

D13754 (A)

TRUE NORTH  
MAGNETIC NORTH JAN. 1944

# Hugo Van Kuyck

E. BEACH 46

St Laure

les Moulins

SEA WALL

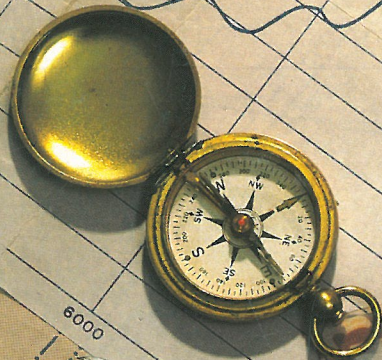
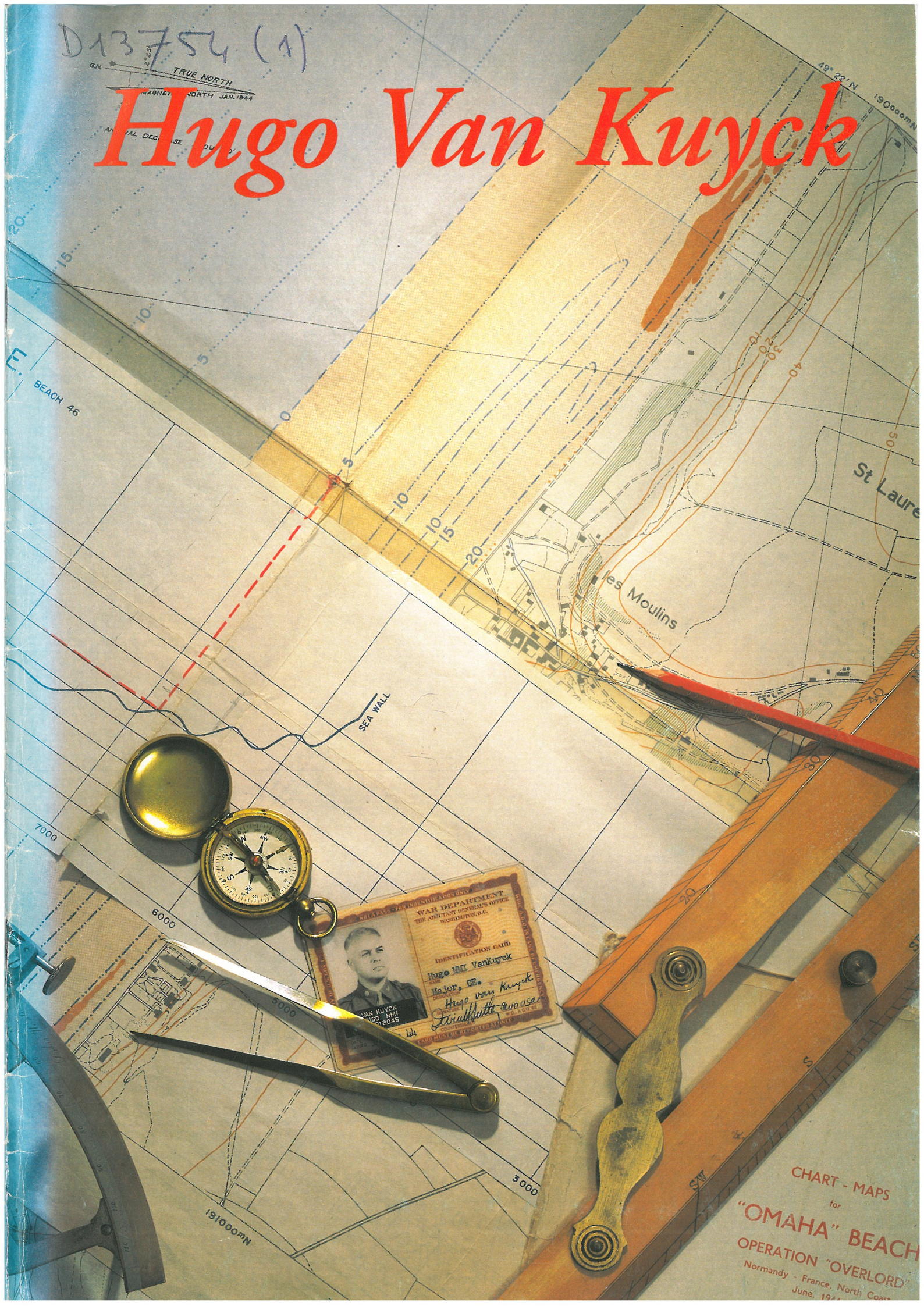


CHART - MAPS  
for  
"OMAHA" BEACH  
OPERATION "OVERLORD"  
Normandy - France, North Coast  
June, 1944





# *Hugo Van Kuyck*

*de architect van de landing*

BIBL. UNIV.  
GENT

5489602



# Woord vooraf

De geest van het Culturele Jaar blijft voortleven en meer dan ooit werken wij met gebundelde krachten aan de culturele uitstraling van Antwerpen.

Dit jaar viert de Stad Antwerpen het gouden jubileum van haar bevrijding. "Vrijheid" is een noodzakelijke vereiste voor de ontplooiing van tolerantie en ideeëngoed in een cosmopolitische geest.

In dit bewustzijn gedenken wij dan ook met dankbaarheid de woelige septemberdagen van 1944 die, dank zij de inzet van de weerstand en van de geallieerden van Antwerpen een "Bevrijde stad" maakten.

Vijftig jaar bevrijding werd door het Nationaal scheepvaartmuseum aangegrepen om een tentoonstelling te organiseren over de landing in Normandië en de cruciale rol die de Antwerpenaar en cosmopoliet Hugo Van Kuyck hierin heeft gespeeld.

Bescheiden als hij was bleef Hugo Van Kuyck vrij onbekend. Slechts aan insiders is hij bekend als architect en yachtman. Bovendien weten slechts weinigen dat onze stadsgeenoot mee onze bevrijding bewerkstelligde.

In 1942 nam Hugo Van Kuyck dienst in het Amerikaans leger. In 1943 werd hij door Generaal Bradley belast met de cartografie van de Normandische kust. Hij ontwierp een uniek kaartsysteem waarin rekening gehouden werd met de getijden, de "Van Kuyck"-chart, die nadien in militaire kringen tot vandaag de dag een vertrouwd begrip is geworden.

Als Major, een uitzonderlijke graad voor een niet-Amerikaan, landde hij op 6 juni 1944 zelf op Omaha beach. Als bevelhebber van de 29ste divisie van de 4de brigade van de "Beach Survey Party" onderzocht hij of de stranden bestand waren tegen het zware oorlogsmateriaal.

Nadien werd hij nog met gelijkaardige opdrachten belast op het eiland Walcheren, in Birma en in Okinawa.

In 1945 demobiliseerde hij uit het US-leger met de graad van Luitenant-Kolonel.

Het Nationaal scheepvaartmuseum is de gelukkige bezitter van heel wat materiaal met betrekking tot Hugo Van Kuyck die maritiem zeer onderlegd was. Dit werd de basis voor deze tentoonstelling die qua selectie verder kon aangevuld worden door bruiklenen van derden.

De heer Patrick De Man stelde in dit verband uit zijn privé verzameling heel wat belangrijk documentair materiaal ter beschikking evenals de heer Charles. E. Schelfhout, auteur van een biografie over Hugo Van Kuyck. Het was trouwens zijn voorstel om in dit herdenkingsjaar onze bijzonder verdienstelijke stadsgenoot voor het voetlicht te brengen.

Onder de vakkundige leiding van conservator dr. Francine de Nave en van adjunct-conservator Wim Johnson gaf wetenschappelijk assistent Rita Jalon gestalte aan de tentoon-

stelling die de passende titel "Hugo Van Kuyck, de architect van de landing" meekreeg. Rita Jalon nam ook het initiatief tot de samenstelling van deze begeleidende brochure die aan de bezoekers het belang van Hugo Van Kuyck in het welslagen van de landingsoperatie moet verduidelijken.

Allen betuig ik mijn dank voor de inzet die zij voor het welslagen van dit initiatief hebben betoond.

Wij zijn allen pacifist maar de geschiedenis en de dagelijkse gebeurtenissen en toestanden leren ons dat de strijd met vereende krachten tegen oorlogsdreiging nog steeds een constante vereiste is.

Ik hoop dan ook ten eerste dat deze tentoonstelling die een eerbetoon is aan Hugo Van Kuyck, deze boodschap alom bekend mag maken en het succes zal krijgen dat ze verdient.

H.B. Cools  
Burgemeester van de  
Stad Antwerpen

# Inleiding

Sinds 1 januari 1991 behoort het Nationaal scheepvaartmuseum samen met het Brouwershuis, het Museum Plantin-Moretus, het Stedelijk Prentenkabinet, het Etnografisch Museum en het Volkskundemuseum tot de groep der Historische Musea van de Stad Antwerpen.

Onmiddellijk na het van start gaan van deze groep werd de volledige herinrichting van het Nationaal scheepvaartmuseum op stapel gezet. Hierbij werd het met regelmaat organiseren van tijdelijke tentoonstellingen als prioritair gesteld om de uitgebreide museumreserves beter te valoriseren en bekend te maken bij het publiek.

Met betrekking tot de permanente presentatie in deze instelling werd geopteerd voor aanpassing naar de vandaag geldende museologische normen waarbij educatieve verantwoording een vaste vereiste is.

In dit verband kon reeds in 1993 in het Nationaal scheepvaartmuseum een Scheldezaal worden geopend en een toelichtende audio-visual over Antwerpen en de Schelde aan het publiek worden ter beschikking gesteld. Het was daarbij de bedoeling om op deze wijze het publiek en inzonderheid de schoolgaande jeugd een optimale duiding te bieden van de innige relatie tussen onze rivier en stad.

Naar aanleiding van het Cultuurjaar 1993 kon bovendien ook de grote tentoonstellingszaal op het gelijkvloers worden omgebouwd tot een ruimte voor tijdelijke exposities. Met groot succes werd hier de spits afgebeten door de tentoonstelling "Scheve schepen, de vormenrijkdom van de Chinese scheepsbouw", die in primeur de prachtige verzameling Chinese scheepsmodellen in het bezit van het Nationaal scheepvaartmuseum aan de bezoekers toonde. Daarnaast kon medio 1993 de verzameling authentieke schepen en boten in het maritiem park, de buitenafdeling naast het museum, een geëigende didactische opstelling krijgen.

Buiten deze realisaties was sinds januari 1991 ook de herinrichting van de sleepspits "Lauranda" gepland. Naar aanleiding van de tentoonstelling "Hugo Van Kuyck, de architect van de landing", is thans ook dit project verwezenlijkt, waarbij weerom een andere selectie uit de rijke reserves van het Nationaal scheepvaartmuseum gevaloriseerd is. Bovendien kon met dit initiatief meteen ook worden ingespeeld op het gekozen jaarthema, de viering van de vijftigste verjaardag van de bevrijding van onze stad in 1944.

De tentoonstelling "Hugo Van Kuyck, de architect van de landing" kon als eerste in de gerenoveerde "Lauranda" slechts optimaal gestalte krijgen doordat buiten de eigen collecties om ook op andere verzamelingen voor bruiklenen een beroep kon worden gedaan.

Mijn dank gaat hierbij in het bijzonder naar de heer P. De Man die ons de Amerikaanse documentaire "True Glory" ter beschikking stelde, die in een originele versie indrukwekkende beelden van de landing toont als een onvervalste momentopname.

Verder gaat mijn dank naar alle overige bruikleengevers die met hun medewerking deze tentoonstelling hebben mogelijk gemaakt, met name de heren Ch. Mermans, C.E. Schelfhout, W. Poel, B. Lebacqz, het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis (Brussel), de R.Y.C.B. (Antwerpen), het Antwerps Stadsarchief, de Koninklijke Model Yacht Club (Antwerpen) en de Verenigde Antwerpse Modelbouwers (Antwerpen).

