

HOE OOSTENDE BEVRIJD WERD

door Walter MAJOR

Op 22 november 1992 ontving de heer Jan DREESEN, secretaris van onze geliefde heemkring De Plate, een schrijven vanwege 1ste schepen Jan CHRISTIAENS.

Daarin meldde hij dat de heer N. van der VOORDT hem tijdens een voordracht bij de Rotary Club Antwerpen-Zuid gesproken had over zijn vader, jachtpiloot tijdens de Eerste Wereldoorlog. Die zou op 17 oktober 1918, terwijl in Oostende nog Duitse soldaten aanwezig waren, met een groep Belgische piloten op het strand zijn geland.

Achteraf stuurde de Rotarien kopij van een brief die zijn vader op 18 oktober 1918 naar zijn moeder had geschreven, die toen in Engeland verbleef, en waarin hij haar dit fantastische verhaal vertelde.

In de 4de jg. nr. 3 van Cahier voor Luchtvaartgeschiedenis verscheen over dit oorlogsgebeuren het volgend artikel :

HOE OOSTENDE IN 1918 BEVRIJD WERD

In "Het Kustblad" van vrijdag 30 september 1949 verscheen het hieronder genoteerde artikel.

De waaghalzerij van enkele vliegers

Zowat overal ten lande heeft men, deze laatste dagen, de bevrijding van 1944 gevierd. Men denkt niet meer aan de vroegere bevrijding, deze van 1918, en nochtans, loont het de moeite een hoekje op te heffen van dat doek dat over dit tafereel van onze lokale geschiedenis is gevallen.

De helden van alsdan worden maar al teveel uit het oog verloren. Men leeft in het heden en het verleden gaat verloren.

De naam van het 9de Luchtsmaldeel, samengesteld uit jagers, verdient nochtans in hoofdletters geschreven te worden in het Gulden Boek van onze stad.

Een van deze vliegers, die deel uitmaakte van de expeditie, wist volgend relaas van deze "bevrijding" ten beste te geven.

De laatste fase

Halfweg oktober 1918. De Duitse troepen hebben het, zowat overal, erg te verduren en verliezen voet bij stek aan de IJzer. Onze jachtvliegtuigen zijn niet meer uit de lucht te krijgen en bestoken de terugtrekkende overweldigers.

Op 17 oktober breekt ons artillerievuur los en, voor de vijand, wordt het een ordeloze terugtocht.

De Algemene Staf van het Leger wenste te weten te komen hoe de vijand zich gedroeg achter de linies. De taak van waarnemers zou ten laste vallen van onze vliegers. Zij wensten niets liever. Er waren vrijwilligers van doen maar men moest niet aandringen bij de mannen van het 9de Luchtsmaldeel.

Uit wat de opdracht bestond : neerdalen op het strand te Oostende en zich vergewissen van de toestand.

Hoe het gebeurde

Onze zegsman wenst onbekend te blijven en het is slechts onder die voorwaarde dat hij ons het relaas zal doen van deze avontuurlijke tocht (hierop kom ik later nog terug n.v.d.a.).

"Op 17 oktober 1918, rond 13.30u neemt Jan OLIESLAGERS de leiding van het smaldeel. De wolken hangen laag en onze vliegers strijken over het hoofd van de vijand.

Waarnemingen worden gedaan. Op het ogenblik dat ik over Oostende vlieg, bemerk ik geen enkel vriendschappelijk signaal. Op het strand, tussen het Kursaal en de golfbrekers, zijn reeds twee of drie vliegtuigen neergestreken en het volk loopt er naar toe. Ik had besloten te dalen op het Hippodroom Wellington maar daar stonden nog teveel Duitsers die, verrast door onze waaghalzerij, er zelfs niet aan dachten gebruik te maken van hun Mausers. Van mening veranderd en gedaald op het strand. Sterke wind maar dat belet mij niet een normale landing te doen. Ik wordt overweldigd door de volksmassa : gekust en gelukkig. Commandant JAUMOTTE en zijn observator DESCLEE, zijn reeds ter plaatse samen met Jan OLIESLAGERS, DE MEULEMEESTER, Georges KERVIJN, LEMAIRE, Jacques LEDURE en SIRAUT.

