

DE DAG DAT WATER BRANDDE

Tekst en research: Albert Metselaar ©Stichting IGH, Hoogeveen 2021

Gedurende de Tweede Wereldoorlog stierven er in het gebied Elim/Hollandscheveld negen mensen ten gevolge van de luchtoorlog. Twee van hen, Hendrik Koekoek en Berend Boertien, stierven ten gevolge van het afwerpen van ballast door geallieerde vliegtuigen. De andere zeven slachtoffers zijn de bemanningsleden van een vliegtuig dat neerkwam in Het Meer, een streek bij Hollandscheveld. 'De dag dat water brandde', is het relaas van deze gebeurtenis, en wat daar aan vooraf ging. Maar het is vooral ook het levensverhaal van Pilot-Officer Wilfred Still.

WILFREDS ACHTERGRONDEN

Wilfred Still werd 5 juli 1923 geboren als zoon van Wilfred Still en Jessie Ann Wardell. Hij groeide op in Patcham, een plaatsje in de omgeving van Brighton, Sussex. Wilfreds vader werkte in de bouw. Hij was, "builder", een soort metselaar, wat inhield dat hij onderhoudswerkzaamheden verrichtte en zich bezig hield met kleine verbouwingen. In de praktijk kwam het er op neer dat hij alles deed wat tijdens de werkzaamheden nodig was, van verven tot metselen. Wilfred was de middelste van drie kinderen, alle drie zonen. Jack was de oudste, Roy de jongste. Ze verloren hun moeder al jong. Roy was nog maar twaalf toen ze stierf. Ze had een hersentumor, waardoor ze de laatste jaren van haar leven verzorging nodig had.

Wilfred en zijn broers genoten lager onderwijs. Meer zat er niet in. Er moest brood op de plank komen. Geld voor meer opleiding was er niet. Toen Wilfred van school afkwam werd hij eveneens "builder". Hij werkte met zijn vader op. Het werk lag hem niet. Nadat hij een baantje in een drukkerij had weten te bemachtigen, hield hij het ook daar niet langer vol dan ongeveer een jaar. Hij wou weg. Wilfred zou piloot worden. Aanvankelijk zag het er niet naar uit dat die wens ooit vervuld zou worden. Piloten hadden meer opleiding nodig dan hij waar kon maken. Vliegen was een jongensdroom die hem had beziggehouden vanaf de schoolbanken. Hij was actief lid van de plaatselijke jeugdvereniging van luchtvaartliefhebbers. Jack deelde de droom met hem. De oorlog zou de droom binnen Wilfreds bereik brengen. Jack mocht het al niet meer meemaken. Jack droomde eveneens van het vliegen en alles wat daarmee samenhangt. Hij was, zo gauw dat voor hem mogelijk was, toegetreden tot de RAF en kreeg tijdens een partij football een trap in zijn oor. Een operatie mocht niet meer baten. Hij stierf op zijn 16de, nog voor de oorlog. Zo verloor Wilfred zijn grote broer en voorbeeld, in wiens voetsporen hij verder zou gaan.

Het Duitse leger was over West-Europa gewalst. Het Verenigd Koninkrijk wist zich met moeite staande te houden. Er dreigde een invasie. Om deze het hoofd te kunnen bieden werd in 1940 de Home Guard opgericht. Vrijwel alle mannen die enigszins geschikt waren om bij gevechten ingezet te kunnen worden, hadden al een plaatsje in het reguliere leger, bij de luchtmacht of bij de marine ingenomen. Wie daarvoor te jong of te oud was, of wie een voor de wapenindustrie of de samenleving onmisbare positie had, waardoor hij niet onder de reguliere wapenen kon, kon een plekje vinden in de Home Guard. Met niet meer dan wat oude wapens en een flinke dosis moed, zou de Home Guard de eventueel komende Duitsers te lijf moeten gaan, als verdedigers van de eigen streek. Wilfred meldde zich als vrijwilliger bij de Home Guard, zo gauw dit mogelijk was. Hij wilde meer, en liefst zo vlug mogelijk.

Het militaire apparaat wierf actief vrijwilligers om de verliezen aan te vullen en de slagkracht uit te breiden. Er werd geschoven met de toelatingscriteria. Ook mensen met weinig of geen vooropleiding, maar met een juiste instelling, intelligentie en aanleg voor de vliegerij, kregen de kans om zichzelf in de opleidingsperiode te bewijzen. Je moest dan wel 18 jaar of ouder zijn. Wilfred trok de stoute schoenen aan en meldde zich op zijn 17de. Hij gaf een verkeerde leeftijd op, en zei op 1 maart 1923 geboren te

zijn. Zijn doen en laten wekten geen achterdocht. Hij kwam sowieso al wat ouder over dan hij in werkelijkheid was. Toen hij op 24 februari 1941 ingeschreven werd als vrijwilliger, met de bedoeling de pilotentraining te gaan volgen, leek hij een week later al 18 te zullen worden. Die ene week verschil maakte niet uit. Hij werd op deze 24ste februari ondergebracht in het Uxbridge Recruiting Centre. De eerste beginselen van het vliegersvak werden hem op eigen bodem bijgebracht. De rest van zijn opleiding zou in Canada en de Verenigde Staten van Amerika plaatsvinden, ver van het oorlogsgebied verwijderd. Voor zijn vertrek werd er een foto van hem gemaakt. Hij poseerde trots in zijn vliegersoverall. Uit de Amerikaanse periode kennen we enkele fotootjes van Wilfred in en bij een Harvard, een trainingsvliegtuig. We vinden de plaatsen en de eenheden waar en waarin hij tijdens zijn opleiding diende terug op een 'Record of Service', in 1985 opgemaakt voor zijn familie:

Uxbridge Recruiting Centre: 24-2-1941
Transferred to the Reserve: 25-2-1941
1 Aircrew Reception Centre, Mobilised: 4-8-1941
8 Initial Training Wing: 23-8-1941
16 Elementary Flying Training School: 21-11-1941
(Hierna actief in Amerika:)
Moncton, Canada: 6-1-1942
31 Personnel Depot: 9-1-1942
Turner Field (attachment): 24-1-1942
31 Personnel Depot: 22-2-1942
Sother Field: 22-2-1942
Macoc: 30-4-1942
31 Personnel Depot: 7-9-1942
(Na negen maanden terug in Engeland:)
United Kingdom: 24-9-1942
RCAF Personnel Reception Centre: 8-10-1942
3 (Pilot) Advanced Flying Unit: 1-12-1942
Beam Approach Training Flight, Swanton Morley: 6-1-1943
3 (Pilot) Advanced Flying Unit: 20-1-1943
10 Operational Training Unit: 9-3-1943

Wilfred had de hele opleiding tot hier toe met goed gevolg doorlopen. Tijdens de vliegersopleiding was hij voorbereid op het operationeel vliegen met meermotorige toestellen. Terug in zijn vaderland hield dat voor Wilfred in dat hij uiteindelijk ondergebracht werd bij Bomber Command, waar hij met de Halifax om leerde gaan. Op 19-jarige leeftijd was hij klaar voor operationele vluchten. Eigenlijk mocht hij er pas op zijn 20-ste aan beginnen, maar hij hield nog steeds vol ouder te zijn dan hij in werkelijkheid was.