Een bijzondere vermelding krijgt hier ook Agfa-Gevaert en in het bijzonder de heer W. Van de Velde voor de indrukwekkende fotovergroting van de landing die in de tentoonstelling kon worden geïntegreerd.

Tenslotte verdient het team van het Nationaal scheepvaartmuseum, dat onder leiding van adj. conservator W. Johnson deze tentoonstelling gestalte gaf, een bijzonder woord van dank.

Zeer erkentelijk ben ik daarbij wetenschappelijk assistente Rita Jalon die met alle inzet geijverd heeft voor de realisatie van dit initiatief. Dank zij haar goede zorgen kwam deze publikatie tot stand waarin Hugo Van Kuyck op grond van een teruggevonden door hem zelf gestelde tekst de spannende junidagen van 1944 verhaalt die de lang verhoopte bevrijding van het Europees continent konden aankondigen.

dr. Francine de Nave  
conservator Historische Musea

# Verantwoording publikatie

In 1994 organiseert het Nationaal scheepvaartmuseum in de sleepspits "Lauranda" de tentoonstelling "Hugo Van Kuyck, de architect van de landing" rond de nogal weinig bekende Antwerpenaar Hugo Van Kuyck (1902-1975).

Afgestudeerd in 1932 als burgerlijk ingenieur aan de Gentse universiteit werd Hugo Van Kuyck bekend als architect (hij was o.m. de ontwerper van het Luchtbalcomplex) en als yachtman van wie het Nationaal scheepvaartmuseum een grote verzameling scheepsplans van zijn hand bezit.

Om de figuur van Van Kuyck en zijn belangrijke participatie in de voorbereidingen van D-day te kunnen begrijpen is het noodzakelijk te beschikken over achtergrondinformatie, t.w. inlichtingen over zijn opleiding, opvattingen en levensstijl. Zijn biografie vormt dan ook de rode draad doorheen deze tentoonstelling.

Hugo Van Kuyck was een fascinerende persoonlijkheid die graag zijn belevenissen en ervaringen aan anderen communiceerde.

Na de oorlog hield hij dan ook voordrachten over de landing in Normandië en zijn rol in de voorbereiding ervan.

Hij vergastte daarbij zijn toehoorders op de documentaire film "True Glory" uit eigen bezit. De tekst van één der voordrachten gehouden door Van Kuyck kon in de archieven worden teruggevonden. Precies deze tekst vormt de kern van deze brochure. Wie anders dan Hugo Van Kuyck kon immers de meest gedetailleerde en correcte gegevens verstrekken over zijn participatie aan "Operation Overlord", de codenaam die door de geallieerden aan deze militaire operatie werd gegeven.

Zijn film werd dan ook als document geïntegreerd in de tentoonstelling. Beelden en geluid brengen immers veel directere boodschap dan ellenlange abstracte teksten. Om deze reden werd in het tentoonstellingsconcept opzettelijk de nadruk gelegd op het visuele.

De tekst van de voordracht wordt hier integraal en letterlijk gepubliceerd. Voor de betere duiding van de persoonlijkheid en betekenis werden enkele biografische gegevens van Hugo Van Kuyck toegevoegd. Een korte situering van de grootsheid van de landingsoperatie, door hem voorbereid, kan uiteraard evenmin ontbreken. Het lag immers in de bedoeling dat de bezoekers een beter inzicht in het tentoonstellingsopzet en in de figuur van onze stadsgenoot Hugo Van Kuyck zouden krijgen. Ere wie ere toekomt!

Met opzet werd gekozen voor een eenvoudige publikatie omdat deze binnen het bereik ligt van de doorsneebezoeker.

Tot slot stel ik er prijs op al de bruikleengevers te bedanken. Zonder hun medewerking kon ee tentoonstelling niet worden ingericht:

De heer P. De Man, de heer C.E. Schelfhout, ere-ambassadeur B. Lebacq, de heer W. Poel, de heer Ch. Mermans, het Stadsarchief Antwerpen, de RYCB, het Koninklijk Museum van

het Leger en de Krijgsgeschiedenis, de Koninklijke Model Yacht Club en de Verenigde Antwerpse Modelbouwers.

Tevens wil ik het niet nalaten de voorzitter en de leden te danken van AFV die tijdens het openingsweek-end van de tentoonstelling origineel oorlogsmateriaal dat deelnam aan de landing opstellen nabij het museum.

Rita Jalon  
wet. assistent Nationaal scheepvaartmuseum

# Biografische nota

Hugo Van Kuyck werd op 1 december 1902 te Antwerpen geboren in een uitgesproken artistiek midden: vader Walter (1876-1934) was eveneens een bekend architect. Grootvader Frans (1852-1915) had faam verworven als landschapsschilder en Schepen voor Schone Kunsten van de Scheldestad. Overgrootvader Louis Van Kuyck (1821-1871) had eveneens zijn sporen verdiend als landschaps- en dierenschilder.

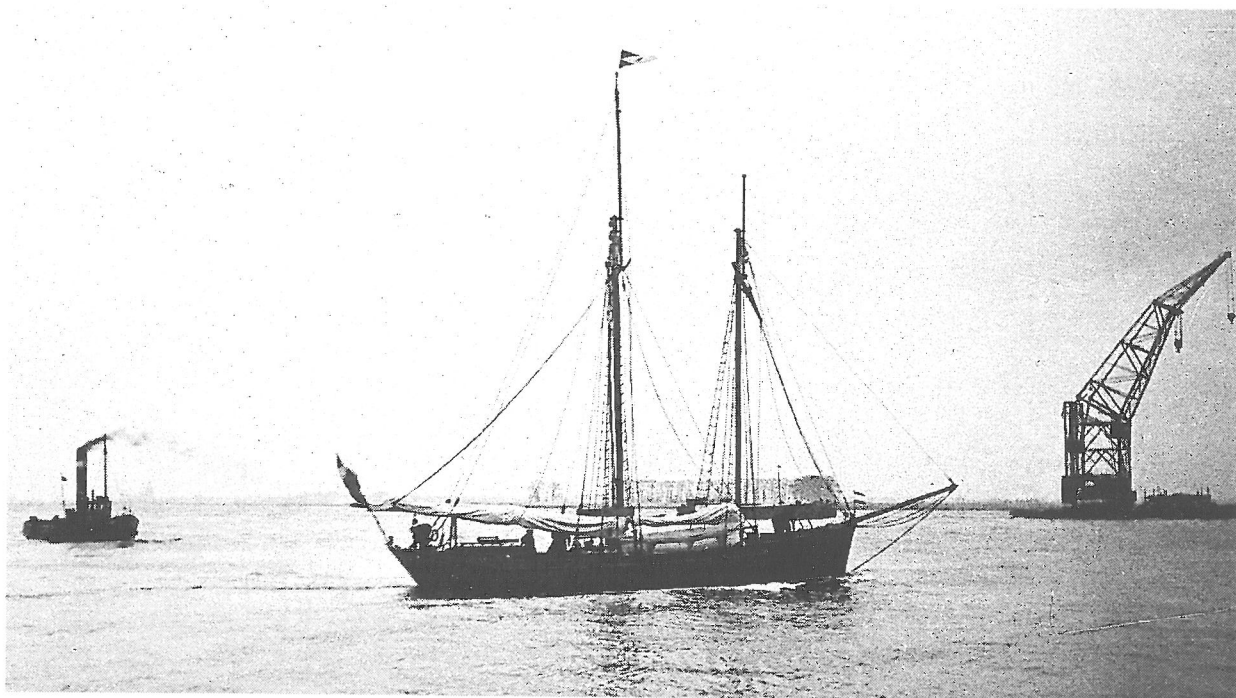
De familie Van Kuyck woonde in hartje Antwerpen, in de Louizastraat. Tijdens de zomermaanden verbleef ze op het landhuis "Zwaluwdek" te Kalmthout.

Reeds op vijftienjarige leeftijd ontwierp Hugo hier zijn eerste zeiljachtje, het eerste uit een lange reeks van zeiljachten die zou eindigen met de "Askoy" II die in 1974 door hem werd verkocht aan Jacques Brel.

Hugo Van Kuyck werd architect en behaalde in 1932 aan de Gentse universiteit het diploma van burgerlijk ingenieur met onderscheiding. Na de Tweede Wereldoorlog werd hij voorzitter van de RYCB.

Hugo Van Kuyck was enorm begaafd en had een brede interessesfeer. In 1934 behaalde hij zijn vliegbrevet en in 1936 het brevet van schipper ter kustvaart. Hij ruilde in deze periode zijn prachtig hoogaarsjacht "Reiger" voor een vliegtuig waarmee hij de nodige vliegervaring opdeed die hem later nog van pas zou komen.

In 1935 behoorde hij tot de stichters van de Belgische Marine Academie die werd ingericht met de bedoeling de wetenschappelijke studie van alle scheepvaartangelegenheden te ondernemen en te begunstigen.



Op 27 januari 1938 vertrok Hugo Van Kuyck vanuit Antwerpen aan boord van zijn schoenerjacht "Askoy" voor een wetenschappelijke expeditie.

Nationaal scheepvaartmuseum, Antwerpen.

In 1938 vertrok hij met zijn schoener de "Askoy I", naar zijn ontwerp gebouwd op de scheepswerven Cockerill te Hoboken, voor een wetenschappelijke expeditie die door het uitbreken van de oorlog werd onderbroken. Hugo keerde onmiddellijk terug naar België maar bleef doordat hij in deze periode doceerde aan de Yale-University, ook beschikken over een visum voor de Verenigde Staten. Hiervan gebruikmakend bracht hij in 1940 de laatste Belgische diplomatieke correspondentie over naar de Verenigde Staten.

In 1942 vervoegde hij de genietroepen van het US-army. In 1943 werd hij belast met het in kaart brengen van de Normandische kusten ter voorbereiding van de landing. Vanuit Londen leidde hij de Beach intelligence section waarbij hij volgens een nieuwe door hem ontworpen methode het ganse landingsgebied in kaart bracht. Na de oorlog kreeg hij hiervoor verschillende onderscheidingen van diverse naties. Voor bewezen diensten werd hij in 1945 bevorderd tot Luitenant-kolonel van het U.S. Army. In ons land werd hij korvetkapitein van de Belgische Marine.

Na de Tweede Wereldoorlog ontplooidde hij zich tot befaamd architect. Onder de vele projecten waaraan zijn naam verbonden is staat vooraan zijn ontwerp voor Antwerpen-Luchtbal. De kantoren van de Sociale Voorzorg te Brussel en te Antwerpen, een aantal paviljoenen voor de wereldtentoonstelling van 1958 te Brussel en een aantal Belgische ambassadegebouwen, in opdracht van het Ministerie van Buitenlandse Zaken, behoren tot zijn verdere realisaties.

Niettegenstaande zijn schitterende carrière als architect bleef Hugo Van Kuyck ook zijn passie "Het zeilen" trouw wat hem het voorzitterschap van de R.Y.C.B. bezorgde tot in 1971.

Na zijn overlijden in 1975 duidde Baron Kronacker hem als bijster intelligent, wetenschapper, kunstenaar, uitzonderlijk innemend en buitengewoon bescheiden !



Luchtfoto genomen vanaf een Lockheed F5 van het gebied ten westen van Utah-Beach ter voorbereiding van operatie "Overlord", s.d.  
Imperial War Museum, London

# De landing in Normandië

In 1943 werd op de conferentie in Québec beslist om in 1944 een grootschalige invasie te plannen op het Europese continent. Deze invasie kreeg hier de codenaam "Overlord" mee.