Wij worden letterlijk in de richting van de stad gedragen en vinden ons terug in een zaal van de Weststraat (nu Adolf Buylstraat). De champagne komt te voorschijn en er zijn ook nog sigaren van voor de oorlog. Die had men voor ons bewaard. En toch hebben de mensen zelf tekort aan alles. Maar dat feesten kon niet blijven duren en wij moesten terug naar ons vliegtuig.

Op het strand gekomen vernemen wij dat DE MEULEMEESTER, bij het in gang steken van het vliegtuig van Commandant JAUMOTTE, aan het hoofd werd gewond. Hij werd overgebracht naar een privaat ziekenhuis gelegen aan de Marie-Joséplaats en wij brengen hem een bezoek. Hij ligt te midden van de burgers die bij de jongste beschieting gewond werden.

Onmogelijk DE MEULEMEESTER mede te nemen en alles wat ons overbleef was Commandant JACQUET van het gebeuren op de hoogte te brengen. Getracht de motors op gang te krijgen. Gewerkt bij duisternis. Geen spraak van. Onze mekaniekers beschikten niet over het nodige alaaam om de gewenste herstellingen te doen. SIRAUT was er nochtans in gelukt op te stijgen.

Terug naar stad

Wij konden niets anders doen dan terug naar stad te trekken tussenin de Duitse patrouilles die wellicht dachten dat de stad volledig bezet was door de Verbondenen.

In het hotel viel er niets meer te peuzelen en de sigaretten moesten sparig bedeed worden.

Op dat ogenblik treedt een officier binnen van de Royal Navy. Hij keek nog al aardig op toen hij vaststelde dat de Belgen hem voor waren geweest. Ook hij was er op uit inlichtingen in te winnen. De Brit erkent dat wij hem voor waren en dat de stad ons toebehoort.. Onze groep was enigszins verdeeld. Jan OLIESLAGERS ging enkele vrienden opzoeken. 's Avonds ontvingen wij bezoek van talrijke

burgers die ons allerlei inlichtingen verstrekten die ons van nut konden zijn.

Alsdan uitgekeken langs waar wij konden vluchten in geval wij verrast werden en dan getracht wat te slapen. Dat was niet gemakkelijk.

LEMAIRE komt ons vervoegen. Hij was het Gulden Boek van de stad gaan tekenen ten stadhuize. Samen brengen wij de nacht door in een hotel van de Van Iseghemlaan. Buiten hoort men de Duitsers marcheren en wij hadden slechts één revolver en zes kogels om ons te verdedigen.

De terugreis

Bij dageraad is iedereen op het strand. Een Oostendenaar heeft ons een Engelse sleutel geleend om onze toestellen in gang te krijgen. Weer hangen wolken laag zodat wij kunnen opstijgen zonder teveel gezien te worden. De batterij van Bredene zendt ons enkele obussen na. OLIESLAGERS en LEDURE waren de eersten opgestegen en worden gevolgd door KERVIJN. De overigen zullen kunnen vertrekken dank zij de hulp van twee jeugdige vrijwilligers die de schroeven opdraaien.

In plaats van gelukwensen

De verwelkoming die wij bij het landen op onze basis kregen, beantwoordde niet aan onze verwachtingen. Na verslag uitgebracht te hebben over hetgeen wij vastgesteld hadden, vernemen wij dat de Generale Staf besloten heeft dergelijke expedities niet meer toe te laten en dat er zelfs sprake was ons te degraderen en ons onze eretekens af te nemen.

Gelukkig voor ons sprong Commandant JACQUET in de bres en voortdurend zond hij ons smaldeel de lucht in om te beletten dat wij zouden in aanraking komen met de Staf die meer gevreesd werd dan de Duitse obussen.

Commandant JACQUET begeeft zich bij de Koning die onmiddellijk bevel heeft ons in vrede te laten. Hij getuigde zelfs veel sympathie tegenover onze vliegers die deze waaghalzerij uitgehaald hadden.