VAN TEAMGENOTEN NAAR VRIENDEN

William James ("Bill", geboren 23 september 1915) Sander (1382666) studeerde rechten. Hij had zijn studie voor een jaar onderbroken, om bij de RAF in de lucht de radioverbindingen te verzorgen. Daarnaast was hij opgeleid voor boordschutter (Air Gunner). Bill Sander's dagboek geeft een vrij goed overzicht van gebeurtenissen uit zijn persoonlijke leven en wat hij en de andere "boy's" samen meemaakten tijdens hun vluchten. Hij schreef het dagboek min of meer voor zijn vrouw, opdat ze iets van hem zou kunnen bewaren, als hij zou sneuvelen. Marguerite Ruby Sander, later vanwege een tweede huwelijk bekend als mrs. Sander Francis maakte in mei 1999, na zich over enkele grote emotionele drempels heen gezet te hebben, een uittreksel ervan, waarbij ze de persoonlijke stukken die alleen voor man en vrouw bedoeld waren buiten beschouwing liet. Dit uittreksel is de leidraad bij de geschiedschrijving van dit team. Het uittreksel is veel uitgebreider dan de lijst met door de bemanning

gebombardeerde doelen, die ze al eerder had gemaakt, en doet nieuw licht schijnen op tal van situaties waarover Mrs. Sander Francis voordien al had verteld. Daarnaast is de 'Record of Service', van Wilfred Still, opgevraagd in 1985 en beschikbaar gesteld door zijn broer Roy, van grote waarde gebleken. Ook de "Bomber Command War Diaries", de uitgegeven verslagen van de oorlogsvluchten van Bomber Command, zijn voor achtergrondinformatie gebruikt.

Bill Sander meldde zich op 5 december 1940 bij Euston House, Londen, als vrijwilliger bij de Royal Air Force. Zijn plannen om 'na een jaar' de rechtenstudie weer op te pakken liepen op niets uit. De RAF had hem nodig, en hij was zich bewust van de noodzaak om zich in te zetten voor de RAF, zodat hij is gebleven. De eerste gedeelten van zijn militaire opleiding hebben plaatsgevonden op diverse bases. Daarna ging hij voor de gespecialiseerde opleiding in verband met het kunnen omgaan met morseseuinen en radiotechniek naar het Imperial College, in South Kensington, Londen. In Schotland, in Evanton Ross-shire, werd hij getraind in het omgaan met de boordmitrailleurs. Op 5 maart 1943 sloot hij zijn schutterstraining met goed gevolg af, in de rang van sergeant, en de aanbeveling om ingezet te worden in actieve dienst. Hij werd overgeplaatst naar Abingdon, waar hij ingedeeld zou worden bij een trainingseenheid, om de laatste fase van zijn opleiding af te ronden. Hij arriveerde aldaar op 9 maart 1943, met flink wat andere beginnende 'vliegeniers'. Ook Wilfred arriveerde deze 9e maart bij de trainingseenheid, de 10 Operational Trainings Unit. De 10de maart al werden de teams samengesteld en begon de grondtraining.

Bill, Wilfred en de andere bemanningsleden die door de RAF bij elkaar gebracht werden om samen op een Halifax bommenwerper te vliegen, waren los van elkaar opgeleid en leerden elkaar pas die 10de maart 1943 kennen. 'All seem nice fellows', noteerde Bill in zijn dagboek. Het lijken allemaal aardige kameraden. Vier van de zeven mannen waren getrouwd of trouwden tijdens hun RAF-loopbaan. Edward Oliver Deveson (415625) was een Australiër. Hij was getrouwd met Eileen Jean Deveson en kwam uit East Fremantle (77 Fraserstreet). Zijn vader zou gedurende de oorlog als krijgsgevangene in een Jappenkamp zitten. De psychische gevolgen daarvan kwam hij nooit meer te boven. Edward was eveneens boordschutter. Hij bemande de rugkoepel van de bommenwerper. Ook staartschutter Jack Norman Holmwood (656947) was getrouwd. Hij woonde met Ena Lilian Holmwood in Hounslow, Middlesex. De hier genoemde getallen zijn de militaire identiteitsnummers. Edward ("Ted") Deveson had een dochter, Beverly. Bill Sander was al eens getrouwd geweest, was gescheiden en had weer een duurzame relatie. Uit zijn eerste huwelijk had hij een zontje.

De overige bemanningsleden waren Alec Arthur Stanbridge (1386182), de bommenrichter uit Tottenham, Middlesex, boordwerktuigkundige Cyril Talby (1388587) uit Kentish Town, Londen, en navigator 'Nobby' Clark. Over 'Nobby', Flight Sergeant Robert Charles Clark (651129), zoon van Henry en Ellen Esther Clark, is weinig bekend. Hij maakte de laatste vluchten van Wilfred en zijn mannen niet mee. Wilfred was de jongste van het team. Qua levenservaring en vooropleiding stak hij af bij anderen uit de groep, die hem daarin overvleugelden. Aan de andere kant werd hij toch de commandant van het toestel. De leider, die hen meenam op tochten langs de randen van de dood. "O God, wat hebben we hier!" dacht Bill Sander toen hij Wilfred voor het eerst zag. Hij had gehoopt dat hij zou kunnen vliegen met een wat oudere piloot. Een rustige man, met een gezin, die net als hij graag thuis wilde komen van een vlucht, en daardoor geneigd zou zijn geen risico's te nemen. Wilfred (161406) voldeed absoluut niet aan wat hij voor ogen had. De gevoelens die bij Bill Sander speelden, speelden ook bij de anderen. Kon hij het aan? Waren ze wel goed af met hem? Na een paar vluchten zouden alle twijfels verdwenen zijn. 'Confidence in Skipper 100%', noteerde Bill in zijn dagboek; 100% vertrouwen in de schipper, de commandant!

Wilfred toonde zich ondanks zijn jeugd een talentvol vlieger, die de verantwoording van een viermotorige bommenwerper en zeven mensenlevens goed aankon. Wilfreds leiding werd zonder meer

aanvaard, zonder dat er sprake was van autoriteitsconflicten. De oorlogservaringen zouden de mannen die rond Wilfred Still verzameld waren tot een hecht team samensmeden. Ze wisten precies wat ze aan elkaar hadden. De mannen groeiden steeds meer uit tot een vriendenkring. Ook tussen de vluchten door zochten ze elkaar thuis op. Doordat er nooit iemand van het team sneuvelde of langdurig weg was ten gevolge van verwondingen - ondanks de vele nachtjagers schijnt hun toestel tijdens de 26 behouden vluchten maar weinig kogels geïncasseerd te hebben - kwamen er geen nieuwe bemanningsleden bij, wat het team alleen maar hechter maakte. Kameraadschap op hoog niveau, letterlijk en figuurlijk.

DE EERSTE OPERATIONELE VLUCHTEN

De eenheid van Abingdon waarbij ze waren ingedeeld, was een operationele trainingseenheid. Dat hield in dat ze niet alleen tijdens oefenvluchten boven Engeland, maar ook tijdens operationele vluchten boven vijandelijk gebied hun nut en hun kunnen zouden moeten bewijzen. Een achtste "bemanningslid" was deel uit gaan maken van de "crew". Het was Joey. Joey was hun mascotte. Het was een poppetje in RAF-kleding, dat meevloog, gehecht op de borst van William Sander, gemaakt door zijn vrouw Rita. Aanvankelijk hadden ze hem 'Pilot-Officer Prune' genoemd, wat vrij vertaald ongeveer 'Commandand Streng en Nors' betekent. Men was steeds vertrouwelijker over hem gaan praten, totdat hij als 'Joey' 'gewoon' een van hen was geworden. Joey's taak: hen weer veilig thuis brengen. Om hun operationele vluchten snel te kunnen herkennen in de verhalende schrijfstijl die in deze studie wordt gehanteerd, worden de verslagen ervan cursief weergegeven en genummerd. De data van de vluchten zijn over het algemeen de data waarop men opsteeg. De nachtelijke vlucht eindigde in de eerste uren van de volgende dag.