In plaats van de operatie te plannen aan de Noord-Franse kust, dicht bij de Engelse kusten - zoals de Duitsers hadden verwacht - verkozen de geallieerden om aan wal te komen in Normandië waar de kusten door de Duitsers minder versterkt waren dan in Calais. Dit gaf hen het voordeel van de verrassing.

In Normandië was echter geen grote haven voor het lossen van zwaar oorlogsmateriaal voorhanden.

Daarom werden door de geallieerden twee kunstmatige havens gebouwd, één in Arromanches in de Britse sector en één aan Omaha Beach in de Amerikaanse sector. Speciaal uitgerust oorlogsmateriaal werd hier ontworpen om de troepen bij te staan tijdens de aanval.

De landing werd zeer grondig voorbereid. De kusten werden zorgvuldig gefotografeerd en in kaart gebracht, rekening houdend met de getijden volgens het systeem bedacht door Major Hugo Van Kuyck.

De soldaten werden zorgvuldig getraind en oorlogsmateriaal werd verzameld.

De eigenlijke landing begon tijdens de nacht van 5 op 6 juni 1944 met de bedoeling om zo snel mogelijk enkele sleutelposities in bezit te krijgen.

Tussen 6.30 en 7.30 uur werden naar planning 135.000 soldaten en 20.000 voertuigen op 5 landingsstranden tegelijk aan wal gebracht. Deze operatie werd een groot succes ondanks de onverwacht grote verliezen bij de Amerikanen in Omaha Beach.

Vervolgens trachtten de geallieerden stap voor stap de Duitse divisies terug te dringen. De Britten konden daarbij Caen bevrijden terwijl de Amerikanen de val van de haven van Cherbourg voor hun rekening namen.

In het noorden aangevallen door Britten, Canadezen en Polen terwijl de Amerikanen en Fransen aanrukten vanuit Alençon in het zuiden begonnen de Duitsers zich terug te trekken.

Op 21 augustus 1944 werd in Tournai-sur-Dives de slag om Normandië beslecht waarbij geallieerden hun eerste overwinning op het continent konden vieren. Drie dagen later staken ze de Seine over en werd Parijs bereikt.

# Landing in Normandië

**Tekst van de voordracht gehouden door Hugo Van Kuyck op 11/02/1948**

Ik veronderstel, dat u zich wel rekenschap geeft dat het in een spreekbeurt van nauwelijks één uur, praktisch onmogelijk is een gedetailleerde uiteenzetting te geven van de landing in Normandië.

Ik zal nochtans trachten u een idee te geven van de twee voornaamste fazes, t.w. : de voorbereiding en het begin der uitvoering. Ik zal trachten u hiervan een vluchtig schets te geven zonder in technische details te treden, maar niettemin het ingewikkelde van een zulkdanige onderneming doen uitschijnen.

U allen, die onder de Duitse bezetting hebt geleefd, en met een dagelijkse angst de marteling van hun tegenwoordigheid heb moeten verduren, u hebt zich zeker niet kunnen indenken, wat nodig ging zijn om uw bevrijding te bewerkstelligen. Twee jaren van onophoudelijke inspanning, twee volle jaren van verwoed werken zijn hiervoor maar juist voldoende geweest.

Een gecombineerde Britse en Amerikaanse staf heeft alle voorzienbare details moeten uitwerken voor een onderneming, die het klaarste der hulpmiddelen der geallieerden ging gebruiken. En die ze ging gebruiken in hoog geconcentreerde vorm. Heel de Amerikaanse en de Engelse industriën zijn moeten gecombineerd worden, alle materialen "gepooled" worden om de nodige productie te bekomen.

Oorlogsmateriaal, schepen, vliegtuigen moesten ontworpen en getest worden. Daarna moest hun productie opgezet worden en moesten zij met duizenden gebouwd worden en naar Engeland, de basis der gehele operatie, overgebracht worden. Dit alles bleek ontzettend ingewikkeld en moeilijk, voor duizend en één reden. Eén der voornaamste was, dat de duikbootoorlog in die maanden op zijn ergst woedde. Schepen, niettegenstaande het varen in konvooi onder vlootprotectie, vergingen met tientallen.

Honderden duizende mannen moesten getraind worden en dan naar Engeland overgebracht. Tegelijkertijd moesten het landleger, de marine en het luchtleger gevormd en opgeleid worden. Van de ene kant moesten techniekers gemobiliseerd worden voor het bedienen der verschillende moderne hoog gemekaniseerde wapens, aan de andere kant had men diezelfde mensen dringend nodig op de scheepswerven of in de werkplaatsen. U kunt zich aldus inbeelden wat al moeilijkheden de "draftboards" gekend hebben bij het oproepen dezer verschillende klassen.

Nochtans heeft Amerika, een essentieel weinig militair land (haar leger en vloot bedroegen in vreedstijd slechts 160.000 manschappen) de mogelijkheid gevonden in minder dat twee jaar tijds 9.000.000 man onder de wapens te brengen.

Al deze jongens moesten eerst en vooral een algemene onderrichting als soldaat of matroos krijgen, en dan nadien een gespecialiseerde onderricht voor hun wapen, en dit in technieken of militaire doctrines die, zoals de Amerikanen zeggen, nog steeds "in a state of flux" waren.

Dit onderricht werd gegeven door "instructeurs" die dikwijls zelf nog maar pas van de schoolbank kwamen.

350.000 officieren, van de land-, zee- en luchtmachten, die deze mannen onder hun bevel kregen, hadden in enkele maanden tijds hun vorming gekregen waarvan ik omvang en diepte aan uw oordeel overlaat.

Deze reusachtige taak, reeds zo moeilijk van een zuiver technisch standpunt bekeken, werd nog belemmerd door duizend en één hindernissen, van zuiver menselijk aard.

De mens is een dier vol tegenstrijdigheden. Het is reeds verrassend vast te stellen, hoe weinig gevoelig hij is aan de macht der verbeelding. Van natuur uit is hij zeer traditioneel en klampt zich vast aan de mooie oplossingen die hij altijd gekend heeft en welke men in de boeken vindt. Als de verrassingen van het leven hem dan plots komen storen, en de klassieke oplossingen de nieuw gestelde vraagstukken niet meer ontknopen, dan is hij nog meer verloren dan ontgoocheld. Maar niettegenstaande dat blijft hij dwars aan alle veranderingen. De nieuwe wapens, het vliegtuig onder al zijn vormen, de gemotoriseerde strijdkrachten geleid door vliegtuigen, de onderzeeboten in flotillevorming om slechts enkele van de vele te noemen, hadden eind 1940 en niettegenstaande de bewezen overwinningen en gedurende de "Blitzkrieg", nog slechts weinig hogere officieren van de generale staf van de Verenigde Staten overtuigd van hun noodzakelijkheid.

Al deze hindernissen, welke ik "academisch" zal noemen, en welke slechts zeer traag tot een oplossing kwamen, werden nog verhoogd door allerlei grote en kleine conflicten.

Allereerst de intrest conflicten in het Amerikaanse binnenland - bv. in 1942 werd, bij decreet van President Roosevelt, de ganse Amerikaanse industrie om zo te zeggen een "geleide industrie". De leiding hiervan werd toevertrouwd aan het "War Production Board", een soort hogere raad en onder voorzitterschap van Donald Nelson. Deze was werkelijk een tzaar der productie, met een absolute controle op alle fabrieken, alle grondstoffen en werkkrachten.

Machtige industriëlen, politieke vijanden van President Roosevelt, verzetten zich met hand en tand tegen deze organisatie, welke zo tegenstrijdig was met de Amerikaanse traditie van economische vrijheid, en onderwierpen zich uiteindelijk maar uit zuiver patriotisme.

Vervolgens zijn conflicten ontstaan tussen geallieerden. Conflicten van zienswijze, van te volgen programma.

Bijvoorbeeld in het begin van 1942 leden de Amerikanen ernstige militaire tegenslagen in het Oosten, terwijl zij bezig waren hun industrie om te bouwen in het vooruitzicht van "totale oorlog". Zij verloren in die strijd de Philipijnen en de helft der kleine door hen bezette eilanden.

Niettegenstaande het feit, dat de Amerikaanse leiding, beter ingelicht of klaarder ziende, prioriteit gaf aan de oorlog tegen Duitsland, eiste de publieke opinie in de Verenigde Staten vooral bescherming tegen het "gele gevaar".



Daartegenover echter, en niettegenstaande het verlies van Singapore, bleef het conflict voor de Engelsen Europees.

Het voor hen belangrijke centrum bevond zich, onmiddellijk aan Europa grenzend, in Noord-Afrika, de Oostelijke Middellandse zee en het Nabije Oosten.

Zo kwam het, dat de geallieerde leiders er uiteenlopende opinies op na hielden over de diepzinnige aard van het conflict van de aan te nemen basisstrategie. En heel wat water vloeide over de dam alvorens ze het hierover eens werden. Wij hebben nog de nodige tijdspectief niet om te oordelen ..... en het is de geschiedenis, die zal moeten uitwijzen, of de politieke vooruitzichten van een Churchill niet het merk van de echte profetische genie dragen.

De hulp aan Rusland als "lend-lease", de op dat ogenblik altijd twijfelachtige uitslag van hun veldslagen, verwerkte nog meer wantrouwen in Amerika, waar de publieke opinie, toen misschien even sterk als nu, anti-communistisch was.

Gelukkig voor de Verenigde Staten en de wereld, bevond zich, boven deze ontelbare moeilijkheden verheven, een Leider die de toestand klaar en duidelijk inszag. Franklin Roosevelt, volmaakt diplomaat en handig President, leidde zijn land ter overwinning met een ontembare energie, waarvan zelf zijn fysisch gebrek de impuls niet kon temperen. Overwinning, waarvan hij één van de grote bewerkers is geweest, overwinning, die hij met overtuiging voorzien en verwacht had, maar waar hij helaas, door zijn vroegtijdige dood, geen getuige heeft mogen van zijn.

Het is, met als achterplan aan de ene kant de reusachtige krachtinspanning om alle geallieerde hulpmiddelen bijeen te brengen en aan de andere kant de onverpoosde strijd tegen mentale verwarring, dat wij de eerste afbakening vinden van de weg tot de bevrijding van Europa.

Begin 1942 besluiten Washington en London, datzelfde jaar nog over te gaan tot een landing op het vasteland. In juli 1942 werd er echter van gedacht veranderd en besloot men een landing te wagen in Noord-Afrika, waar de vijand slechts een veel zwakkere weerstand kon bieden.

Nochtans, gedurende de maand augustus 1942, ondernam een "Task-Force" -dit is een soort van commandogroep voornamelijk bestaande uit Canadezen, en onder de bevelen van Admiraal Mountbatten- de befaamde landingsraid op Dieppe. Het resultaat hiervan, met al de ontgoochelingen en valse hoop, is u voldoende bekend. Deze raid, welke op zichzelf een magnifieke avonturiers-onderneming was, was eigenlijk nihil in opvatting en een totale mislukking in uitvoering. Hij verschaftte nochtans enige kostbare inlichtingen; o.a. werd hier het bewijs geleverd van de belangrijkheid om zulkdanige onderneming niet te ondernemen zonder ze te dekken door een uitgebreide luchtmacht.

Deze raid op Dieppe heeft bovendien nog onverwachte en gelukkige gevolgen gekend, waaraan niemand op dat ogenblik gedacht heeft en wij zelve slechts geruime tijd na de lan-

ding in Normandië beseften, nl. het feit dat, bij de ondervraging der krijgsgevangene Duitse officieren, zeker 80 % ten stelligste overtuigd waren, vóór de onderneming van 6 juni 1944, dat een geallieerde landing gedoemd was tot mislukking en dat zulkdanige ondernemingen onmogelijk te verwezenlijken waren. Deze overtuiging was gebaseerd op de conclusies, welke hun militaire commentatoren getrokken hadden uit de nederlaag te Dieppe. Aldus waren zij dubbel het slachtoffer geworden én van ene van onze vergissingen, én van hun eigen propaganda.

