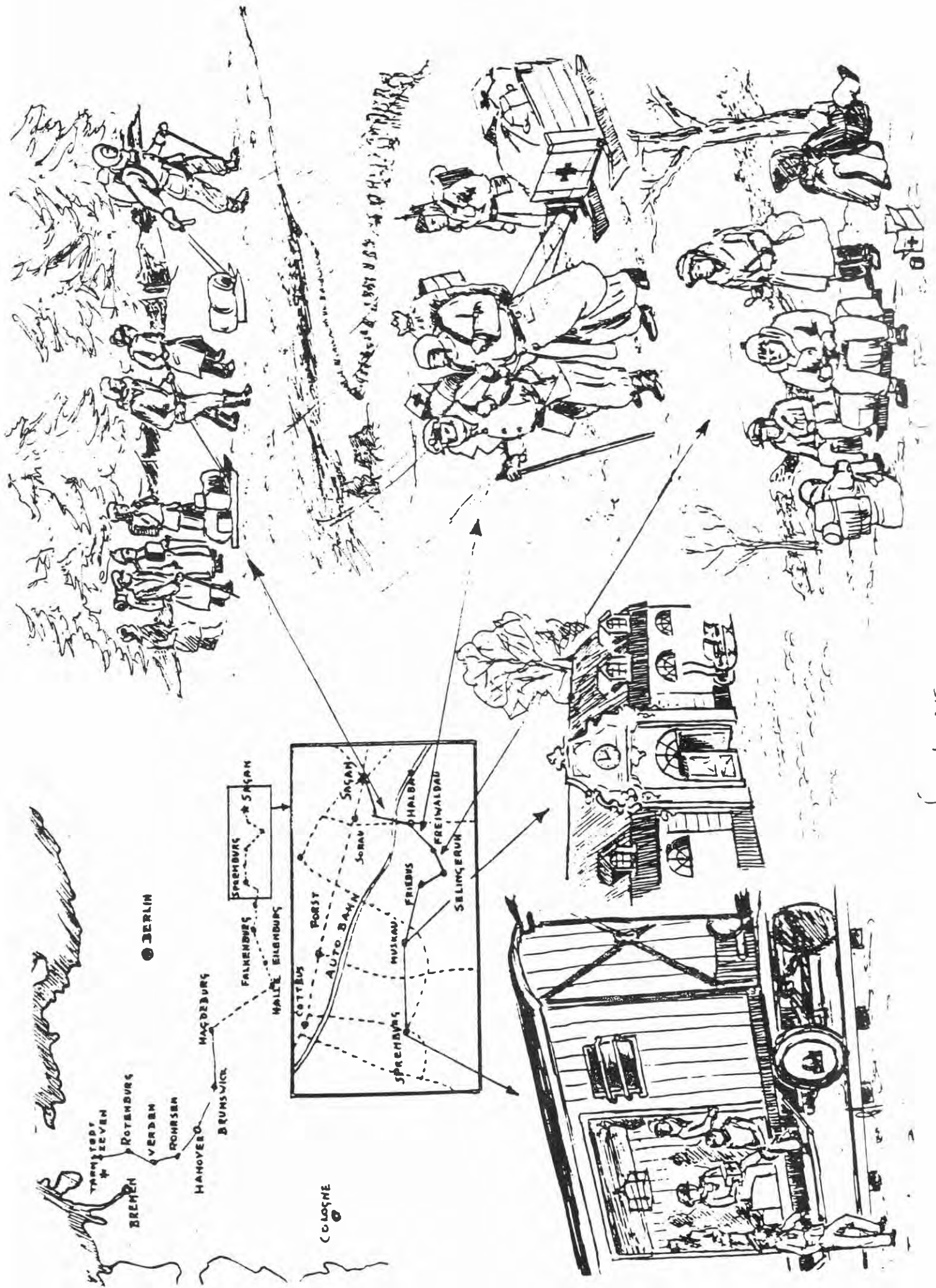
Het was lekker warm in het stro en die enkele uren slaap waren verkwikkend. Toen ik meende ten minste 12 uur te hebben geslapen, hoorde ik verwonderd zeggen dat het pas 10 uur was en dat we enkele minuten later weer zouden vertrekken. Ik was tamelijk verrast, want ik meende dat wij daar een dag zouden uitrusten. Het vertreksein was al een halfuur vroeger gegeven, maar niemand had mij gewekt. Een vriend van Ian slaagde erin enkele eieren te bemachtigen. Zij werden vlug gekookt en het gevoel een zachtgekookt eitje te eten na drie jaar was echt heerlijk. Ik had daarna alleen nog de tijd een beschuitje in te slikken, en mijn deken op te rollen, als reeds iedereen de schuur verliet. Ons groepje was het laatste dat de hofstee verliet. Toen wij op de weg kwamen, kwam een kolonne van een andere schuur ons tegen en wij waren verrast Nick en John in de eerste rijen te zien. Eindelijk was heel onze slaapzaal opnieuw verenigd.