(1) De eerste operationele vlucht was een relatief korte vlucht naar de Franse kust, op 13 mei 1943. Hun doelen waren Rouen, Le Havre, Bourg, Archard en Dieppe. Vanaf de vijandelijke kust werd op hen geschoten met luchafweergeschut, gelukkig zonder resultaat. Toen ze op de terugweg boven Engeland over Portsmouth vlogen, werden ze zelfs onder vuur genomen door hun eigen luchtdoelgeschut! Terug op de basis was er dan ook voldoende om over te praten. Ze hadden de vijand gezien, ze hadden gevoeld hoe het is als er op je geschoten, en ze hadden gevoeld hoe het is als militaire vergissingen op een pijnlijke manier in je nadeel uit kunnen vallen. Om de indrukken goed te kunnen verwerken, en om fris aan grotere operaties te kunnen beginnen, werden Wilfred, Bill en hun team zaterdag 22 mei 1943 met verlof gestuurd.

Bill Sander en Marguerite ('Rita') besloten op zaterdag 22 mei 1943 op korte termijn te zullen trouwen. Het ging eigenlijk heel simpel en spontaan, vertelde zijn toenmalige bruid. "Let's get married!", zei Bill, toen hij die 22ste mei bij haar kwam. Bill vertrok dinsdag 25 mei naar zijn superieuren, voor de formele toestemming, die hem gegeven werd. Rita ging die dag in Londen boodschappen. Inkopen, voor de huwelijksdag. Het huwelijk werd al voltrokken op zaterdag 29 mei 1943. De bruid woonde op dat moment bij haar zuster. Deze zuster wist het voor elkaar te krijgen om met alle gerantsoeneerde voedingswaren en andere benodigdheden een feestje voor zes personen te organiseren, voor de naaste familieleden. Meer kon er niet af, in die dagen. Bill en Rita brachten dat weekend door in Brighton. Hun wittebroodsdagen zouden slechts één weekend duren. De zaterdag was het feestje, de zondag hadden ze voor elkaar.

Op 31 mei 1943 moest Bill zich al weer melden op hun nieuwe thuisbasis, Ricall, Yorkshire. Daar maakten ze deel uit van de 1658 Conversion Unit, een om- of bijscholingseenheid, zouden we kunnen zeggen. De basis Rical in Yorkshire was volgens Bill een 'miserable place', een vreselijke plaats. Van daaruit werden geen operationele vluchten ondernomen. Het was een voorpost van hun eerste operationele squadron. Volgens de staat van dienst van Wilfred zijn ze tijdens de periode Rical van 7 juni tot 10 juni 1943 verbonden geweest met Westcott. Achtergronden daarvan zijn onbekend, maar het zal zijn geweest ter afronding van hun opleiding. Op 6 juli 1943 gingen ze van de 1658 Conversion Unit

over naar Melbourne, Yorkshire, naar het 10de squadron. Ze waren nu volledig operationeel en vlogen voor vast op hun eigen Halifax, een grote viermotorige bommenwerper. De eerste beide vluchten met het 10de squadron brachten hen naar Hamburg. In de laatste week van juli 1943 en de eerste dagen van augustus werden, door gezamenlijke inspanning van de Britse en de Amerikaanse luchtmacht tijdens een reeks van bombardementen, Hamburg en zijn havens grotendeels met de grond gelijk gemaakt. Overdag vlogen de Amerikanen, 's nachts kwamen de Britten, zoals gebruikelijk in de luchtoorlog boven het Europese vasteland. Operatie "Gomorra" begon de 24-ste juli. Door middel van "Window", een onvoorstelbare hoeveelheid aluminium storingsstrookjes die afgeworpen werden om de Duitse radar te storen, werden de Duitsers om de tuin geleid. Slechts 12 Britse toestellen werden bij deze aanval uitgeschakeld, 721 bereikten hun doel. In de nacht van 27 op 28 juli werden weer 722 viermotorige bommenwerpers naar Hamburg gestuurd. Er ontstond een vreselijke vuurstorm in Hamburg, dat alles vernietigde wat op zijn weg kwam. Operatie "Gomorra" werd die nacht wat de naam al aangaf: een golf van dood en verderf, door vuur uit de hemel.

(2) In de derde golf van Britse toestellen, in de nacht van 29 op 30 juli, vloog de Halifax van Wilfred Still en Bill Sanders mee, in een vloot van 777 bommenwerpers. Vanuit de lucht was het een indrukwekkend schouwspel, wat zich daar op de grond afspeelde. Er was weinig afweergeschut, wat op zich redelijk veilig zou schijnen, ware het niet dat er sprake was van zeer intensieve zoeklichten. Er stond een sterke wind, waardoor niet het bedoelde westelijke stadsdeel werd gebombardeerd, maar nogmaals een al eerder gebombardeerd oostelijk stadsdeel. Het vuur sloeg over op een stadsdeel ten noorden daarvan, dat ook in vlammen opging. Door de weersomstandigheden kwam het die nacht niet tot een vuurstorm, maar de bommen deden ook zonder dit effect vernietigend werk. Zes vierkante kilometer van de stad Hamburg werden vernietigd. Reusachtige vlammen sloegen vanuit de stad omhoog, in een met rook gevulde lucht. De rook reikte tot op 18.000 voet, zo'n 6 kilometer. Het grootste gevaar kwam voor Wilfred en zijn crew niet van buiten, maar van binnen. Ze waren voor hun zuurstofvoorziening aangewezen op zuurstofmaskers en en het aan boord aanwezige zuurstofstelsel, omdat op de grote hoogten waar ze vlogen te weinig natuurlijke zuurstof aanwezig was. Door speeksel in het systeem, of doordat de zuurstof niet droog genoeg was en zich waterdruppeltjes gingen vormen, kon het zuurstofstelsel bevriezen en verstopt raken. Die eerste nacht boven Hamburg ging het mis met de zuurstofvoorziening. Staartschutter Jack Norman Holmwood raakte bijna bewusteloos. Dit kon niet alleen zijn dood, maar ook de ondergang van het hele toestel betekenen, als hij niet meer in staat zou zijn om vijandelijke jagers van zich af te slaan. Jack redde het en het toestel kwam weer veilig in Engeland aan de grond. Andere bemanningen hadden minder geluk, en enkele andere vliegtuigen gingen die nacht verloren door deze ijsafzetting.

(3) In de nacht van 2 op 3 augustus bereikten slechts 340 toestellen Hamburg, door de verslechterde weersomstandigheden. Hevig onweer, gepaard gaand met een flinke storm, had de eenheid uit elkaar gedreven, waardoor veel bemanningen vroegtijdig huiswaarts keerden of alternatieve doelen bombardeerden. Minstens vier toestellen gingen verloren door ijsafzetting of blikseminslag. Wilfred maakte die nacht zijn tweede vlucht naar de stad. "Reached target and managed to get back after horrible experience", schreef Bill in zijn dagboek. Ze bereikten de stad en slaagden erin terug te keren na een vreselijke ervaring. Ze kwamen namelijk terecht in een hevige elektrische storm, met gevolg dat alle apparatuur waarmee ze hun koers, doel en thuisbasis zouden kunnen vinden ontregeld raakte. Het kompas werkte van geen kant meer. 'Lucky to get back', schreef Bill. Ze hadden geluk dat ze nog weer thuis kwamen. Er gingen 30 toestellen verloren, die nacht.