Na de landing in Noord-Afrika in januari 1943, werd gedurende de Conferentie van Cassablanca door Roosevelt en Churchill, en vooral op aandringen van deze laatste, besloten te ontschepen op Sicilië en verder de strijd in Italië door te zetten en aldus werd de invasie van West-Europa weer uitgesteld. Hierop echter kwam een sterke reactie in Amerikaanse militaire middens.

Gedurende de maand mei 1943 vergaderden zij opnieuw te Washington, samen met de "Combined Chiefs of Staff" en besloten alsdan de aanval op de "Festung Europa" te wagen in de lente van 1944. Toen werd ook een principiëel besluit genomen over de eenheid van bevel, zonder echter een "Supreme Allied Commander" aan te duiden. De Engelse Lt. Gen. Morgan werd benoemd als overste van de Generale Staf. Door een kleine speling der initialen, onbegrijpelijk voor oningewijden, werd hij Cosac genoemd, naam welke later werd uitgebreid tot zijn gehele Staf. Deze Staf moest het plan opmaken van de veldtocht, plan dat later bekend werd onder de codenaam "Overlord". -men beweert, dat Churchill zelf deze naam gekozen heeft-. In juli 1943 was dit project in grote trekken klaar om ter uiteindelijke goedkeuring voorgelegd te worden.

Gelieve mij nu een kleine afwijking toe te staan.

Wanneer u langs de Belgische of Nederlandse kust gewandeld hebt, en alzo gelegenheid had de machtige versterkingen welke de Duitsers ons achterlieten te inspecteren, hebt u zich zeker rekenschap gegeven, wat een landingsoperatie betekende. Uw verbeelding moet zeker wel getroffen zijn geweest door de moeilijkheden, de gevaren en de verrassingen verbonden aan een ontschepping op een zo sterk verdedigd strand. Mannen, gezeten in kleine bootjes, welke betrekkelijk traag vooruitgaan en onder het aanhoudende artillerievuur der kustbatterijen vallen, naderen de kust.

Zij, die de kust bereiken, moeten eerst te voet de branding doorwaden en nadien, nat tot op de huid en zwaar geladen, een strand oversteken zonder de minste dekking, onder het vuur van machinegeweren en mortiers, om alzo ten aanval te trekken op de vijandelijke stellingen, die nog van kortbij door hindernissen van allerlei vorm, mijnvelden en draadversnellingen, beschermd zijn.

Welnu, niettegenstaande al deze moeilijkheden, en dit klinkt misschien paradoxaal, is deze fase van de landing niet de moeilijkste en ook niet de voornaamste.

De voornaamste fase in een landingsoperatie is het werkelijke gevecht, dat te land moet geleverd worden en dat 2,3 of misschien 8 dagen later komt en voor hetwelke al het nodige moet aan wal gebracht worden.

Dit gezegd, kom ik terug tot plan "Overlord" in zijn beginstadium: er werd besloten, dat de landing in Normandië zou plaats hebben. Andere kuststreken waren onder beschouwing geweest. België bijvoorbeeld, Noord-Holland, de Franse kusten tussen de Seine en Calais. Maar alhoewel sommige van deze kusten een meer voordelige tactische ontwikkeling na de landing toelieten, werd nochtans, na alles gewikt en gewogen te hebben besloten op de 75km. kust, die tussen Quisterham en Sainte-Mère-Eglise liggen, te landen.

Deze kuststreek lag dicht bij de Engelse havens en kon gemakkelijk bereikt worden van uit de vliegvelden in Zuid-Engeland, die door de gevechtsvliegtuigen en jagers die de landing steunden, moesten gebruikt worden. Waarschijnlijk hebben de Duitsers zich reeds verwacht aan een grootscheepse aanval aan de monding van de Somme of aan de Belgische kust, gezien de veel voordeligere en tactische situatie die zich op deze plaatsen kon ontwikkelen na een landing, en welke een spoedig einde van de oorlog hadden kunnen meebrengen. Maar ook deze kusten hadden de Duitsers het best verdedigd en uitgerust om, desgevallend, aldaar een definitieve beslissende veldslag te leveren.

Nochtans bood Normandië ook werkelijk grote voordelen voor de geallieerden, indien zij de bruggen over de Seine konden vernielen en alzo onbruikbaar houden voor de vijand. Op die manier moest deze een enorme omweg afleggen, tot achter Parijs, om zijn troepen te verplaatsen, bevoorrading aan te voeren, en strijd te komen leveren. Verder kon Cherbourg en eventueel de havens van Zuid-Bretagne ten spoedigste ingericht worden als geallieerde basis. En in ieder geval was deze kuststreek minder versterkt.

Toen in augustus 1943 de geallieerde commandanten in een historische conferentie te Quebec bijeenkwamen werden de preliminaire plannen goedgekeurd. Van dan af werd er ernstig aan hun realisatie doorgewerkt.

U moet zich goed rekenschap geven, dat, zoals ik het daareven reeds aangehaald heb, in een landingsoperatie zoals die van Normandië de aanval van de eerste dag een grote rol speelt, maar niet de hoofdrol, dat het vooral wat daarna komt is, dat de operatie zal doen lukken of mislukken.

De grote veldslag moet geleverd worden tien of twintig kilometer in land. En het succes van die slag zal afhangen van wat het mogelijk zal gebleken zijn de eerste dagen na de initiele landing aan wal te brengen van manschappen, artillerie en tanks en vooral proviand, munitie en olie.

Maar buiten al de moeilijkheden die ten slotte toch opgelost werden, was het dan ook soms met wringen en duwen, waren er ook problemen onherleidbaar gebleven. Bijvoorbeeld: de Engelsen hadden drie afzonderlijke bevelvoeringen voor land-, zee- en luchtmacht, de Amerikanen daarentegen hadden maar een bevel. Nooit was men erin geslaagd de communicatiesystemen te unificeren. Aldus bleek het noodzakelijk, dat ieder leger zijn autonomie behield in het veld.

Uiteindelijk werd dan besloten, dat de Engelsen de oostelijke sector zouden nemen, welke rechtstreeks zou bevoorrad worden vanuit de havens der Zuid-Engelse kust, en de Amerikanen de Westelijke sector, waar zij dicht bij hun vertrekbasissen in West-Engeland waren.

Nog andere moeilijkheden rezen op: het plan "Overlord" was een campagneplan, maar er werd geenszins in gesproken over militaire technieken, inzonderheid die nodig voor de landing.

Reeds sedert het begin 1942 had in de Verenigde Staten het leger de "Engineer Amphibian Command" opgericht te Cape Cod, Massachusetts, om aldaar landingstechnieken te ontwikkelen, en ook de nodige opleiding te geven aan de gespecialiseerde troepen voor de uitvoering van zulke operaties. U.S. Navy richtte gelijkaardige opleidingscentra in. De Engelsen hadden in Schotland de "Combined Operations Training Centers". Maar al de aldaar ontwikkelde technieken, sterk uiteenlopend, lieten nog heel wat te wensen over. Daarom juist, richtten de Amerikanen in augustus 1943, in Engeland, op de stranden van Devonshire, de "Assault Training Center" op, waar leger en marine samen werkten. Daar werden dan de definitieve methodes voor de landing in Normandië vastgelegd. Het was tevens hét centrum voor de opleiding der Amerikaanse troepen, welke zouden deelnemen aan de landing. Ik geef u binnen enkele ogenblikken nadere uitleg over deze training.

Gedurende de conferenties van Teheran en Caïro, in december 1943, werd een uiteindelijke beslissing genomen en werd 1 mei 1944 als datum verkozen. Tegelijkertijd werd Generaal Eisenhower, op dat ogenblik bevelhebber in de Middellandse zeegebied, benoemd als "Supreme Allied Commander", bijgestaan door Generaal Montgomery en Maarschalk Leigh Mallory voor de luchtmacht.

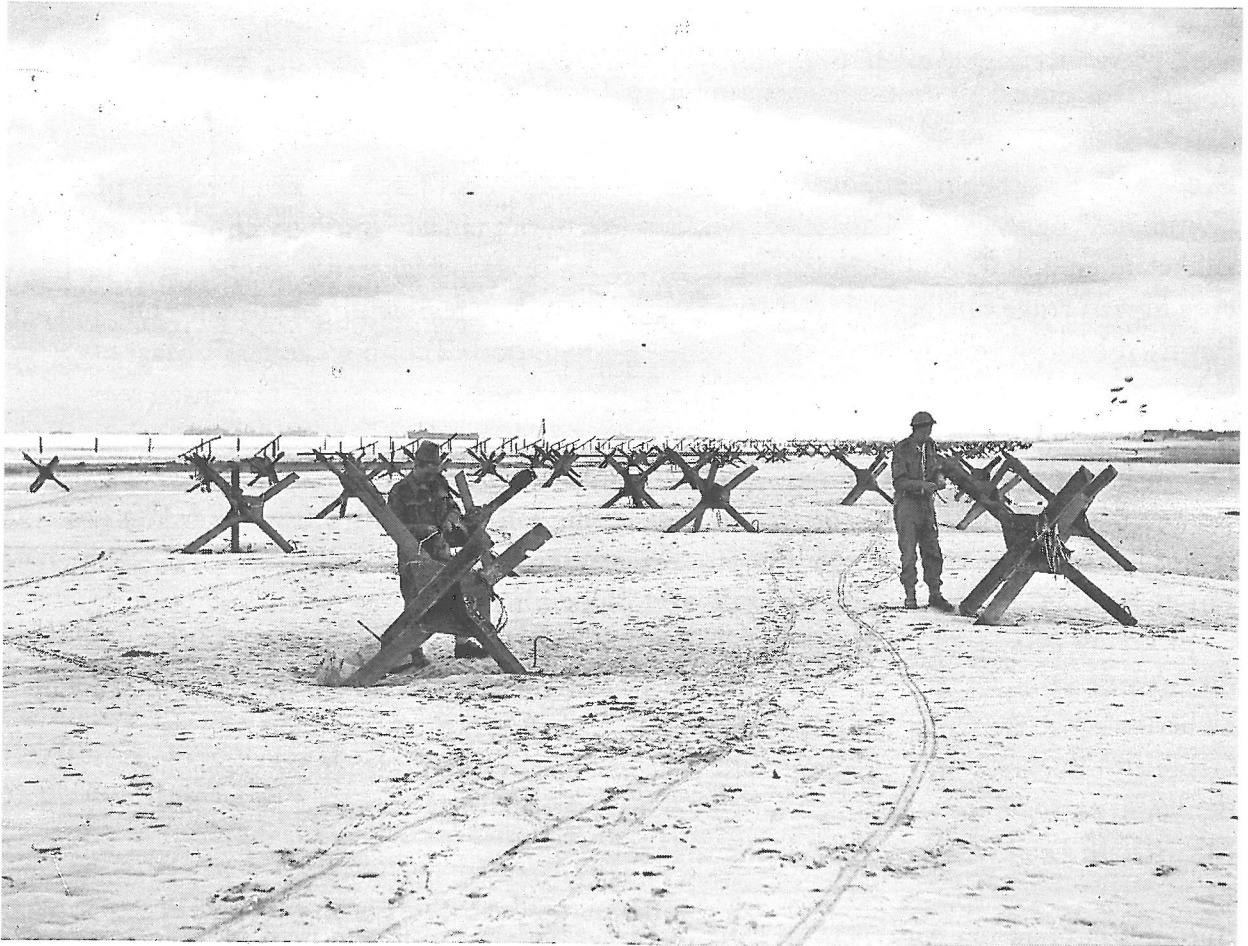
In juni 1944 had het Amerikaanse leger ongeveer anderhalf miljoen man in Engeland en ongeveer 2.500.000 ton materiaal. Generaal Eisenhower nam het effectieve commando in februari 1944 en toen werd hij bevelhebber van de Supreme Headquarters, Allied Expeditionary Force, in andere vorm: SHEAF. Van die datum af trad de voorbereiding in een meer effectieve faze.