En, niettegenstaande de inzichten van de Staf, vertrekt de groepchef, samen met zijn observateur Marcel de CROMBRUGGE, weer naar Oostende om DE MEULEMEESTER terug te halen.

Het was 's anderendaags dat de voorposten van de infanterie Middelkerke binnentrokken om slechts enkele dagen later te Oostende aan te landen. Oostende kende dus twee bevrijdingen : één van uit de lucht en één ten lande.

Dank

Wij herhalen het : de heldenfeiten uit de Eerste Wereldoorlog worden maar al te veel uit het oog verloren. Het is een hulde brengen aan de pioniers van het vliegwezen er op te wijzen welke reuzentaak zij alsdan verwezenlijkt hebben."

Dat dit moderne epos inderdaad op ware feiten berust werd mij achteraf bevestigd zowel in "Une figure de proue : Jan Olieslagers" (W. COPPENS) als in de oorlogskroniek "1914-1918 : Oostende onder de Duitse bezetting" (A. ELLEBOUDT, destijds directeur van de Zeewacht.

In dit laatste werk beperkte de auteur er zich toe te vermelden dat er vanaf 7u reeds 7 vliegtuigen op het strand waren waaronder dat van Jan OLIESLAGERS, "die echter spoedig vertrok" (p. 537). A. ELLEBOUDT wist blijkbaar niet dat reeds de avond voordien, nl. op 17 oktober, die toestellen op het strand waren geland.

Bij W. COPPENS loopt het verhaal enigszins anders.

Wanneer hij in zijn biografische roman deze geschiedenis uit de doek doet, verwittigt hij eerst de lezer dat hij het aangehaalde gebeuren niet zelf heeft beleefd, want "depuis 3 jours je suis grièvement blessé et soigné à l'hôpital de la Panne (p. 177).

Dit verklaart misschien waarom zijn versie op heel wat essentiële punten nogal afwijkt van deze verhaald door één der erbij betrokken piloten in Het Kustblad.

Het is begrijpelijk dat W. COPPENS niet aan de verleiding kon weerstaan de daden van Jan OLIESLAGERS in dit heroïsche avontuur nog maar eens extra in de verf te zetten in zijn biografische roman.

Zo schrijft COPPENS dat Jan, toen hij vernam dat het hoofdkwartier dringend betrouwbare informatie over de terugtocht der Duitse troepen wenste te krijgen, zelf voorstelde op het strand te Oostende te landen, de gevraagde inlichtingen ter plaatse bij de bevolking in te winnen om daarna fluks met de strategisch belangrijke gegevens naar de basis terug te vliegen. Toen hij voor deze rocambolleske onderneming vanwege hogerhand, begripen wie kan, de toelating inderdaad kreeg, wilde natuurlijk het ganse jachteskadron hem vergezellen om de drieste Jan tijdens zijn dolle opdracht vanuit de lucht te beschermen. Wel werd geëist dat OLIESLAGERS na de landing de motor draaiende zou houden om bij het minste teken van onraad onmiddellijk te kunnen opstijgen, terwijl de overige jachtvliegtuigen onder geen enkele voorwaarde te Oostende mochten landen.

Na een korte vlucht over het front, zo schrijft COPPENS, waarbij vooral het ontbreken van elke vorm van luchtafweer de piloten aangenaam verraste, streek Jan ter hoogte van het Hotel Continental op het harde zand neer.

Heel even toch moet de beroemde luchtvaartpionier toen teruggedacht hebben aan zijn gloriëtijd, toen hij in 1910 op dit zelfde strand tijdens de eerste Oostendse Vliegweek ware triomfen oogstte (zie Cahier jg. 2 nr. 1).

Toen de aanvankelijk argwanende Oostendenaars vanop de Dijk de Belgische kokardes op het toestel herkenden, stormden zij dol van vreugde naar het vliegtuig dat spoedig door een steeds maar aangroeiende menigte werd omringd. Daar het lawaai van de zwiepende schroef en de motor elk gesprek verhinderde, besloot Jan noodgedwongen de ontsteking te couperen en na nog enkele zuchten viel de motor eindelijk stil.