Hamburg kreeg in totaal zes aanvallen te verduren. Door ongeveer 3000 Britse en Amerikaanse vliegtuigen werden 9000 ton bommen afgeworpen. De helft van de stad ging in vlammen op, 277.330 woningen werden verwoest, 38.142 burgers, mannen, vrouwen en kinderen, vonden de dood. De schattingen lopen zover uiteen, dat meerdere getallen genoemd worden tussen de 35.000 en de 70.000 doden. De vernietiging van Hamburg maakte grote indruk. De Duitse propaganda-machine buiten de

verwoestingen uit door de informatie te gebruiken bij het nog meer opzetten van de eigen bevolking en die van de bezette gebieden tegen de Britten en de Amerikanen. De verschrikkingen die de bombardementen hadden aangericht waren dan ook zo groot, dat propaganda-makers niets hoefden aan te dikken. We weten het onder meer door wat een Hollandschevelder zich later wist te herinneren. Hij was aanwezig tijdens een diaprojectie in Het Anker te Hollandscheveld, omdat hij geïnteresseerd was in het verhaal achter de geallieerde graven, op de begraafplaats van het dorp. Hij kwam er zo achter, dat Wilfred Still en de anderen medeverantwoordelijk waren voor een van de grootste nachtmerries uit zijn leven. Herinneringen van Karst Scholing:

Karst Scholing was in die dagen een ongehuwde jongeman, wonend op de 12de wijk van Noord. Hij woonde na de oorlog jarenlang in Elim en Hollandscheveld. Hij en nog minstens drie andere inwoners van de toenmalige gemeente Hoogeveen, leerden de verwoesting van Hamburg op een andere manier kennen: vanaf de grond. Karst was één van de vele buitenlandse arbeiders die samen met de Duitsers de geallieerde bommen moesten zien te ontwijken. Hij werkte in Hamburg in de brandstof distributie. Hij bracht kolen rond bij de mensen, als ze weer aan de beurt waren. Als zodanig werd hem nogal het een en ander toegestopt door de klanten. Hij heeft het er dan ook nooit slecht gehad. Hij kende alle delen van Hamburg en wist wat er zich afspeelde, doordat hij voor zijn werk overal kwam. De eerste jaren viel er maar een enkele bom en was er wel wat schade, maar niets vergeleken met wat vanaf 24 juli '43 zou komen.

Al enkele weken daarvoor waren er 's nachts vliegtuigen geweest, maar viel er geen bom. Vanaf de 24ste was het een hel. Vier nachten achter elkaar, precies om één uur 's nachts begon het. Je kon er de klok op gelijk zetten, zei Karst. Het luchtalarm duurde een paar uur. De brandweer uit Hannover, Bremen, en andere omliggende plaatsen, kwam in de vroege uren van 24 juli naar Hamburg om het onmogelijke te doen. Ze hielpen blussen, maar de vuurstorm greep vrijwel ontembaar om zich heen. Alle zuurstof wegtrekkend en de mensen vergiftigend door de rook. Er was geen water meer, er was geen elektriciteit. Overdag vielen er ook bommen. De sirenes loeiden niet meer, uiteindelijk. De bommen vielen overal. Je moest maar geluk hebben dat je er goed afkwam. Het was prachtig weer. Ondanks het mooie weer was de zon niet te zien, door de rook en het vuur.

Als alle anderen moest Karst helpen puinruimen, gewonden wegslepen en oude mensen op handkarren buiten de stad brengen. Al hun bezittingen waren verwoest. Verkeer was er niet meer. Vanwege de kolenhandel hadden ze handkarren, en dat bleek uiteindelijk het laatste transportmiddel. Rijen doden, al dan niet afgedekt met dekens, gaven aan hoe verschrikkelijk de vuurstorm huis gehouden had. Sommige mensen werden bijna gek van angst, anderen van verdriet. Ze vlogen tegen de muren op. Volledige gezinnen hadden in bunkers gezeten, nachten achtereens, en deze uiteindelijk verlaten omdat er toch niets gebeurde. Bij de vuurstorm ontbraken ze in de bunkers en werden gedood....

Karst lag met een paar honderd man van verschillende nationaliteiten in werkkampen, in en rond de stad. Zijn kamp was aan de Dantzigerstrasse, dichtbij het centrum en het station. Onder de gebouwen waren kelders. Twee nachten achter elkaar zat hij in die kelders, terwijl het hele gebouw schudde ten gevolge van de verschrikkelijke bombardementen. De derde nacht besloten ze niet in de kelders te gaan, maar in een bunker bij hun baas, vlak achter hun eigen gebouw. De hoog opgetrokken bunker zat zo dik in het beton, dat daar wel geen bom door zou gaan. Er konden erg veel mensen in die bunker. Ze sliepen daar op nieuwe kolenzakken, met de koffers naast zich. Die derde nacht werd het kamp gebombardeerd.

Heel wat gebouwen werden verwoest en heel wat mensen lagen dood in de kelders. De mensen in de bunker waren ongedeerd! Volle straten in Hamburg waren afgezet, ontoegankelijk, in puinhopen veranderd. Op het puin lagen kransen voor de doden. De doden konden aanvankelijk niet geborgen worden. De stad was één trieste ruïne. Na het bombardement verbleef Karst ongeveer een maand op de werven van de Kriegsmarine. Werk was er niet in die periode, doordat alles verwoest was. Nadien kon

hij weer terug naar de stad. Hij kwam in een werkkamp in de Dorotheestrasse, buiten het centrum. Het adres van zijn werk was Kettichstrasse 64, Hamburg 39, waar zijn baas woonde bij de kolenopslag. Karst en de andere drie Hoogeveners overleefden de oorlog. Tot zover de herinneringen van Karst Scholing.

(4) De volgende operationele vlucht van Wilfred, Bill en de anderen begon op 9 augustus en bracht hen naar Mannheim. Mannheim viel dit keer nog wel mee. Er was maar weinig afweergeschut en weinig zoeklichten. Van de 457 opgestegen bommenwerpers gingen er maar 9 verloren. De operatie was een groot succes, ondanks de aanwezige bewolking, waardoor de doelmarkeringen door de Pathfinder-eenheid niet zo geslaagd waren. Enkele cijfers uit het 37 pagina's dikke getypte rapport, dat na afloop werd geschreven: 1316 gebouwen werden compleet vernietigd. 42 industriële complexen leden productieverlies. 269 Duitsers werden gedood. Er waren 1528 branden te zien, 133 grote, 417 middelgrote en 978 kleine branden. 8 locomotieven, 146 passagierswagons en 40 goederenwagons werden beschadigd of vernietigd. Ook werden nog 144 dieren gedood, te weten 96 varkens, 18 geiten, 15 koeien, 12 paarden, 2 ossen en een kalf.

(5) Op 10 augustus vlogen ze voor een bombardement naar Neurenberg. De Lorenzkirche, de grootste van de oude kerken van de stad, werd helaas zwaar beschadigd, terwijl tevens 50 huizen in de daarvoor nog zo goed geconserveerde oude binnenstad verloren gingen. Er werden 577 mensen gedood, terwijl er aan geallieerde zijde 16 toestellen verloren gingen. Er was lichte weerstand in de lucht, wat inhoudt dat er wel vijandelijke jagers waren, maar dat deze niet veel uit wisten te richten. Op de terugweg hadden Wilfred, Bill en de anderen een zeer slechte ervaring boven het Kanaal. Een konvooi opende het vuur op hen. Er was hevig afweergeschut, en de granaten ontploften 'horrible close', afschuwelijk dicht bij hun toestel. Dat was het angstwekkende eindstuk van een zeer lange tocht. Acht uur en 40 minuten zouden ze in de lucht zijn, voor ze na 1500 mijl vliegen de wielen van de Halifax behouden en wel op vertrouwde Engelse bodem konden zetten.

Thuis vertelden de mannen van de RAF maar weinig over hun werk. Er zijn dan ook maar weinig bijzonderheden over de vluchten van Wilfred, Bill en de rest bewaard gebleven. Als het dagboek er niet was geweest hadden we helemaal niets gehad. Het bleef bij summiere mededelingen, als er echt eens iets indrukwekkends gebeurde. Zo'n indrukwekkende vlucht was de zesde operationele vlucht, waarover Bill wel het een en ander aan zijn Rita losliet, en waarover we ook in zijn dagboek lezen. Net als de vlucht over het Kanaal, tussen de granaten door, zou ook dit bijna hun laatste vlucht worden.