Maar er was nog een "bottleneck". Wij hadden niet voldoende "landing barges". Enerzijds hadden de operaties in Zuid-Italië er niet voldoende vrijgemaakt en anderzijds was de produktie aan de verwachtingen ten achter gebleven. Eens te meer is men verplicht, en ditmaal tot de grote woede der Russen, die datum achteruit te brengen. Hij werd nu van 1 mei op 1 juni gebracht, of de eerste voordeligste dag daarna.

De landingspunten werden nu nader bepaald en onderverdeeld. De Engelsen zouden landen van Quistreham tot Ver-sur-Mer, op een reeks strandjes die aaneenhielden. De Amerikanen meer Westwaarts, op twee grote afzonderlijke stranden, die de code-namen "Omaha" en "Utah" droegen. Alles bijeen was die kuststrook ongeveer 75 km. lang.

De luchtaanvallen, die door de R.A.F. en de Amerikaanse Air Force moesten uitgevoerd worden op de vijandelijke installaties, wegen, spoorwegen en bruggen, werden nu op grote schaal aangevat.

De ergste luchtaanvallen kwamen in mei, toen er ongeveer 40.000 ton bommen uitgeworpen werden op Duitsland en de vijandelijke posities in Frankrijk.



Leden van de commandotroepen trachten obstakels op de Normandische stranden te vernietigen, 1944.  
Imperial War Museum, London.

Alle troepen, die de landing moesten uitvoeren stonden onder leiding van Maarschalk Montgomery en waren gegroepeerd onder de 21ste Legergroep.

Van Amerikaanse zijde waren de stormtroepen die de landing zelve moesten doen, keureenheden van het 5de en 7de legerkorps.

Het is misschien interessant u in een paar woorden te vertellen hoe die gekozen werden: zodra een divisie aangeduid was geworden om aan de aanval deel te nemen, werd uit elk drie regimenten dezer divisie een bataillon gekozen. Deze drie bataillons, met de nodige artillerie en verbindingstroepen en verbindingsgroepen, werden verenigd in wat men noemt een "regimental combat team". Zij vormden de stormeenheden van deze divisie.

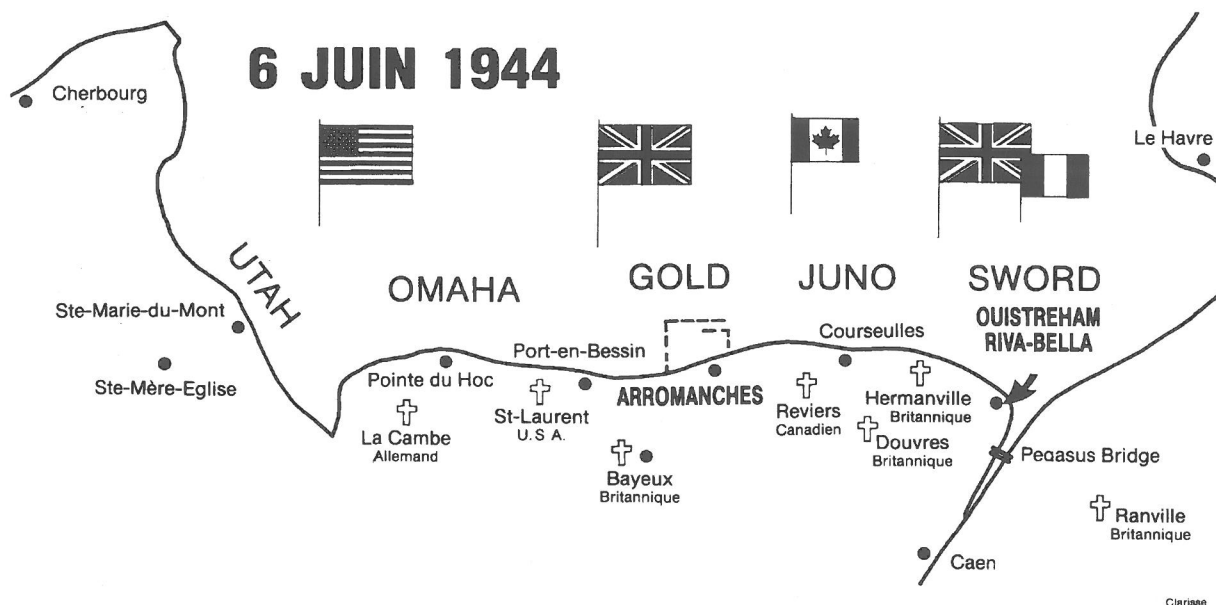
Deze keurtroepen, getrainde infanterie-soldaten, en die bijna alle vuur gezien hadden, ondergingen nu in een der "Assault Training Center", zes speciale oefeningen in landingsoperaties. Dagelijks, bij het krieken van de dag, werden zij geland op een strook kust ergens in Zuid-West Engeland, kust gekozen voor haar goede gelijkenis met die van Noord-West Frankrijk. Deze oefenkusten waren uitgerust met een goede nabootsing van de sperren en hindernissen die zij op vijandelijke kust gingen ontmoeten. Om de training nog realisti-

scher te maken, werden die oefenlandingen onder echt vuur ondernomen. Met dien verstande, dat de machinegeweren over het strand schoten, maar op een vaste hoogte van 75 cm.. Zodoende waren de mannen gedwongen te kruipen en zich voort te trekken op handen en voeten. Als u in uw verbeelding daarbij voegt, dat het winter was, dat iedereen soms urenlang doornat van het landen, op het strand moest liggen, dat stikkende rookwolken het gebruik van gasmaskers nodig maakten, dan realiseert u gemakkelijk dat de training van die stormtroepen geen kinderspel was.

Op de film krijgt u straks een hele reeks zichten van die oefenperiode te zien, mannen die uit landingsscheepjes in 't water waden, mannen die met koorden op rotsen klimmen, mannen die over hinderpalen koers lopen, en u zult zich rekenschap geven, dat de oefening even gevaarlijk als de aanval zelve was. Wij hebben er ook vele mannen bij verloren.

Op de vier maanden, dat ik instrukteur bij dit center was, bijna 600 man, als ik mij goed herinner. Dit was echter de enige wijze om vast te stellen, of de mannen de nodige fysieke en morele kwaliteiten bezaten om te weerstaan aan dit werk.

Diegenen, die voor wie dit werk te hard bleek of te gevaarlijk scheen, konden een der doktors of een der instructeurs gaan vinden om hunne overplaatsing te vragen naar een der andere bataillons van hun vroeger regiment, waar trouwens altijd een reeks hetekoppen klaar stonden om de plaats der meer timieden in te nemen. Deze overplaatsingen werden niet op hun militaire "record" gemerkt, en zo heeft meer dan een der meer pacifieke soldaten zich uit een netelige toestand gehaald zonder dat het al te ver gehoord werd. Na die natuurlijke selectie en zes weken training waren deze "assault combat teams", nog slechts samengesteld uit "tough guy's", flinke en betrekkelijk ervaren kerels die tot alles klaar waren.



Kaart met aanduiding van de vijf landingsplaatsen aan de Normandische kust

Buiten deze infanterie en artillerietroepen, die de stormeenheden uitmaakten, maar die ook na de landing verder in land moesten doorvechten, bestonden er in het Amerikaanse leger stormeenheden van de genie, die speciaal getraind waren en niets anders deden dan landingsoperaties.

Deze droegen de naam van "Amphibians", omdat zij evengoed op het land als op het water thuis hoorden.

Hun opdracht was van heel de landing technisch voor te bereiden en ze uit te voeren met de stormtroepen. Zij moesten namelijk alle hindernissen op de kust opblazen en wegruimen, zodat het lossen van de landingsbargen kan beginnen. Deze troepen verlaten echter het strand niet. Als de legers verder in land trekken blijven zij het lossen op de kust verzekeren. Maar het ging niet enkel om mensen klaar te krijgen: honderden duizenden tonnen materiaal moesten verzameld worden, klaargemaakt worden voor inschepen om in de juiste orde ontscheept te kunnen worden. En als u zich inbeeldt hoe wisselvallig een militaire operatie kan zijn, en welke diversiteit van materiaal en bevoorrading van allen aard nodig zijn, kunt u zich ook inbeelden wat een kopbrekende puzzel dit alles was.

Het onmisbaar technisch document van een soldaat is zijn landkaart. Voor landingsoperaties zijn speciale kaarten nodig, die een gedeelte van het land, een gedeelte van de zee, en vooral het strand tonen. De getijden op de Normandische kust zijn bijzonder sterk; de dag der landing was er ongeveer 6 meter hoogteverschil tussen hoog en laag water. De hoogten van het getij, in functie van het uur, moesten dag voor dag in de kaart te brengen zijn, om weken op voorhand de plannen te maken. Niet enkel, zoals ik het reeds gezegd heb van de grote aanval op D dag, maar op D + 1, D + 2, enz., wanneer de zware losoperaties op het strand aan gang zijn. Verder moeten alle hinderpalen, door de vijand op het strand gebouwd, nauwkeurig in kaart gebracht worden, alle verdedigingen, forten, versterkte punten, machinegeweerposten, observatieposten, en nog meer.

Al deze inlichtingen werden genomen van speciale luchtfoto's, en werden dag voor dag bijgehouden om tot op het laatste ogenblik de troepcommandanten te kunnen inlichten van de nieuwste veranderingen. Vele van deze inlichtingen waren ons toegekomen langs de prachtige geheime diensten in het bezette gebied. Deze inlichtingen waren echter dikwijls zo uiteenlopend, dat ze enkel konden gebruikt worden na verificatie door luchtfoto's.

Dan werden speciale voorspellingen gemaakt om de beste omstandigheden voor de stormlanding zelve vast te stellen. Zoals ik u reeds zegde, werd op 1 juni 1944 als 'target date' voorgesteld. Na zorgvuldige vergelijking van de condities van maan en tij, voor de vereisten van alle diensten die deelnamen in de landing, werd rond midden mei vastgesteld, dat op 5 juni de dag zou zijn. Gedurende deze hele periode hadden de Engelse en Amerikaanse vlootten met kleine landingsflottiljes bijna dagelijks tochten ondernomen in het kanaal. Deze tochtjes hadden het dubbele voordeel de Duitsers aarzelend te houden over onze inzichten, en onze mannen te oefenen. De parachutisten en de luchtinfanterie oefenden in het groot.

Op 3 juni was iedereen ingescheept. Ik zelve ging mee met de Flottilje "O" die op "Ohama" beach moest landen.

Onze stormgroep van het 5de legerkorps was ongeveer 5.000 man sterk, en was ingescheept op een zestigtal schepen van alle slag. De LST 309 wachtte mij op de rede Weymouth.

'Zaterdag's namiddag was het weer helder, met een flinke westelijke bries, maar het werd slecht gedurende de nacht. 's Zondagsmorgens kregen we het bevel van onder de Engelse kust te blijven kruisen.

Er stonden witte koppen op een grauwe zee, en lage luchten joegen door de hemel. Ik vermoedde wel, dat voorlopig tenminste, de besloten plannen niet zouden doorgaan.

's Zondagsmiddag kreeg ik het bevel naar het commandoschip te komen, en een sloep bracht mij er heen. Daar merkte men direkt de teneergeslagen stemming. De weersvoorspelling was weinig aanmoedigend.

Eindelijk, rond vier uur, vernamen wij dat Generaal Eisenhower besloten had de operatie voorlopig niet op te geven, en dat hij 's anderendaags een definitieve beslissing zou nemen. Ik voer terug naar mijn schip in de nacht, en de schipper van mijn motorsloep had al de moeite van de wereld om in de blackout mijn LST terug te vinden.