Terwijl hij uit de cockpit klom, riep hij : "Ik ben Jan Olieslagers", de vlieger van Antwerpen".

Dolgelukkig de voet op zo lang bezet gebied te kunnen zetten, had Jan wel iedereen tegen zijn brede borst willen drukken.

Aangegrepen door het uitbundig beeld van de uitgelaten Oostendenaars en gerustgesteld door het feit dat OLIESLAGERS zijn motor had stilgelegd, vergaten ook de begeleidende piloten hun streng consigne en weldra daalde de ene na de andere op het "estran" neer.

Ondertussen had OLIESLAGERS in een mum van tijd heel wat hoogst belangrijke inlichtingen genoteerd, maar van onmiddellijk vertrekken was er nu geen sprake meer. Sommige piloten trokken naar het stadhuis om het Gulden Boek te tekenen, terwijl anderen door omstaanders naar hun huis werden meegetroond. Zo ook kon OLIESLAGERS moeilijk de uitnodiging van Mevr. GILISSEN afwijzen om bij haar thuis op de overwinning der geallieerden het glas te heffen.

Maar toen de piloten uren later naar hun toestellen terugkeerden, had de vloed reeds een groot gedeelte van het "estran" overspoeld en werd het hoog tijd om te vertrekken.

Maar helaas hun motoren wilden maar niet starten. In de algemene feestroes hadden de piloten vergeten na het stilleggen van hun motor de olie uit de onderste cilinders te laten wegvloeien zodat de nu vetgeslagen bougies het starten van hun machines onmogelijk maakten. Slechts het toestel van Commandant JAUMOTTE, die hen achteraf met een tweezitter op het strand was komen vervoegen, kon gestart worden, maar bij het aanslingeren van de motor werd DE MEULEMEESTER door de schroef licht aan het hoofd gekwetst.

Ondertussen was de avond gevallen en aan opstijgen viel er nu helemaal niet meer te denken. Uit veiligheidsoverwegingen liet Jan alle toestellen vastankeren en plaatste er een schildwacht bij vooraleer weer de stad in te trekken.

Zoals COPPENS het voorstelt, lijkt het wel of Jan OLIESLAGERS meteen tot commandant van de eenheid werd gepromoveerd.

's Anderendaags, vroeg in de morgen, keerden uiteindelijk allen veilig naar hun basis terug.

Volgens COPPENS waren er 8 piloten bij deze oorlogshandeling betrokken, waaronder zijn hoofdfiguur Jan OLIESLAGERS, Gusto de MEVIUS, Georges KERVIJN, Jules LEMAIRE, Pierre DUBOIS, Victor BENOIDT en Cdt. JAUMOTTE met zijn observator DESCLEE.

Daar Cdt. JAUMOTTE nog diezelfde avond naar zijn basis terugvloog, is het normaal dat ELLEBOUDT 's anderendaags 's morgens nog slechts 7 toestellen telde.

In Het Kustblad worden inderdaad ook slechts 7 piloten vermeld, maar met de discrete verteller zijn er ook daar 8.

Spijtig is dat COPPENS niet diezelfde namen vermeldt in zijn boek. Zo verdwenen G. de MEVIUS, P. DUBOIS en V. BENOIDT spoorloos uit de annalen en werden ze door de verteller uit het Het Kustblad vervangen door SIRAUT en LEDURE.

Maar uiteindelijk zijn dit slechts details en ik moest ondanks mijn aanvankelijk groot scepticisme wel tot de slotsom komen dat deze ongelooflijk brutale landing inderdaad op een van de laatste dagen van de Duitse bezetting van Oostende echt had plaatsgegrepen.