(6) Ze vlogen 12 augustus 1943 naar het Italiaanse Milaan. Vanwege de grote afstand was het maar de vraag hoe het af zou lopen. Het was de langste vlucht die ze ooit zouden maken. In theorie konden de vliegtuigen het halen, en dan ook nog heelhuids terugkomen. Maar als er wat tegenzat, als ze afdwaalden en extra kilometers maakten of als er door slechte weersomstandigheden meer brandstof verbruikt werd, was het mis. Ze waren er op voorbereid. Twee bijzondere zaken trokken hun aandacht, boven Europa. Op ongeveer 150 mijl verwijderd van Milaan waren reusachtige vuren te zien. Het moet een gebombardeerde stad zijn geweest, aangevallen door andere toestellen. Bill zat naast de 'skipper', zoals ze Wilfred noemde, toen ze over de Alpen vlogen. Het was een wonderbaarlijk mooi gezicht, de bergen van boven. Een uitzicht dat hem bij zou blijven, zolang hij er nog over kon vertellen. Engeland was ver, heel ver weg, op de terugweg. Er zijn verschillende bommenwerpers door brandstofgebrek in zee gestort, zo vertelde men later, maar dit kunnen er niet veel zijn geweest. Van de 504 toestellen die richting Milaan vlogen, gingen er maar 3 verloren. Gelijktijdig werd Turijn gebombardeerd, door een andere golf bommenwerpers. Van de 152 toestellen van operatie Turijn, gingen er 8 verloren. Wilfred zag op de terugweg de hoeveelheid brandstof tot een alarmerend niveau verminderen. Hij wist zijn vaderland nog net te halen. Het eerste het beste vliegveld in het zuiden van Engeland werd hun redding. Ze zetten de Halifax aan de grond bij Tangmere, Sussex, na 9 uur vliegen en 1700 mijl te hebben afgelegd. Vandaar vlogen ze met nieuwe brandstof verder naar hun thuisbasis. Bomber Command sprak na afloop van een

succesvolle operatie, maar wat precies werd vernietigd is nooit goed duidelijk geworden.

De volgende vlucht bracht hen naar Peenemünde. Duitslands antwoord op de geallieerde bombardementen op de Duitse steden en industriegebieden, bedoeld om het lands oorlogsindustrie te ruïneren en de bevolking te demoraliseren, werd in alle stilte voorbereid. In een proefstation in Peenemünde aan de Baltische kust werden vergeldingswapens ontwikkeld. De bekendste daarvan werden de V-1 en de V-2. Men verwachtte tegen het eind van 1943 Londen platgewalst te hebben en zo Groot-Brittannië gedwongen te hebben zich over te geven. De dag waarop de aanvallen zouden beginnen was aanvankelijk vastgesteld op 20 oktober 1943. Luchtfoto's verrieden de Duitse activiteiten. Er waren tekenen die erop wezen dat de ontwikkeling van de lange-afstands raketten alle mogelijke voorrang kreeg, terwijl het luchtdoelgeschut versterkt werd. Er zou dan ook zo gauw mogelijk ingegrepen moeten worden.

(7) In de nacht van 17 op 18 augustus 1943 wierpen 597 viermotorige bommenwerpers op Peenemünde 1500 ton aan brisant- en brandbommen uit. Voor hun vertrek werd de vliegers opgedragen dat in het geval dat de eerste aanval zou mislukken, ze opnieuw zouden moeten beginnen, zonder aandacht te besteden aan de verliezen die ze hadden opgelopen of zouden oplopen. Doordat een afleidingsaanval op Berlijn de Duitse nachtjagers weglakte, werden er geen buitengewone verliezen geleden. Er werden 596 bommenwerpers ingezet, waarvan er 40 verloren gingen. Gezien de resultaten van de aanval werd dit acceptabel geacht. De aanval werd met ongewone stoutmoedigheid uitgevoerd. Peenemünde was in een vlammenzee veranderd. Helaas waren er ook doelmarkeringsfakkels afgedwaald, waardoor een nabijgelegen concentratiekamp met buitenlandse werknemers zwaar gebombardeerd werd. De vuren trokken de Duitse nachtjagers aan, die boven Berlijn cirkelden. Wilfred Still, Bill Sander en de anderen waren erbij, toen de RAF Peenemünde bombardeerde. Het was een ideale nacht om te bombarderen, maar het was ook een ideale nacht voor de vijandelijke nachtjagers, want er stond een prachtige maan aan de hemel te lichten. 'Plenty of fighters', noteerde Bill. Veel nachtjagers. Er was ook veel luchtafweergeschut. Het doel werd gebombardeerd vanaf 6000 voet. Het Duitse onderzoeksprogramma werd door de verwoestingen en de dood van verschillende geleerden opmerkelijk vertraagd. De eerste V-1 zou pas 13 juni 1944 afgevuurd worden!

(8) Hun laatste vlucht bij het 10e squadron maakten ze op 23 augustus 1943. Dit keer gingen ze naar het hart van Nazi-Duitsland, naar Berlijn. De Duitsers probeerden de stad goed te verdedigen. Er was zware weerstand van nachtjagers en afweergeschut. Maar liefst 56 van de 727 uitgezonden geallieerde toestellen werden die nacht vernietigd, wat het op één na grootste verliescijfer is van alle acties waarbij Wilfred en Bill betrokken waren. In de toenmalige situatie was dit het hoogste verliescijfer dat Bomber Command in één nacht had moeten incasseren. Andere gebombardeerde en brandende plaatsen - 25 Duitse steden en dorpen meldden die nacht vallende bommen - zorgden al mijlenver van Berlijn voor reusachtige vuren. In Berlijn vonden 854 mensen de dood, waaronder 684 burgers. Het was niet het afweergeschut, en het waren niet de kogels van de nachtjagers waarvan Wilfred Still die nacht het meest te duchten had. Het was de stuurmanskunst van een Duitse piloot. Een Junker 88 nachtjager is bijna met hen in botsing gekomen. Als ze elkaar geraakt hadden, waren beide toestellen, de Junker en de Halifax, ten onder gegaan. Deze achtste operationele vlucht liep ook weer goed af. Hun vliegervaring boven vijandelijk gebied was nu zo groot, en het vertrouwen van de RAF in het team evenredig, dat ze op 27 augustus 1943 ingedeeld werden bij de Pathfinders.

PATHFINDERS

In 1942 waren de bemanningen van de bommenwerpers voldoende ervaren in het bombarderen van doelen op het Europese vasteland om zich er van bewust te zijn dat er nogal het één en ander mis ging.