's Nachts werd het weerbericht iets beter. Men voorspelde voor dinsdag helder weer 's morgens, overtrokken 's avonds. Dat zou niet te kwaad zijn: het was goed voor de parachutisten en glijders, het was goed voor de luchtbombardementen, het was goed voor de observatie van het marinegeschut.

Daarom nam om 4.15 uur 's morgens maandag, generaal Eisenhower de definitieve beslissing tot de aanval over te gaan. Deze werd gezet op 6.30 uur dinsdagmorgen. Dit zou vollen dag zijn, een paar uur na zonsopgang, en kort na laagwater.

De flottiljes hervormden zich in konvooi om het kanaal over te steken. Er woei nog een stijve bries, de hemel was helemaal overtrokken, maar de zee was handelbaar en de visibiliteit betrekkelijk goed.

Ik zou u nog lang willen spreken over allerhande interessante details, maar mijn tijd kort. De film trouwens zal in u in beeld veel meer en beter tonen dan ik u kan vertellen. Op het doek zult u de verschillende schepen zien voor de landing gebruikt:

De grote LST, met twee deuren en een valbrug, de kleinere LCT, open scheepjes met enkel een valbrug. Alle bij-schepen voor het transport van tanks en zwaar equipment. De LCI, kleine snelle infanterie transportschepen, met twee loopbrugjes aan de voorstevens. Dan nog de kleinste LCM en LCV, die de manschappen van de grote schepen geankerd op de rede tot op het strand brengen.

Gij zult ook rare zeemonsters zien, de "Duck", de "Waesel", de "Alligator", de "Buffalo", die allen op land en in het water thuis horen.

De film zal u de landing zelve tonen.

De cineast, door het gehakt ritme der verschillende filmsneden, heeft er het dramatisch effect aanzienlijk van verhoogd. Ik heb aan de operatie deelgenomen van het begin af. Het was zeer indrukwekkend, maar heel verward en eerder traag. Als ik het gehele schouwspel enige maanden daarna in de bioscoop heb gezien en de beelden op het scherm in hun ritme deze uit mijn herinneringen deden herleven, voelde ik hoe aangrijpend zo'n spektakel wordt en het scheen mij voor 't eerst vreselijk angstwekkend.

Misschien komt het, doordat men bij het beleven van de onvergetelijke ogenblikken van de strijd tijdelijk ongevoelig is voor het weezinwekkende ervan. Ook is het mogelijk dat, indien men even ophoudt te denken om rondom zich te kijken, alleen het absurde van de strijd tot u doordringt.

Ik wil trachten u dit te schetsen door enkele anecdoten:

Kort na het begin van de strijd, met de zevende aanvalsploeg, ontscheeptte ik op "Ohama-Beach" met de "Beach Survey Party", die onder mijn bevel stond. Ik had de dienst geleid die o.a. de kaarten voor de landing had gemaakt. Deze kaarten vertoonden, zoals ik u daarstraks reeds zegde, alle technische en militaire gegevens welke men nodig had. Maar een belangrijk punt was problematisch gebleven: het was de "traficabiliteit" van het strand, d.w.z. het schatten van de draagkracht van het strand. Elk strand draagt gemakkelijk het gewicht van een voetganger, maar u hebt zich allen kunnen rekenschap geven van het feit, dat zandbanken of stranden, vooral op het ogenblik dat het ebt, onregelmatige weerstand bieden. U kunt zich indenken van welk belang dit is, wanneer men tanks, bull-dozers, artillerie en zwaar beladen vrachtauto's moet lossen en over het strand brengen.

Het vraagstuk van de "traficabiliteit" van een strand is dus van primordiaal belang voor een landingsoperatie en is moeilijk op te lossen door luchtfoto's. Om deze redenen werd een kleine groep specialisten, die de kaarten grondig kenden en die alle beschikbare documenten omtrent de structuur van deze stranden bestudeerd hadden, bij het begin van de ontscheeping belast met een vluchtige peiling, om na te gaan of op sommige plaatsen de vage inlichtingen waarop men moest steunen om die plans te maken, niet tot ernstige misrekening kon leiden. Dit was de "Beach Survey Party". Dit onderzoek liet me toe een wandeling te maken van de ene tot de andere zijde van "Ohama Beach", een éenige kans voor een officier en zeer interessante bevinding. De "Survey" omsloot insgelijks het onderzoek van de strandhindernissen, die vernield waren. Deze vernieling had een aanvang genomen bij lage tij, aanstonds na het begin der operatie, en was ongelukkigig niet al te best afgelopen. Bijna alle "engineers" die met dat werk waren belast, werden gedood of gewond door mitrailleurvuur. Bij de ebbe in de namiddag konden we oordelen, dat de open plaatsen in dit bos van hinderpalen betrekkelijk zeldzaam waren. Hier moesten wij dus op het ogenblik zelve landingsplaatsen improviseren, waar de LST zonder te veel gevaar konden aanleggen. Terwijl deze plaatsen klaargemaakt werden verliet ik met mijn mannen de rede om enkele grootste eenheden tot op het strand te loodsen.

De eerste eenheid waarmede ik terugkwam was een "Rhino-Ferry", een soort van grote platte pont, met kleine ophaalbrug vooraan en door twee grote buitenboordmotoren getrokken.

Deze buitenboordmotoren waren niet dezelfde als die welke u allen al wel gezien hebt op kleine sloepjes; het waren zware machines van 150 PK. Deze pont werd bovendien nog getrokken door een "sea'mule", een soort van onhandig klein sleepbootje. Ik doe hier beroep op de verbeelding van diegenen onder u die ietsafweten van het manoeuvreren van een schip, opdat zij zich rekenschap zouden geven van wat de handelbaarheid van zo'n wangedrocht kon zijn.

Voeg hier een stevige W.N.W. bries bij en een woelige zee, en u hebt een beeld van die pont, beladen met met bulldozers, artillerie en vrachtwagens met munitie. Achteraan ons vlot, aan elk der twee motoren bevond zich een matroos en een mechanieker. De kapitein,

een jonge adelborst der “sea-beas” zat gehurkt op het dekzeil van een der vrachtwagens met munitie, die bij deze gelegenheid dienst deed als commandobrug. Naast hem had hij een signaleur voorzien van twee kleine vlaggetjes, enig verbindingsmiddel met de kapitein van de sleepboot, die het compas had. Wij moesten hem de koers geven, en hij moest ons de peiling weergeven. Maar beide signaleurs moesten zeker een meningsverschil hebben over het gebruik van hun vlaggetjes, want ze zijn er nooit in geslaagd mekaar te begrijpen!

En dan zijn we zo maar blijven voortvaren naar het land toe, zonder uitleg, en zonder peilingen. En, eens te meer, heb ik me ervan rekenschap gegeven, dat, ondanks de mooiste plannen, toch uiteindelijk alles geregeld wordt door het spel der natuurwetten, die ons dan de onnodige en verrassende, maar soms magnifieke omwegen doen maken.

Wij moesten ontschepen tussen Saint-Laurent en Viesville in de sector “Dog Red”. Onze jonge pontonkapitein, steeds gehurkt op zijn camion, bestudeerde de kaart en wees de weg met grote gebaren aan onze Toogbootschipper. Ik had mij op een camion naast de zijne geïnstalleerd en speurde met mijn verrekijker onze landingsplaats op het strand. Halverwege naar “Dog Red” kreeg onze sleper stuk aan een van zijn twee motoren en een weinig verder viel ook de tweede motor stil. Wij lieten hem aan zijn lot over en gingen voort op eigen middelen. Op enige honderd meter van het strand begint een onzer eigen motoren te stotteren en valt eveneens stil. Werkelijk, het ogenblik was niet goed gekozen! En het is met onze enige overblijvende motor, dat wij er in gelukken het strand te naderen onder een verschrikkelijk spervuur van mortieren en artillerie. Enige ogenblikken voordat wij land raakten viel een artilleriesalvo op een vijftigtal meter afstand aan onze rechterzijde. Het zijn de fameuze Duitse 8 mm. Enkele seconden later viel een ander salvo op 20 à 30 meter links van ons. Hier zijn wij er! Elke seconde nu verwachtte ik er mij aan aan schot in onzer munitiecamions te zien vallen, wat zeker een puik vuurwerk zou veroorzaken hebben. Maar niets is gebeurd! Best mogelijk, dat juist op dat ogenblik de 88 mm. batterij, die verder in land stond, zich opgemerkt zag door onze luchtmacht en ophield met schieten om van standplaats te veranderen. Best mogelijk ook, dat juist op dat ogenblik de kanoniers zin hadden een cigaret op te steken.. Wij kwamen er in elk geval heelhuids af.

De stroom begon nu sterk oostwaarts te zetten en met onze enig overblijvende motor was het ons niet meer mogelijk de “Rhino-Ferry” naar de van hindernissen vrijgemaakte plaats te loodsen, alwaar wij hadden moeten droog vallen. Wij dreven oostelijk af, waar men op het strand de enorme van mijnen voorziene palen ontwaarde.

“Volle kracht achteruit”. Met onze ene kleine motor was dat niet veel. Toch zijn wij erin geslaagd ons heel langzaam van de kust te verwijderen. Maar de wind en stroom deden ons afdrijven naar Port en Bessin. De stroom verzette ons zoveel, dat wij de gehele lengte van “Ohama Beach” in volle actie voorbijdreven met een snelheid van misschien 1 à 2 knopen.

Het was een derde maal op één dag dat ik de gelegenheid kreeg het gehele strand te zien. Meter voor meter verwijderden wij ons van de kust, eerst buiten de branding en dan buiten het bereik der spervuren en door een mirakel, dat ik heden nog steeds niet begrijp, zijn wij niet geraakt geworden, op twee man na, die licht gekwetst werden door mitrailleurkogels.

Een “controboat” moet onze noodtoestand opgemerkt hebben, want tenslotte stuurde men ons een LCM, die met zijn 250 PK.moter en onze inmiddels gerepareerde tweede motor eindelijk toeliet weer tegen stroom op te komen.

Het schouwspel was fantastisch. De kust nog steeds onder het artillerievuur der vloot en ik zal me nog lang de kranige koelbloedigheid van een destroyer-commandant herinneren die, langs het strand lopend, tussen ons en de kust door, met zijn snelvurende kanonnen de krij-trotsen bekogelde in dewelke de vijandelijke observatieposten nog steeds opereerden.

Vanuit de zee gezien scheen de operatie niet al te best te lukken. Langsheen het strand was alle materiaal, druk beschoten, op verschillende plaatsen geheel vernield. Onze vrachtwagens waren met moeite door de branding geloodsd geworden, om dan op het strand te verbranden. De brandende benzine verwekte een dikke zwarte rook, die de wind in lange slieren over de heuvelen achter het strand deed trekken. Gelukkiglijk hinderde deze rook de Duitse waarnemers in hun observatieposten ingegraven. Van tijd tot tijd ontplofte een munitiewagen. De mannen omheen mij, zelfs diegenen die groen zagen van zeeziekte, volgden dit schouwspel zonder een gelaatspier te vertrekken, meer met een schittering in de ogen. Zij sloegen de "Texas" gade, een oud Amerikaans slagschip, dat 3 of 4 mijlen in zee voor anker lag en dat om de zoveel minuten op de kust een salvo van zijn grote 14-duim batterijen losliet. Eerst zag men een lange bliksemflits, daarna een vuil bruingele rookwolk, die heel het schip als aflikte, en dan, na enkele seconden, bereikte ons het geluid. Dit lawaai raakte het oor als een vuistslag. Op het land echter zag men het effect der obussen. Op de heuvels achter het strand verhieven zich fonteynen van aarde en stof vertikaal omhoog, die dan langzaam neerkwamen, verdreven door de wind. Onze mannen grijsden bij het gedacht aan de Duitsers, die zich in de schuilplaatsen van de heuvel hadden ingegraven.