Persoonlijk zou ik dus nooit verder hebben gezocht. Maar een toevallig gesprek met de stadsbibliothecaris Omer VILAIN was voldoende om de ganse geschiedenis weer op de wip te zetten. Dank zij hem kwam ik in contact met M. ROBIJNS de SCHNEIDAUER en deze bezorgde mij het adres van de laatste nog in leven zijnde

deelnemer aan dit avontuur : Lt-generaal jachtvlieger Georges KERVIJN de LETTENHOVE.

Nauwelijks enkele weken later ontving ik zijn versie van de feiten. Het werd een hele verrassing. Zie hier zijn relaas.

Mijnheer,

Uw brief waarin u mij uw onderhoud met M. Robijns de Schneidauer meedeelt, heb ik gelezen en het is voor mij een oprecht genoegen u mijn herinneringen te verhalen over mijn landing te Oostende tijdens de laatste dagen van de Duitse bezetting in 1918.

Als oorlogsvrijwilliger vloog ik toen met de graad van adjudant-vlieger een eenzitter Hanriot in een jachteskadrille (groupe de chasse) onder bevel van Commandant Fernand Jacquet, een leider waarvoor ik altijd eerbied en een diepe bewondering heb gekoesterd, want hij behoorde tot die categorie van leiders die steeds het goede voorbeeld toonden (qui prêchaient par l'exemple).

Ons vliegveld lag in de Belgische Moeren bij Adinkerke en ik vormde toen team met G. de Mevius en André De Meulemeester, in wier gezelschap ik aan een hondertal luchtgevechten deelnam en talrijke moffentoestellen officieel bevestigd neerknalde.

Toen ik tijdens het bevrijdingsoffensief (aanvang 28 september 1918 n.v.d.a.) klaar stond om met A. De Meulemeester een patrouillevlucht aan te vangen, vroeg Cdt. Jacquet ons of wij ten uitzonderlijken titel een verkenningsopdracht wilden uitvoeren om de Duitse achterhoedegevechten aan het IJzerfront en de omvang van hun terugtocht te gaan observeren. (Dergelijke taak behoorde immers niet tot de gewone opdrachten van een jachtpiloot n.v.d.a.)

We starten dus voor een observatievlucht op geringe hoogte waarbij ons vooral opviel dat de Duitse troepen angstvallig elke vijandelijke aktie vermeden om ons de ligging van hun stellingen niet te verraden.

Zo verzeilden wij in de omgeving van Oostende, waar we extra-laag over de hippodroom en het strand scheerden. Maar nergens konden we enig spoor ontdekken van een verdedigings- of observatiepost gebouwd tegen een eventuele invasie vanuit zee of uit de lucht.

Na talrijke zeer lage overvluchten besloot mijn patrouilleleider midden op het strand te Oostende te landen, maar de motor draaiende te houden om onmiddellijk na het inwinnen van eventuele inlichtingen te kunnen verdwijnen.

We konden inderdaad neerstrijken ter hoogte van het Hotel Continental waar zich heel wat nieuwsgierige burgers verdrongen die blijkbaar geen enkele vrees koesterden.

Zodra we geland waren, stormden ze zo geestdriftig en zo talrijk op onze toestellen toe dat we inderhaast de motoren moesten afzetten om ernstige ongevallen te voorkomen. Bliksemsnel wipten we uit de toestellen die ze stormerderhand wilden veroveren (prendre d'assaut).

In een mum van tijd werden we overrompeld met hoogst belangrijke inlichtingen. Toen we vernamen dat heel wat terugtrekkende Duitse soldaten voorbijmarcheerden in de straten, die parallel met de zeedijk liepen, besloten we er terstond vandoor te gaan.

Ongelukkig genoeg hadden we niet alleen in zeven haasten de motor moeten stilleggen, maar wij hadden hierbij vooral verzuimd de olie te laten weglopen die zich na het stilvallen in de onderste cilinders van de rotatiemotoren had verzameld. Door deze vergetelheid was het bijna onmogelijk om de motor weer te starten.

Terwijl we tevergeefs poogden de motor weer aan de praat te krijgen, werd mijn metgezel A. De Meulemeester door een terugslag van de schroef aan het hoofd gekwetst en hij stortte bloedend neer.