Slechts een klein deel van de afgeworpen bommen kwam op het doel terecht. Veel aanvallen mislukten, waarbij het weer een belangrijke rol speelde. De beste bemanningen in de beste squadrons begonnen parachutefakkels mee te nemen, die in bundels van twaalf afgeworpen werden. Ze lichtten de grond uitstekend op, maar gedurende slechts enkele minuten. Door navigatiefouten werden ze soms verkeerd afgeworpen, waarna de vloot bommenwerpers die nakwam de verkeerde stad bombardeerde. Bewolking kon van de fakkels zelfs gevaarlijke wapens in de hand van de vijand maken. Ze zetten de eigen bommenwerpers soms keurig in het licht voor de voor de vijandelijke nachtjagers. Eén van de vliegers, Tommy Lloyd, stelde voor een speciaal squadron van Beaufighters of Mosquito's te vormen, die de doelen met gekleurde brandbommen aan zouden moeten vallen, waardoor deze hoog in de lucht zichtbaar zouden zijn voor de toestellen van de hoofdmacht. De aanval met gekleurde brandbommen zou tegen het vallen van de avond uitgevoerd moeten worden door de allerbeste piloten die de RAF in zijn gelederen had. Ondanks tegenstellingen in de leidende niveaus van Bomber Command, werd augustus 1942 de "Pathfinder" Strijdmacht opgericht, onder leiding van Group Captain D.C.T. Bennett. Januari 1943 ontstond uit deze strijdmacht de Pathfinder Force, toen de squadrons die zich met deze taak bezighielden, organisatorisch een afzonderlijke groep (Group 8) binnen de RAF gingen vormen. De Pathfinder Force (P.F.F.) vloog met verschillende toestellen en met bemanningen die uit vrijwilligers bestonden. Gezien de eisen die er aan het werk van de bemanningsleden gesteld werden, is de P.F.F. als een elite-eenheid te beschouwen. Om hun taak uit te voeren kregen de mensen de beschikking over de modernste hulpmiddelen die men toen had.

Wilfred Still en zijn mannen vroegen en kregen op vrijwillige basis overplaatsing naar het 35ste squadron, dat deel uitmaakte van de P.F.F. Ze hoorden op 27 augustus 1943 dat ze daar bij ingedeeld waren, ze maakten vanaf 29 augustus formeel deel uit van het 35ste Squadron en arriveerden op 8 september op hun nieuwe basis, Graveley, Huntington. Het bombarderen van doelen op het Europese vasteland was gevaarlijk werk. Het werk van de Pathfinders was nóg gevaarlijker. De kleine groep vliegtuigen die de hoofdmacht voorging, - Wilfreds broer Roy Still vertelde later dat de eenheid uitgezonden Pathfinder-toestellen per nacht niet groter was dan 12 tot 18 toestellen - trok het hele Duitse afweersysteem aan, inclusief de nachtjagers. De Duitsers hadden al snel door welke functie de groep had, zodat verbeten op hen gejaagd werd. De verliezen waren dan ook hoog. "Vermist" hield in veel gevallen in "gesneuveld", aangezien er veel bemanningen mét hun vliegtuigen verongelukten. Aan de andere kant was er in 1943 nog geen zicht op het einde van de oorlog. De oorlog kon nog wel jaren duren. De kans dat je op een vlucht naar beneden geschoten werd, of al verongelukte bij de start, wat ook gebeurde, was iedere keer weer zo groot, dat Wilfred en zijn mannen ervan uitgingen dat ze uiteindelijk toch sneuvelden. Dit maakten ze ook duidelijk aan hun verwanten: zij zouden het einde van de oorlog niet halen. Met de dood voor ogen deden ze het werk dat zo'n belangrijke schakel zou vormen in het uiteindelijk op de knieën krijgen van Hitler-Duitsland.

Als ze dan toch zouden sneuvelen maakte het voor hen niet meer uit dat de dood in de P.F.F. sneller zou kunnen komen. Voorop stond dat de bombardementen zo nauwkeurig mogelijk uitgevoerd zouden moeten worden. Als hun vaderland en de strijd tegen het fascisme hen daarbij in de P.F.F. kon gebruiken, namen ze de plaats in waar ze voelden dat ze thuishoorden. Tussen de laatste vlucht als "gewone" bommenwerperbemanning (23-8-1943) en de eerste vlucht bij de P.F.F. (22-9-1943) zat bijna een maand. In deze periode werden "the boy's", zoals ze consequent door hun nabestaanden genoemd werden, bijgeschoold. Ze bleven met een Halifax vliegen, maar kregen de beschikking over andere apparatuur. Naast navigatiesystemen die luisterden naar prachtige namen als "Gee" of "Oboe" kwam "H2S" in zwang. Dit laatste systeem was een vorm van radar waarbij de echo's het aardoppervlak waarboven ze vlogen in beeld brachten.

(9) Hun eerste vlucht bij de Pathfinders was op 22 september 1943. Het doel was Hannover. Het wemelde boven Duitsland van de nachtjagers en het granaatvuur van het luchtafweergeschut was hevig. Bill was de 23ste september jarig, en 'vierde' deze verjaardag hoog in de lucht, boven vijandelijk grondgebied. De Amerikanen vlogen voor het eerst mee, tijdens een nachtelijke aanval.

Daarvoor werden 5 B-17 Vliegende Forten ingezet. Van de 711 bommenwerpers kwamen er 26 niet terug. De Pathfinders konden hun doel goed zien, maar ondanks het voortreffelijke zicht raakten de doelmarkeringen verspreid over een niet voorzien gebied. Daardoor werd niet het stadscentrum, maar gebieden op een afstand van 2-5 mijl ten zuid-zuidoosten ervan gebombardeerd. De oorzaak was de onvoorziene windsterkte. De krachtige wind blies de doelmarkeringsfakkels waarheen hij wilde.

(10) Hun volgende vlucht, al op 23 september, ging naar Mannheim. Weer veel nachtjagers. Zoeklichten zochten intensief de hemel af. Het was een lange vlucht. Bill noteerde 898 mijl onderweg te zijn geweest, voor ze weer thuis waren. Van de 628 bommenwerpers gingen er 32 verloren. De bedoeling was, dat de Pathfinders hun doelmarkeringsfakkels af zouden werpen op het noordelijke deel van de stad, dat bij een eerdere aanval amper was geraakt. Ze voerden hun opdracht perfect uit, zodat een geconcentreerd bommentapijt van de hoofdmacht een verwoestend effect had. Men vernietigde 927 huizen, 20 industriële gebouwen en complexen, 11 scholen, 6 publieke gebouwen en een kerk. Zeer veel gebouwen werden beschadigd. 25.000 mensen werden dakloos. Toch werden er 'maar' 102 doden geteld. Blijkbaar wisten de meeste mensen op tijd in de schuilkelders te komen. In het nabijgelegen Ludwigshafen werd I.G. Farben flink beschadigd. In die stad vielen 47 doden en werden 8000 mensen dakloos, waaronder 4289 buitenlandse arbeiders.

(11) Wat er op de derde Pathfinder-vlucht gebeurde, is niet duidelijk, maar toen ze 27 september weer naar Hannover gingen zag het er even naar uit dat ze de basis niet zouden halen. Na afloop noteerde Bill: 'Our luck held, thanks to Wilfs skill.' Wilfred werd kortweg 'Wilf' genoemd. Dankzij zijn vaardigheden hield hun geluk nog stand. De wijze van uitdrukken maakt ook duidelijk dat het niet alleen een kwestie van vaardigheden was, of ze wel of niet zouden overleven. Ze zagen het ook als een kwestie van geluk, want er kon van alles gebeuren waar ze geen invloed op hadden, al deden ze nog zo goed hun best. 38 van de 678 uitgezonden toestellen kwamen niet thuis, na deze vlucht. Weer werd het hart van de stad gespaard, doordat de sterke wind de doelmarkeringsfakkels wegblied. Dit keer werd een gebied op 5 mijl ten noorden van het stadscentrum de dupe. De meeste bommen vielen in het open veld of op dorpen ten noorden van de stad, zodat deze operatie in feite een mislukking was geworden.

(12) 'Wilf' had al zijn vliegervaring ook de volgende keer weer nodig, 29 september. Hun Halifax moest het bij Bochum zien te redden tussen veel en intensief gebruikte zoeklichten en lucht-doelgeschut. Het probleem bleef steeds het laatste moment van de aanval, als de bommen afgeworpen werden. Een bommenwerper moest dan in een rechte lijn op zijn doel aanvliegen. Als ze dan in zoeklichten gevangen werden, waren ze een gemakkelijk doelwit voor het Duitse geschut. Er werden na die nacht 9 van de 352 uitgezonden toestellen vermist. De Pathfinders hadden hun werk weer perfect uitgevoerd, met behulp van Oboe. De aanval op Bochum was ook gericht tegen drie kleinere plaatsen in de buurt. Al met al werden 527 huizen vernietigd en 742 zwaar beschadigd. Vooral de oude binnenstad van Bochum werd zwaar getroffen. 161 mensen vonden de dood, waaronder 33 buitenlandse arbeiders.