De Luitenant, die het bevel voerde over de vorming vrachtwagens op ons vlot, ongevoelig aan het schouwspel maar bewust van zijn plicht, sloofde zich af met zijn manschappen aan het verstand te brengen, dat men de mond moest openen zodra men het licht van de kanonschoten zag, opdat de slag zich niet in de oren zou doen gevoelen. Maar daar stoorde de mannen zich denkkelijk niet aan. Deze poederatmosfeer begon ze te grijpen. Dit toonde zich af op hun gespannen gelaat door een sinistere blik, die bij een soldaat optrekende in het vuur, steeds een goed voorteken is.

Onderwijl was het weder weer gans overtrokken en wakkerde de wind aan. Wij gingen nog steeds moeizaam voort, getrokken door LCM en af en toe werd ons vlot geheel overspoeld door de witte koppen van die grijze zee. Het overkomende brieswater had iedereen tot op ons vel nat gemaakt. Wij passeerden juist door het geschutsveld van de "Texas" op het ogenblik dat hij een salvo loste.

Dit ging huilend over onze hoofden. Maar de luchtverplaatsing was zo hevig, dat zij al onze vrachtwagens door mekaar schudde en het merendeel der dekzeilen afrukte. Onze jonge kapitein, maar een klein prutsventje, werd letterlijk in de lucht gezogen en hij deed een toertje op zijn dekzeil alvorens terug op onze pont te landen, aldus tegen zijn wil maar op onwaardige wijze zijn commandopost verlaten hebbende. Wat mij betreft, steeds gezeten op de vrachtwagen naast de zijne, dank zij een zekere natuurlijke stabiliteit, werd mij deze vernedering bespaard.

Maar alle episoden waren niet komisch. Bij het krieken van de tweede dag moest een geloste "Rhino-Ferry", die door de wind op het strand werd gestuwd, met opkomende tij van het zand geduwd worden om terug zee te kiezen. Men doet beroep op een bulldozer en wanneer deze nog slechts 30 à 40 meter van de "Rhino-Ferry" verwijderd was, schoot een obus het hoofd van zijn voerder af.

De bulldozer vervolgde zijn weg, en niets was verschrikkelijker dan dit gevaarte langzaam te zien naderen, waarvan de onthoofde voerder maar steeds bleef zitten, de twee handen aan de stuurstangen. Dit fantastische beeld stolde het bloed in de aderen der toeschouwers. Nooit vergeet ik de tegenwoordigheid van geest van die jonge soldaat, die op de voortbewegende bulldozer sprong, eenvoudig zijn dode makker onder de arm nam en op het zand wierp, en kalm het manuever voortzette.

Toen de LCT's beladen met tanks op het strand aankwamen, woerde elk van hen een sperballon in de lucht. Het waren kleine ballons, van het type dat de Engelse in groot aantal geplaatst hadden boven Londen gedurende de Blitz. Zij hadden tot doel de eventuele vijandelijke jagers te verhinderen over het strand te scheren en aan "straffing" te doen.

U zult in de film opmerken, dat elke landingsbark een dezer ballons had meegebracht. Zij waren klein en konden gemakkelijk door een man ingehouden worden. Eenmaal de boot geland, werden de kabels der ballons van de boot losgemaakt, en een soldaat moest hen aan land brengen, de kabel bij een stuk hout vasthoudend. Op het ogenblik dat de man de loopplank van de landingsbarge kwam en in het water stond tot aan het middel, viel er iets voor, dat niemand voorzien had. Man en ballon gingen letterlijk op drift. Inderdaad, 's mans gewicht, verminderd door de onderdompeling, was niet meer voldoende om hem ertoe te brengen met zijn voeten op de grond te blijven. Langs de andere zijde was de ophalende kracht van de ballon niet voldoende om hem ertoe te brengen om hem uit het water te halen. Hij dreef gewonnen verloren, tussen het onbekende schuim en de hemel. Gelukkig woei de wind naar land toe en wie de moed had aan zijn ballon te blijven hangen, eindigde op het strand, op zijn knieën wel te verstaan, en zo na heel wat tuimeltoeren gelukten zij erin hun ballon veilig aan wal te brengen. En ondanks mitrailleurzen, mijnen en schrapnels lachten en schertsten de soldaten met deze ongelukkige en natte luchtvaarders.



Commandotroepen komen aan land, 6 juni 1944.

Imperial War Museum, London.

Maar naast deze komische taferelen voer het opkomend getij ook de lijken van de gesneuvelde of in zee verdronken mannen naar de kust. Inderdaad, alle manschappen droegen de reglementaire reddingsgordels, en deze doen zowel de levenden als de doden drijven. De branding liet ze hals over kop, door mekaar gestrengeld, op de lijn van hoog water liggen.

Het is over die tragische band lijken, dat de tanks, ducks en vrachtwagens hun weg moesten vinden. Dit spektakel was zo verschrikkelijk, dat het noodzakelijk is geweest hen terstond te begraven door ze met een bulldozer in een greppel in het zand te werpen. Dit was natuurlijk slechts voorlopig en enkele dagen later werden zij in het kerkhof boven op de heuvels begraven, waar zij thans in stilte rusten. Laten wij nooit vergeten, dat voor deze mannen de Westwal en Hitler een harde werkelijkheid is geweest.

Wij weten allen, dat een militaire operatie, vooral deze van een zo nieuwe techniek als een ontscheping, onvoorzienbaar en wisselvallig is, en ik vertel u deze anecdoten enkel om aan te tonen, al zijn bommen ook atomisch geworden, de Goden van de oorlog niet opgehouden hebben hun gruwelijke parten over de mannen uit te spelen. En het is, doorlast met deze menselijke incidenten, dat de strijd voortgaat.

Er zijn nog heel wat aspecten van de ontscheping waarover ik u zou willen spreken, maar, spijtig genoeg, de tijd ontbreekt mij. Ik had u ook willen vertellen hoe niet alleen in de voorbereiding van deze geweldige onderneming, maar in de eerste stadia van zijn uitvoering, het geheim werd behouden. En wel zo behouden, dat de Duitsers volledig verrast werden en slechts met de werkelijke weerstand begonnen in de namiddag van de dag volgend op de ontscheping, zoals wij het later hebben geleerd uit de ontleding van Duitse documenten.

Ik had u ook willen spreken van de tactische verrassingsmiddelen die die dag voor de eerste maal gebruikt werden, o.a. van deze die de Duitse radar-installatie belet hebben te werken om de geallieerde vloot te ontdekken bij het naderen der Normandische kust.

Ook zou ik enig licht hebben willen werpen op een probleem, dat u voorzeker geïntrigeerd heeft door zijn mysterie; namelijk de invasie van Engeland, welke Hitler op het punt stond te ondernemen op 17 september 1940 en die eerst voor een jaar werd uitgesteld en ten slotte totaal werd opgegeven, twee dagen voor de uitvoering, dank zij de ontelbare toeren der R.A.F. fighters waaronder de verrassing boven het kanaal van een vloot Duitse bommenwerpers. U weet, dat in tegenstelling met wat men voortgaat hier te vertellen, de Duitsers nooit een poging tot ontscheping in Engeland gedaan hebben. Maar op zekere dag hebben de Engelsen met MTB's de Duitsers verrast bij een landingsmaneuver op de Belgische kust en naar het schijnt, zijn heel wat mannen verbrand geworden door vlammenwerpers, vandaar de legende die u bekend is.

Ook zou ik u nog willen spreken van artificiële havens, van pijpleidingen, van de nieuwe luchtphototechnieken en van duizend en een zeer interessante zaken. Jammer genoeg is mijn tijd te beperkt. Elk dezer punten vormt een geschiedenis op zichzelf en er zou haast een avond nodig zijn om ze elk afzonderlijk te behandelen.

Zoals ik u reeds zegde, is mijn doel vanavond slechts een inleidend commentaar te geven op de film die binnen enkele ogenblikken gaat vertoond worden.



Canadese troepen landden in Normandië met de fiets, 6 juni 1944.  
Imperial War Museum, London



Hugo Van Kuyck in zijn uniform van Luitenant-Kolonel van het  
U.S. Army, 1945.  
Nationaal scheepvaartmuseum, Antwerpen.

Het is reeds enkele jaren geleden, en de herinneringen uit die fantastische dagen beginnen zich te vervormen. De tijd geeft hen een soort van perspectief. Sommige verdwijnen, andere krijgen een buitengewone scherpte. Maar van alle herinneringen die de oorlog nagelaten heeft, meen ik, dat de diepst roerende deze is van de uren die het gevecht voorafgaan. Ik zal nooit deze laatste nacht aan boord van de LST 309 vergeten. Zelfs wanneer alle mannen ingescheept en de bruggen opgehaald waren, en de schepen hun plaats in het convooi ingenomen hadden, wisten de meesten nog steeds niet of dit niet weer een oefeningsvaart was ofwel de grote tocht.

Toen het uiteindelijk bevel op elk schip binnenkwam werd het aan de troepen meegegeeld. Het ogenblik was grijpend en ik meen, dat weinig officieren of mannen het zonder een knijpje aan het hart aanhoord hebben. Elke commandant gaf de tijding door op zijn manier, en volgens zijn temperament. Een jonge kapitein van een LCT verzamelde zijn mannen voor de brug en deelde hen, half schertsend, door zijn luidspreker mede: "Zeg mannen, als er onder u zijn die pillen willen nemen tegen de zeeziekte, dan is het ogenblik daarvoor gekomen". Iedereen had hem begrepen. Een andere commandant sprak door het luidsprekersysteem: "Opgelet aan alle posten: de kapelaan zal heden vanavond om 8 uur een mis lezen". Iedereen had weer begrepen. Het was de eerste maal, dat er mis gelezen werd op zee aan boord van een landingsboot.

Deze laatste nacht bracht eenieder op zijn eigen manier door. Velen waren zeeziek en deze waren waarschijnlijk niet de ongelukkigsten. Anderen speelden kaart of teerlingen, meer om hun zenuwen te bedwingen dan uit werkelijke onbezorgdheid. Enkele eenzamen zaten in mijmering verzonken of schreven een laatste brief naar huis. Binnen was alles stil. Buiten in die donkere nacht hoorde men niets dan de motors, het bonken van het schip in zee en het huilen van de wind.

Om 3.30 uur 's morgens, dinsdag 6 juni 1944, werd het anker geworpen op een tiental mijlen van de Franse kust. Op dat ogenblik hadden reeds de eerste luchtlandingstroepen gesprongen. Bij het krieken van de dag zagen wij de machtige luchtvloot voorbijtrekken, die uren aan een stuk en op een hels tempo de kusten bombardeerden.

De opkomende dag bescheen een vloot van honderden schepen ten anker op de grauwe en woelige zee. De vorming der stoottroepen begon. Om 6.30 uur bereikten de eersten het strand. De teerling was geworpen en het met zoveel spanning verwachte avontuur was aan de gang. De fameuze Westwall van de Festung Europa begon ineens te storten in een verscheuring van staal en bloed. De vrijmaking van onze landen was begonnen. Ik kom er u een en ander over te vertellen, de film zal er u de gruw van tonen.

De herinnering aan dit slagveld zal mij, als een apocalyptisch visioen, steeds bijblijven, en ik denk niet, dat het uit de geest zal verdwijnen van diegenen, die op die enige dag er tegelijkertijd de acteur en de toeschouwers van waren.

Moge het steeds voldoende in hun geheugen blijven, opdat zij, in al hun streven van mannen van goede wil, zouden trachten er een gelijkaardige aan hun zonen te besparen!

(1) Bron: Archief Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis, Brussel.