Niettegenstaande dit kort slaapje, was men opnieuw opgeruimd en we legden de 7 kilometers tot Spremburg af in een zeer goede tijd. De halten waren talrijk maar kort. Het weer was mooi en men voelde zich opgefrist. Het valies werd nu met zijn vieren gedragen door twee stokken.

Spremburg was een tamelijk grote provinciestad en het was twee uur 's middags toen wij er doortrokken. Alle inwoners waren aan hun vensters, om ons te zien passeren. Wij werden naar een soort legerkamp dicht bij de spoorweg geleid. Het diende om reservisten te kantonneren. Er waren talrijke lege garages en wij werden in een ervan geïnstalleerd. Juist zoals in Graustein kregen wij het bevel ons klaar te houden om twee uur later te vertrekken. Men bereidde een

tard. On fit un repas frugal avec un bol de "bonne soupe allemande". Après cette restauration je refis mon paquetage et attendis l'heure du départ. A quatre heures et demie exactement on sortit de la caserne et on se dirigea vers la gare de l'est de l'autre côté de la ville. Des wagons à bestiaux nous attendaient sur une voie de garage. Il était six heures lorsqu'on fut installés à l'intérieur, quarante par wagon. Ce n'était pas sans appréhension que l'on observa tout un coin du wagon ravagé par des obus d'avion. Il avait été attaqué par un chasseur en rase-mottes. Pourquoi la même chose ne pouvait-elle nous arriver? Nous allions en effet traverser la plus grande partie de l'Allemagne, notre but étant Bremen. Néanmoins qui vivra, verra dit le proverbe. On vécut et l'on vit. Le voyage se déroula sans incident aucun. On roula toute la nuit, quittant Spremburg à 23.00 heures. Le samedi matin on s'arrêta ce qui permit de se détendre les jambes. Car à quarante par wagon on était recroquevillé l'un contre l'autre. On réorganisa la valise à vivres, car avant de partir on avait reçu un demi colis chacun. On mangea également quelques tartines et biscuits avec du corned beef. On passa Schwarzpack-bei-Ruhrland à 9 heures du matin, Falkenburg à midi vingt, Eilenburg à 4 heures et Halle à 7 heures du soir. On s'arrêta plusieurs fois durant la journée. Tout comme la veille, il y eut une alerte aérienne mais on ne vit aucun avion. Nous passâmes la nuit tant bien que mal dans le wagon surchargé. Le train avait dû rouler à une vitesse assez élevée toute la nuit car le dimanche matin à huit heures nous entrions dans les faubourgs de Hanovre après avoir passé Magdebourg et Brunswick. Ce furent une succession de régions industrielles de là à Rohrsen que l'on traversa à dix heures. La direction qui avait été ouest en général était maintenant nord. On passa Verden à midi et Rotenburg à deux heures et demie. On changea de la voie principale à Zeven pour une voie secondaire. On passa quelques petits villages et le train s'arrêta finalement à Tarmstedt à 16.45 heures. On sortit des wagons pour être comptés, puis on se remit en route ... à pied! Nous prîmes la direction de Westertimke-bei-Bremen. C'était un hameau sur le territoire duquel était construit le MALAG ou camp pour officiers de la Navy. On entra dans le Vorlager à 18.00 heures. Après une fouille très

sober meal met een kom "lekkere" duitse soep. Na deze versterking, herschikte ik mijn bepakking en wachtte op het uur van vertrek. Om halfvijf stipt verlieten wij de kazerne en trokken naar het ooststation aan de andere kant van de stad. Beestenwagens wachtten er op ons op een doodspoor. Het was zes uur toen wij erin geïnstalleerd werden, veertig par wagon. Het was niet zonder bezorgdheid dat wij merkten dat een hele hoek van de wagon vernield was door een vliegtuigobus. Hij was aangevallen door een jager in scheervlucht. Waarom zou hetzelfde ons niet kunnen overkomen? Wij zouden immers het grootste deel van Duitsland doorkruisen met bestemming Bremen. Evenwel, wie dan leeft die dan zorgt, zegt het spreekwoord. Wij overleefden en zorgden. De reis verliet zonder enig incident. We reden heel de nacht door, Spremburg om 23.00 uur verlatend. Op zaterdagochtend hielden wij halt, waardoor wij onze benen wat konden strekken, want met veertig per wagon lagen wij krom in elkaar. Wij herschikten het valies met proviand opnieuw, omdat wij elk een half pakketje hadden gekregen vooraleer te vertrekken. Wij aten ook nog enkele boterhammen en beschuitten met corned beef. Wij passeerde Schwarzheide bei Ruhland om 9 uur 's ochtends, Falkenburg om twintig na twaalf, Eilenburg om 4 uur en Halle om 7 uur 's avonds. Wij hielden dikwijls stil overdag. Juist zoals de vorige dag was er luchtalarm maar zagen wij geen enkel vliegtuig. Wij brachten de nacht zo goed en zo kwaad als het ging in de bomvolle wagon door. De trein moet heel de nacht aan een tamelijk hoge snelheid hebben doorgereeden, want 's zondagochtends reden wij om 8 uur Hannover binnen, na Magdeburg en Brunswick te hebben gepasseerd. Het was een opeenvolging van industriestreek die wij doorkruisten van daar af tot Rohrsen te 10 uur. De richting die voornamelijk naar het westen was geweest, werd nu noordelijk. Wij passeerden Verden om 12 uur en Rotenburg om halfdrie. Wij verwisselden van hoofdspoor te Zeven voor een secundair spoor. Wij passeerde nog enkele dorpjes, om eindelijk te 16.45u definitief tot stilstand te komen in Tarmstedt. Wij verlieten wagons om geteld te worden en gingen weer op weg ... te voet! Wij namen de richting Westertimke-bei-Bremen. Het was een gehucht op welks grondgebied een MALAG of kamp voor officieren van de Navy aangelegd was. Het was 18.00 uur toen wij het "Vorlager" binnentrokken. Nadat men ons grondig gefouilleerd had, werden wij