(13) Op 3 oktober bombardeerden ze Kassel. Er was daar gelukkig niet zoveel geschut. Op de terugweg, boven België, beleefden ze 'nasty moments', moeilijke momenten. Jammer dat Bill in zijn dagboek niet specifiek is geweest. Ze overbrugden op die lange tocht 950 mijl. De aanval verliep niet volgens plan. De doelmarkeringsfakkels van de Pathfinders vielen verkeerd, waardoor de hoofdmacht vooral buitenwijken en plaatsen ten westen van het stadscentrum bombardeerde. Dit werd weer enigszins goedge maakt, doordat er zulke grote branden uitbraken, dat de Henschel en Fieseler vliegtuigfabrieken, het belangrijkste ziekenhuis van de stad en diverse andere belangrijke gebouwen door het vuur werden aangetast of vernietigd. De stad telde uiteindelijk 118 doden, waaronder 38 buitenlanders. 547 toestellen waren opgestegen, waarvan er 24 niet terugkeerden.

(14) De tocht naar Bremen, van 8 oktober, bracht hen écht zwaar in moeilijkheden. Boven

Wilhelmshaven werd hun toestel gelokaliseerd en er uit gepikt door vijandelijk afweergeschut. 'Very lucky to get back after being predicted over Wilhelmshaven', noteerde Bill. Dat ze het flink te verduren kregen, blijkt ook uit Bill's volgende mededeling. De radio begaf het namelijk. Bill slaagde er in om het toestel weer aan de praat te krijgen, zodat hij alle uitzendingen weer kon ontvangen. Van de 119 toestellen gingen er 3 verloren. Bremen was niet het hoofddoel van die nacht. 504 bommenwerpers vlogen naar Hannover.

(15) De volgende vlucht, die van 22 oktober 1943 naar Kassel, werd 43 van de 569 toestellen fataal. De Duitsers verdedigden zich hevig en het was dan ook een veel moeilijker tocht dan de vorige naar Kassel, die van 3 oktober. Tot overmaat van ramp wilden de bommen ook nog niet vallen. Een bommenwerper boven zijn doel, met geopende bommenluiken, was een zittende eend voor een leger jagers, en beleefde op dat moment een van de gevaarlijkste momenten van de hele vlucht. Wilfred en de zijnen moesten deze situatie keer op keer meemaken, omdat ze boven hun doel moesten blijven kruisen, in afwachting van het moment dat de bommen alsnog gelost zouden kunnen worden. Uiteindelijk is dit gelukt. Ze konden weg van het hevige spervuur, weg van de stad waar ze zulke grote angsten uit hadden gestaan, en kwamen veilig thuis. Waarschijnlijk zijn ze indirect door de weigerende bommeninstallatie in de officiële geschiedschrijving van Bomber Command terecht gekomen. We lezen namelijk in de 'Bomber Command War Diaries' dat de blind-bombarderende Pathfinders met hun H2S-systeem hun doel misten, en dat van de 9 Pathfinder-toestellen die op zicht afwierpen er 8 precies hun doel markeerden. Was dat ene toestel, dat de markeringsfakkels verkeerd afwierp het onder grote stress verkerende vliegtuig van Wilfred Still? De verwoestingen waren vreselijk. 100.000-120.000 mensen werden dakloos, 155 industriële gebouwen, 78 publieke gebouwen, 38 scholen, 25 kerken, 16 gebouwen van de politie en het leger (waaronder het plaatselijke Gestapohoofdkwartier) en 11 ziekenhuizen werden vernietigd. Uiteindelijk telde de stad 5599 doden, waarvan 1817 lichamen niet identificeerbaar waren. 3300 mensen werden vermist, maar waren mogelijk nog in leven in een vluchtelingenkamp of elders. 459 mensen werden na dagenlange arbeid levend onder het puin weg gehaald.

In de tijd dat hij diende bij het 35ste Squadron werd Flight Sergeant Wilfred Still bevorderd tot Pilot Officer. Dat was op 1 november 1943. De bevorderingen volgden min of meer vanzelf na voldoende operationele ervaring. Voor de oorlog waren de rangen van piloten over het algemeen veel lager dan tijdens de oorlog. De snellere bevorderingen tot een hoger niveau tijdens de oorlog, hielden verband met het oorlogsrecht. Als de bemanningsleden krijgsgevangen gemaakt zouden worden, zouden ze aan een hogere rang meer privileges kunnen ontnemen. Een andere verandering in die periode lag meer in de persoonlijke sfeer. Wilfred had verschillende vriendinnen gehad. Uiteindelijk vond hij meer vastigheid in een relatie met één van hen, die in andere situaties mogelijk zijn vrouw geworden was. Een naam was bij Wilfred's familie niet bekend. Ze mannen vonden soms vriendinnen, als ze tijdens de spaarzame verloven uitgingen in Londen, zo wist Wilfred's broer Roy zich te herinneren.

Hoe goed het grondpersoneel ook zijn best deed om een toestel iedere keer weer in orde te krijgen, zo af en toe ging het mis. En dan kon het beter direct al aan de grond misgaan, dan dat dit boven vijandelijk gebied zou moeten gebeuren. Op 3 november 1943 bereidden Wilfred, Bill en de anderen zich voor op een aanval op Düsseldorf. Hun route werd uitgelegd, de Halifax stond volledig geladen met bommen voor hen klaar, ze namen hun plaatsen in in het toestel, en kwamen niet verder. Terwijl de andere toestellen vertrokken konden ze weer uitstappen, vanwege motorproblemen.

(16) Twee weken later, op 17 november, stegen ze opnieuw op, dit keer richting Mannheim. Op deze vlucht ging slechts één toestel verloren. Het was een hele rustige trip, waarover Bill niets te rapporteren had. Hij was de enige niet. In de gepubliceerde 'Bomber Command War Diaries' vinden we niets over deze tocht terug.

(17) De dag erop, 18 november, zouden ze de tocht naar Mannheim herhalen. Ze raakten bij deze aanval zo hopeloos van de route, dat ze zelfs de andere vliegtuigen kwijt raakten. Twee uur achtereenvolgens vlogen ze alleen over vijandelijk grondgebied. Als ze toen ontdekt waren door een vijandelijke jager, was het afgelopen geweest. 'Lucky to get back', schreef Bill dan ook in het dagboek. Hun aanval op Mannheim was blijkbaar een afleidingsmanoeuvre geweest voor een groter doel, want die nacht was ook Berlijn aangevallen. 23 toestellen kwamen niet terug. Navigator Nobby Clark, op wiens inzicht ze op de moeilijkste momenten aangewezen waren, als het ging om weer thuis te komen, bleek bevroren voeten te hebben. Hij werd na aankomst op de thuisbasis naar een ziekenhuis gebracht. Achteraf zeiden de mannen dat Joey, hun gelukspoppetje, hen die nacht van de 18de op de 19de november had thuisgebracht. Mannheim had geluk dat het doelgebied bewolkt was, anders was het nog zwaarder getroffen geweest. 4 fabrieken werden vernietigd en 11 zwaar beschadigd, waaronder vooral Daimler-Benz, dat 90 procent van zijn productie verloren zag voor onbepaalde tijd. 325 andere gebouwen werden vernietigd en 335 zwaar beschadigd, waaronder 2 kerken en 3 scholen. 21 mensen stierven en 7500 mensen werden dakloos. Doordat zoveel bommen buiten de stad vielen, gingen er ook nogal wat boerderijen verloren of werden beschadigd.