We dienden hem onmiddellijk de eerste zorgen toe. Tot onze grote opluchting bleek dat de propeller weliswaar een diepe hoofdwonde had veroorzaakt, maar dat de schedel niet was geraakt. Daar er uiteraard geen sprake meer van kon zijn naar de basis terug te keren zonder het verstrekken van de nodige verzorging, hebben we de nacht doorgebracht in een kamer van het hotel dat zich toen op het hoekje van de Koningstraat bevond ter hoogte van het Kursaal. De hele nacht hoorden we de terugtrekkende troepen onder ons raam voorbijmarcheren.

Tijdens onze voettocht (van het strand naar het hotel n.v.d.a.) hadden we hen, beschermd als wij waren door de anomiteit van ons vliegerspak, kunnen passeren zonder achterdocht op te wekken. Het was inderdaad zo dat het spookbeeld van landingen en parachutages achter de frontlijn pas tijdens de oorlog van 40 gebruikelijk werd.

's Anderendaags, bij dageraad, voelde A. De Meulemeester zich voldoende fit en we keerden naar het strand terug, waar we onze toestellen dicht tegen de dijk hadden geplaatst (zodat ze vanuit de binnenstad niet konden worden gezien n.v.d.a.).

Nadat de motoren waren gestart, klommen we snel in de cockpit en voegden ons zonder verdere moeilijkheden bij onze eenheid in de Moeren.

Cdt. Jacquet, bij wie we rapport uitbrachten, feliciteerde ons enthousiast, maar verwittigde ons dat toen hij de avond voordien het Opperbevel te Houtem had aangekondigd dat twee van onze toestellen op het strand te Oostende waren geland en daarna hun eenheid niet hadden vervoegd, dit op gemengde gevoelens was onthaald; sommige officieren van de Algemene Staf hadden hem zelfs verzocht zware sancties te treffen.

Cdt. Jacquet verklaarde toen dat hij in dit geval strafmaatregelen erg onrechtvaardig zou vinden, gezien de uitzonderlijke waarde van de inlichtingen die we hadden meegebracht dank zij ons initiatief en het feit dat hij persoonlijk verzocht had die verkenningsoopdracht uit te voeren. Toen het Opperbevel achteraf kennis nam van dit verslag heeft men het door Cdt. Jacquet ingenomen standpunt volledig goedgekeurd.

Later vertelde men dat sommige officieren van de Algemeen Staf verstoord waren door onze geslaagde landing achter de Duitse linies te Oostende, want zij waren van plan zich (in extremis ? n.v.d.a.) bij de gevechtseenheden aan te sluiten om deel te kunnen nemen aan de triomfantelijke zegetocht die zij zouden houden in de eerste bevrijde Belgische stad. Deze zou ongetwijfeld de eer te beurt vallen Z.M. de Koning te mogen verwelkomen.

Ik ben Cdt. Jacquet erg dankbaar dat hij ons daags voor de bevrijdende doorbraak de schande van de degradatie bespaarde.

Zij zouden mijn flight-overste adjudant De Meulemeester wel erg ondankbaar behandeld hebben. Deze zeer bescheiden oorlogsheld legde een onuitputtelijke moed aan de dag om de vijandelijke vliegtuigen het overvliegen van onze troepen en het brokje vrijgebleven grondgebied te verhinderen.

P.S. Cdt Jacquet en Gusto de Mévius zijn in de periode tussen beide oorlogen overleden. André De Meulemeester is gestorven begin 1973.

G.K. de Lettenhove

Aldus het heel wat minder stoere verhaal van Lt-generaal Jachtvlieger Georges KERVIJN de LETTENHOVE over zijn eigen belevenissen.

Tot slot volgt hieronder de kopij van de brief gestuurd naar onze secretaris door de heer CHRISTIAENS, vertaald in het Nederlands, als vierde verslag over deze "bevrijding vanuit de lucht" anno 1918.