THE SECRETARY OF THE NAVY  
WASHINGTON

The President of the United States takes pleasure in presenting the BRONZE STAR MEDAL to

LIEUTENANT COLONEL HUGO VAN KUYCK  
UNITED STATES ARMY

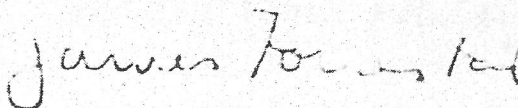
for service as set forth in the following

CITATION:

"For meritorious achievement as Chief of the Beach Intelligence, Sub Section, Intelligence Division, Office of the Chief Engineer, in connection with operations during the invasion of the Continent of Europe from June 8, 1944, to February 1, 1945. Developing and perfecting new techniques for the determination of underwater contours and beach gradients of assault areas, Lieutenant Colonel (then Major) Van Kuyck devised special formula for the presentation of highly accurate data on tides, currents, illumination, weather and waves, essential in making both long and short range predictions. By his extensive research and diligent application to this important task, he disclosed considerable error in the tidal data being used and provided the United States Navy and all other Allied forces involved with the most complete and accurate beach and tidal information ever assembled for an amphibious invasion. His skill and tireless devotion to duty were in keeping with the highest traditions of the United States Naval Service."

Lieutenant Colonel Van Kuyck is authorized to wear the Combat "V"

For the President,



Secretary of the Navy

Voor bewezen diensten ontving Hugo Van Kuyck van de U.S.Navy de Bronze Star Medal.

Verzameling P. De Man, Folx les Caves

## BROCHURE

Deze brochure werd uitgegeven naar aanleiding van de tentoonstelling "Hugo Van Kuyck, de architect van de landing".

(Nationaal scheepvaartmuseum, sleepspits "Lauranda" van 17 juni tot en met 30 oktober 1994)

Eindredactie: Dr. F. de Nave, conservator van de Historische Musea

Idee, samenstelling brochure en iconografie: R. Jalon, wet. assistent bij het Nationaal scheepvaartmuseum

Fotowerk: B. Huysmans

Lay-out: I. De Sutter

Tikwerk: A. Marichal, R. Jalon

Opmaak en drukwerk: Secretariaat/Stadsdrukkerij

Radiosponsor: Antwerpse havenradio dockside

Verantwoordelijke uitgever: dr. F. de Nave, conservator Historische Musea

## TENTOONSTELLING

Concept: W. Johnson, R. Jalon

Selectie: R. Jalon

Vormgeving van de tentoonstelling: W. Johnson, R. Jalon

Technische uitvoering: meubelrestaurateurs M. Blancquaert en B. Boey

Technische bijstand bij opstelling en restauratie: schilderijrestaurateur L. Ost, assistent R. Loyens, museumtoezichters D. Sluyts, C. Staes en C. Vandekeybus

Videoprojecten: S. Daems

Fotowerk: B. Huysmans – G. Hutsebaut

Fotovergroting: Agfa-Gevaert

Boetseren hoofd Hugo Van Kuyck: C. Van Nueten-Janssens

Secretariaat: R. Loyens en R. Jalon

Boekhouding: S. Janssens en R. Loyens

Rondleidingen: Stadsgidsen Stad Antwerpen

Organisatie randmanifestatie: Authentic Fighting Veterans: originele oorlogsvoertuigen worden tijdens openingsweek-end opgesteld nabij het museum.

## BRUIKLEENGEVERS

Onze bijzondere dank gaat uit naar de bruikleengevers die de tentoonstelling mogelijk maakten:

Antwerpen, Stadsarchief: foto's en documenten over Hugo Van Kuyck

Antwerpen, Verenigde Antwerpse Modelbouwers en in het bijzonder de heren E. Martens en M. Vennekens voor bruikleen scheepsmodel en diorama's

Antwerpen, Koninklijke Model Yacht Club en in het bijzonder de heer W. Poel voor bruikleen scheepsmodellen

Antwerpen, R.Y.C.B. voor bruikleen scheepsmodellen

Antwerpen, de heer B. Lebacq, voor bruikleen foto's

Brussel, Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis voor bruikleen uniform

Folx les Caves, de heer P. De Man voor bruikleen van diverse documenten en voorwerpen m.b.t. Hugo Van Kuyck

Sint-Martens-Latem, de heer C. Schelfhout voor bruikleen foto's

Tielen, de heer C. Mermans voor bruikleen pet Hugo Van Kuyck

## FOTOVERANTWOORDING

Het copyright van de foto's gebruikt in deze publikatie berust bij de respectievelijke bruikleengevende instellingen.

Nationaal scheepvaartmuseum, Antwerpen

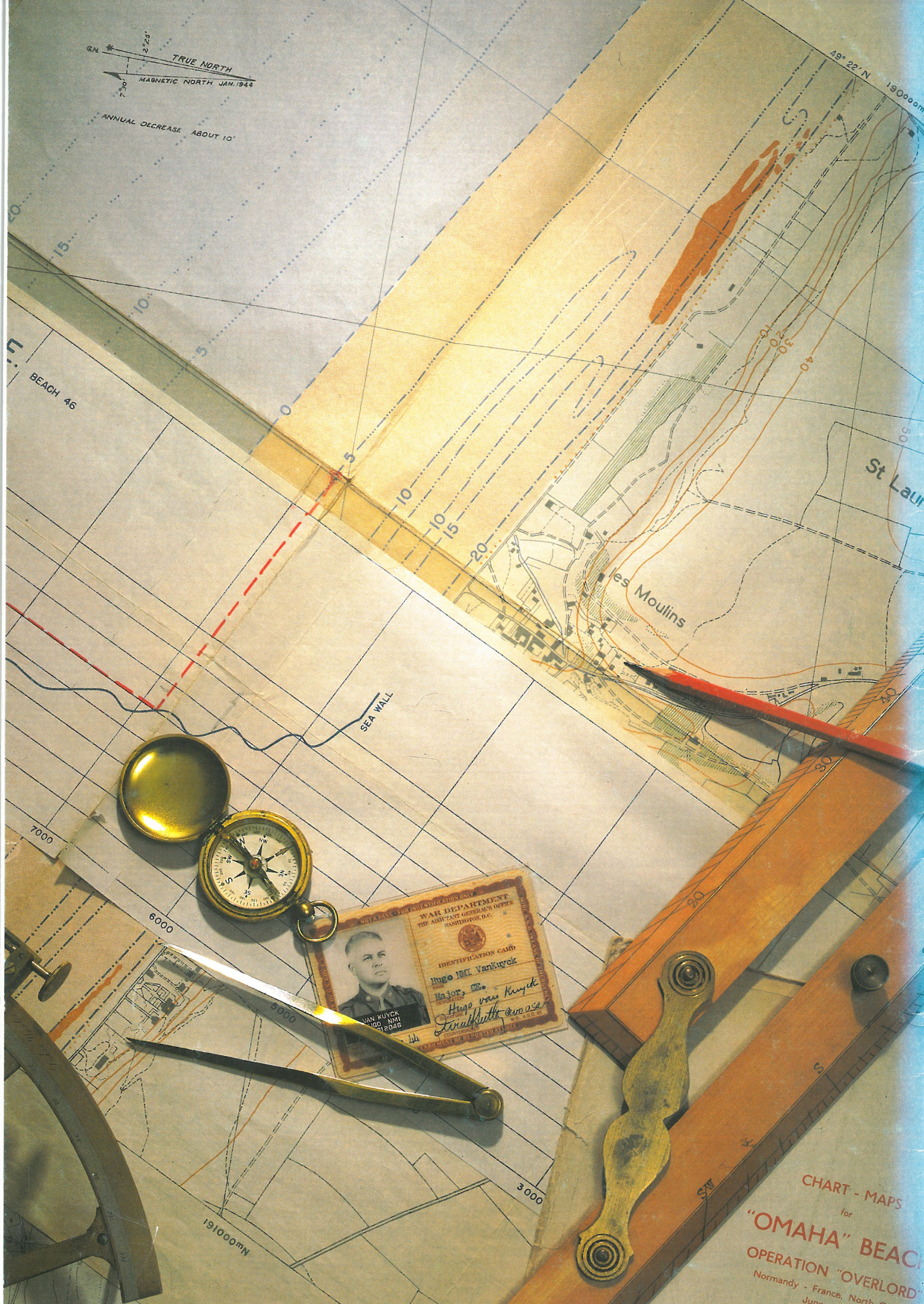
De heer P. De Man, Folx les Caves

Imperial War Museum, Londen





TRUE NORTH  
MAGNETIC NORTH JAN. 1944  
ANNUAL DECREASE ABOUT 10'



BEACH 46

St Laurent

les Moulins

SEA WALL

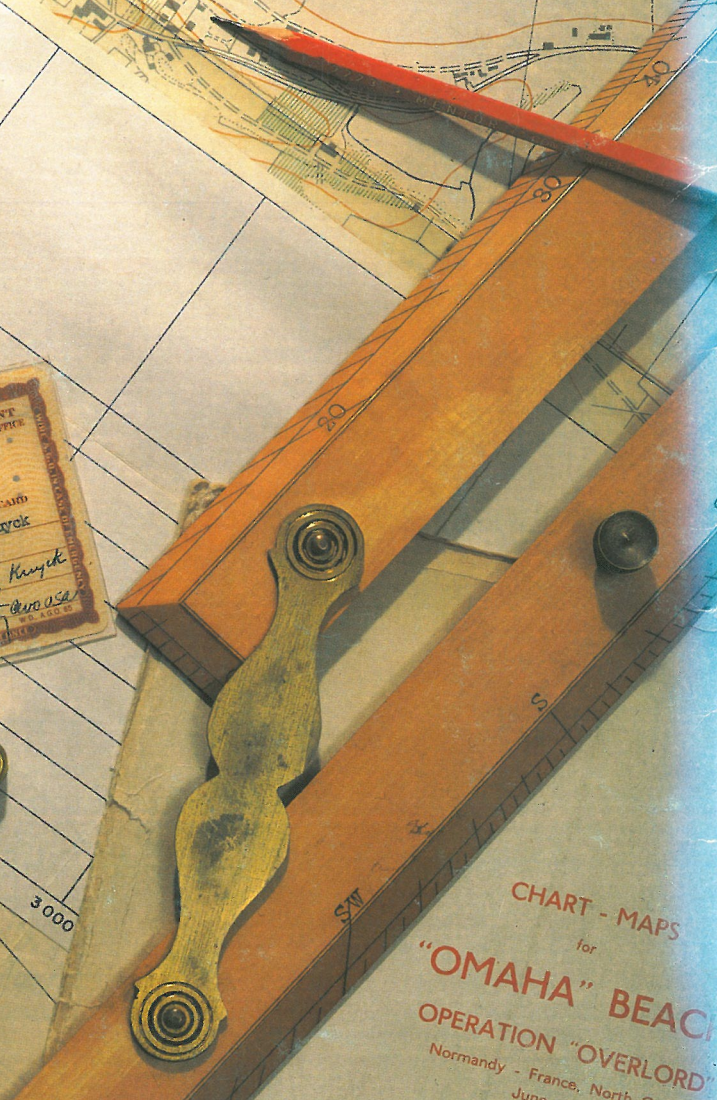
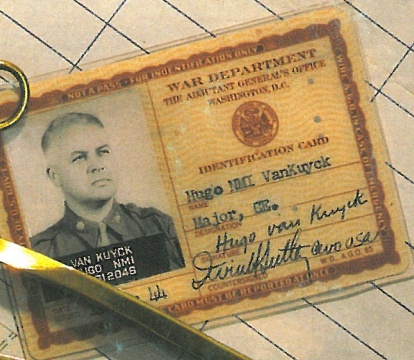


CHART - MAPS  
for  
**"OMAHA" BEACH**  
OPERATION "OVERLORD"  
Normandy - France, North Coast  
June, 1944