expéditive on fut conduit au camp proprement dit. Il était très inférieur à celui de Sagan, les chambres étant de quinze et les commodités en dehors des baraques. Une nouvelle ère commença dans un nouveau camp. De l'est de l'Allemagne nous sommes venus à l'ouest plus près de chez nous. Cela nous avait semblé une éternité.

C'est ainsi que l'on quitte Sagan ... croyant laisser derrière nous une vie typique, un passé qui ne reviendrait jamais. Mais on fut vite détrompé. La routine dans le Malag devint rapidement la même et après quinze jours, la Silésie s'estompait déjà dans le brouillard des souvenirs et même notre petite odyssée semblait si loin.

Maintenant nous attendions le voyage suivant, celui qui nous mènerait vers la liberté ...

Mais cela est une autre histoire.

P.S. Nous fîmes effectivement une deuxième marche quittant le Malag le 10 avril 1945 traversant l'Elbe et marchant jusqu'à Tremdhorst près de Lubeck où nous fûmes libérés le 2 mai par un scout-car conduit par un lieutenant du Cheshire Regiment. Son tank s'appelait: Mary-Ann.

C'est en avion Lancaster que nous sommes retournés en Angleterre.

(Toute reproduction, même partielle, ne peut être faite qu'avec la permission de l'auteur)

eigenlijke kamp binnengeleid. Het was veel minder goed dan dat van Sagan: met kamers voor vijftien en de toiletten buiten de barakken. Een nieuw tijdvak in een nieuw kamp ving aan. Vanuit het ... oosten van Duitsland waren wij nu aanbeland in het westen, veel dichterbij huis. Dit had ons een eeuwigheid toegeschenen. Daarvoor hadden wij dus Sagan verlaten ... gelovend een vreemd leven achter ons te hebben gelaten, dat nooit meer zou terugkeren. Hoe snel werden wij echter uit onze droom geholpen. De routine in het Malag werd vlug hetzelfde en na veertien dagen vervaagde Silezie in de nevel van onze herinnering en scheen zelfs onze kleine odyssee ver weg. Thans wachten wij op de volgende reis, die ons moest voeren naar de vrijheid ... Maar dat is een andere geschiedenis.

P.S. Wij ondernamen inderdaad een tweede mars, het Malag verlatend op 10 april 1945 om de Elbe over te steken en tot Tremdhorst te marsjeren bij Lübeck, waar wij bevrijd door een luitenant van het Cheshire Regiment. Zijn tank heette: Mary-Ann. Het is per Lancaster dat wij terug naar Engeland vlogen.

(Geen enkele reproductie, zelfs gedeeltelijk, mag geschieden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur)

Vertaling: Demey G.

NOTE: 1. SAGAN = ZAGAN (Poland) between Oder and Neisse (Bad-Muskau)

2. Acronyms of German prison camps (Lager = camp)
Stalag: Stammlager for POW (NCO's & Soldiers)

Oflag: Offizierelager (exception for Stalag Luft 3)

Malag: Marine Lager (officer's camp)

KZ: Konzentrationslager (pronounced "kazed")

COUP D'AILE

Est-ce mon coeur qui bat - ou celui d'un oiseau ? -
dans ce moteur d'acier égrenant sa chanson,
comme un refrain joyeux au son clair d'un pipeau,
en guidant mes envols au rythme des saisons ?

Est-ce mon sang qui coule - ou celui d'un oiseau ? -
dans ce corps de métal aux formes de Diane,
m'emportant d'un coup d'aile par-delà les coteaux,
vers des lieux peuplés d'insondables arcanes ?

Est-ce mon oeil qui voit - ou celui d'un oiseau ? -
les paysages glisser dessous mes ailes,
comme tapis de fleurs aux coloris si beaux,
découvrant l'ivresse des joies temporelles ?

Est-ce mon corps qui vibre - tout comme un oiseau -
sous l'âpre volupté d'une vie peu banale,
que le ciel généreux me donne tout là-haut,
en une étreinte digne des bacchanales ?

Tout cela c'est ma vie - ou celle d'un oiseau ? -
Mon coeur, mon sang, mon oeil, mon âme entière,
comme don de fée qui fut donné au berceau,
se fondent en un hymne que je veux sincère.

Cécile Heems