Lieve Moeder,

Enkele woordjes om je te melden dat het nieuws ongelooflijk goed is. Gistermiddag ben ik in Oostende geland. Hecht geen geloof aan de berichten dat de Engelsen de eersten er zijn geland. Met 7 vliegtuigen hebben we bezit genomen van de stad. Er waren nog geen Belgische soldaten, slechts enkele Moffen, die zich onmiddellijk hebben overgegeven.

Het enthousiasme van de burgers was onbeschrijfelijk. Zij wilden ons niet meer laten gaan - 3/4 ervan weende van geluk. Men heeft ons gedwongen tot vandaag te blijven. Ik heb bij zeer rijke mensen gelogeerd en ben er gevierd en verzorgd geweest als een koning, ook al hebben zij enorm veel honger geleden.

Ik geloof dat we binnenkort thuis zullen zijn.

Ik kan je nog wel een boek vol schrijven over alles wat men mij heeft verteld.

Je weet nu dat ik het goed stel.

Tot weerziens, moeder,...

Jean

18/10/18

Wanneer we nu de vier verhalen met elkander vergelijken, stellen we vast dat vooral dat van G. KERVIJN de LETTENHOVE volledig uit de band springt. De drie overige daarentegen blijken op heel wat punten eensluidend.

Daaruit kunnen we met enige zekerheid afleiden dat er op 17 oktober 1918 inderdaad te Oostende 8 toestellen op het strand ter hoogte van het Hotel Continental zijn geland.

Na het inzamelen van inlichtingen over de Duitse troepen kon alleen Cdt. JAUMOTTE met zijn observator onmiddellijk naar Houtem (Veurne) terugvliegen. Bij het op gang slingeren van zijn motor werd DE MEULEMEESTER licht aan het hoofd gekwetst door de

rondzweepende propeller en voor verzorging naar een privaat ziekenhuis aan de Marie-Joséplaats weggebracht.

Als "waaghalzen" worden vermeld :

door G. KERVIJN : A. DE MEUELEESTER en zichzelf;

door W. COPPENS : A. DE MEULEMEESTER, J. OLIESLAGERS, Cdt. JAUMOTTE en zijn observator DESCLEE, G. KERVIJN, J. LEMAIRE, P. DUBOIS en V. BENOÏDT.

door Het Kustblad : A. DE MEULEMEESTER, J. OLIESLAGERS, Cdt. JAUMOTTE en zijn observator DESCLEE, G. KERVIJN, J. LEMAIRE, J. LEDURE en SIRAUT.

door J. van der VOORDT : hij heeft het over 7 vliegtuigen waarvan hij er zelf een bestuurde.

De heer van der VOORDT wordt door niemand anders vermeld als deelnemer aan deze aktie, maar zijn brief van 18/10/18, laat hierover geen twijfel toe.

Hiermee is 72 jaar na het gebeuren eindelijk de 8ste piloot gekend die hierbij betrokken was.

Ik heb altijd gedacht dat DE MEULEMEESTER de anonieme verteller was uit het verslag verschenen in Het Kustblad, maar misschien bracht deze J. van der VOORDT toen dit hele verhaal in de krant.

Het zoeken naar een reden waarom G. KERVIJN de LETTENHOVE, toen als enige overlevende van deze geschiedenis, de geschiedenis dermate naar zijn hand zette, laat ik over aan het begrip van de lezer. Uit de verslagen blijkt evenwel duidelijk dat de toenmalige legerleiding helemaal niet opgetogen was met deze "waaghalzerij".

Wat in zowat elk leger ten minste aanleiding zou hebben gegeven tot het publiceren van een lovend legerbericht, leidde in ons leger tot autoritaire, ziekelijke jaloerse repressie en bedreiging. Zelfs meer dan 30 jaar na het gebeuren, wenste "de zegsmans van Het Kustblad" nog steeds onbekend te blijven uit schrik zelfs toen nog op enkele hypergevoelige generaalstenen te trappen.

Uit deze gebeurtenis blijkt bovendien glashelder hoe gevaarlijk het is om voortgaande op één getuigenverslag de geschiedenis te schrijven. Te vaak wordt de inhoud beïnvloed door persoonlijke interpretaties en/of belangen.