Een broer van een kameraad van Bill, Cyril Stepney, is die nacht gesneuveld. Hij was het enige slachtoffer van het 35ste squadron in de tijd dat Bill en Willfred te Gravelly gelegerd waren. Gravelly was ongeveer 35 mijl van Londen, waar Rita woonde in die tijd. Bill kon dan ook regelmatig even thuiskomen tussen de vluchten. Zo bleef Rita op de hoogte van de belevenissen en kreeg ze ook aanvullende informatie, los van wat in Bill's dagboek te vinden was. Er is geen vaste vervanger gekomen voor Nobby Clark. Blijkbaar rekende men er op dat hij nog weer terug zou komen. Op de volgende vluchten ging steeds een andere navigator mee, die iedere vlucht weer werd gewisseld. Nobby Clark verdween uit het zicht, en de familieleden van de andere bemanningsleden hebben tot 2005 gedacht dat hij de oorlog had overleefd. Rita heeft namelijk veel naspeuringen gedaan, maar niets van hem kunnen vinden, waardoor men ervan uit ging dat hij niet was gesneuveld, en anoniem was opgegaan in de naoorlogse samenleving. Hij was namelijk niet te vinden op de dodenlijsten. Inmiddels is bekend dat hij wel degelijk is gesneuveld. Hij stierf 9 mei 1944, tijdens een aanval op het vliegveld Chievres in België en werd aldaar begraven. Nobby Clark heeft zijn teamgenoten slechts iets meer dan een maand overleefd. Flight Sergeant Robert Charles "Nobby" Clark werd 29 jaar oud.

Uit Bill's dagboek weten we dat hij 25 november 1943 de 'Star Ribbon' ontving, een lintje met een metalen ster, een onderscheiding wegens trouwe dienst en inzet onder oorlogssituaties. Wilfred heeft volgens zijn 'Record of Service' eveneens de 'Star Ribbon' ontvangen. Het ligt voor de hand dat ook de andere bemanningsleden deze onderscheiding ontvangen hebben, want per slot van rekening zag hun militaire loopbaan in actieve dienst er gelijksoortig uit. De datum uit Bill's dagboek zal het moment aangeven waarop het hele team onderscheiden werd, zodat 25 november 1943 een feestelijke dag werd. Los hiervan waren alle Pathfinder-bemanningsleden beloond met de zogenaamde Eagle Badge, gedragen op het linker borstzakje.

(18) Ze werden tevens geïnformeerd over een missie naar Frankfurt, die 25ste november. Een korte notitie van Bill laat iets zien van wat er 's avonds gebeurde: 'Late take-off as bomb exploded being put on to aircraft. HORRIBLE.' Tijdens het laden van de bommen in het bommenruim en het opscherp stellen van de projectielen, ging er wat mis. In één van de toestellen explodeerde een bom. Het was geen kleine explosie, want het vertrek van de andere toestellen werd er door vertraagd, en Bill's reactie ("VRESELIJK") zegt genoeg. De exploderende bom zal het toestel veranderd hebben in een vuurzee, met dodelijke gevolgen voor de mannen die aan het inladen waren. Pas nadat de brandweer alles onder controle had, en het laden van de andere toestellen afgerond was, kon het squadron alsnog vertrekken. De explosie maakte zoveel indruk, dat over het verloop van de vlucht niet meer gesproken werd. Wat een dag om te herinneren zou moeten zijn, vanwege de onderscheidingen, werd

door de bom inderdaad een dag om nooit meer te vergeten..... Van de 262 opgestegen bemanningen kwamen 12 teams niet meer terug. Bill noteerde 13 verliezen, zoals wel vaker zijn cijfers afwijkend zijn van de cijfers uit de 'Bomber Command War Diaries'. In dit geval is dit goed verklaarbaar, want een 13de toestel ging verloren tijdens andere, kleinere, operaties van die nacht. Frankfurt telde 80 doden en 3500 daklozen

(19) De volgende vlucht naar Frankfurt, op 20 december, werden ze het onderwerp van een nachtelijk kat-en-muis spel van een Duitse nachtjager. Hij zat hen zeker 80 mijl achterna, voor ze hem kwijt werden. 41 van de 650 bommenwerpers kwamen niet weer thuis. De Pathfinders hadden zich voorbereid op helder weer, maar ze vonden hun doel voor 8/10^{de} bewolkt. Daarbij kwam ook nog eens dat de Duitsers de geallieerden voor de gek hielden, door 5 mijl ten zuidoosten van de stad ter afleiding zelf vuren te ontsteken en ook zelf - valse - doelmarkeringsfakkels te ontsteken. Sommige bemanningen van de hoofdmacht dropten hun bommen rond de valse vuren, maar er werd toch nog flink wat geraakt in Frankfurt zelf. Achteraf meer dan men toen vermoedde. 466 huizen werden verwoest. Het culturele erfgoed van de stad werd zwaar gedupeerd. Onder meer de kathedraal de stadsbibliotheek, het ziekenhuis en 69 scholen gingen verloren. 64 mensen stierven en 111 werden vermist of later alsnog gevonden onder de puinhopen. 23.000 mensen raakten dakloos.

Zaterdag 25 december 1943 kwam Bill thuis, bij zijn Rita. Het kerstweekend kon hij bij haar doorbrengen. Maandag 27 december moest hij weer op zijn basis zijn, want de voorbereidingen voor een volgende missie waren in volle gang. Op 29 december vertrokken Bill, Wilfred en de anderen naar Berlijn, voor wat Bill omschreef als een 'easy trip', een gemakkelijk tochtje. De lucht was helemaal bewolkt. 20 toestellen kwamen niet terug.

(20) Dat ze als onderdeel van de Pathfinders deel uitmaakten van een elite-eenheid, kwam ook tot uiting in de opdrachten die ze uit te voeren kregen. Bill noteerde 3 januari 1943: "Interview with C.O. for commission accepted". Ze maakten een afspraak met de commandant in verband met een bijzondere opdracht. We moeten het doen met summiere informatie, maar ook hier valt het een en ander te raden. Op 14 januari 1944 vlogen ze naar de Franse kust voor een speciaal doel. Het was al heel wat dat Bill deze geheime opdracht in zijn dagboek noteerde, hoewel het natuurlijk jammer is dat we de fitnesses er niet van weten. Tussen 3 januari en 14 januari zal veel overleg zijn geweest, over de aard van de opdracht, hoe die uit te voeren, de verwachte weerstand en de aan- en terugvliegroutes. Ze kwamen veilig thuis. De vlucht zal voorspoedig verlopen zijn, zonder veel bijzonderheden, en naar verwachting werd het doel vernietigd, want in zijn commentaren heeft Bill niets gemeld over eventuele problemen onderweg. Hij noteerde alleen wat over een andere aanval, eveneens de 14e januari uitgevoerd, mogelijk eveneens door toestellen van zijn eenheid, want hij was goed op de hoogte. Brunswijk werd zwaar aangevallen door Halifaxes en Lancasters; 'Brunswick heavily raided by Halifaxes and Lancs.' Uit de 'Bomber Command War Diaries' weten we dat onder de kleinere operaties van die dag ook "9 RCM sorties" en "2 Serrate patrols" vielen. Wilfred en Bill vlogen één van deze 11 bijzondere vluchten, of hadden een missie die helemaal buiten de boeken is gebleven.

(21) 20 januari vlogen ze weer met hun bommen naar Berlijn. De boordradio deed het niet goed, maar verder hadden ze een goede tocht. 35 van de 769 opgestegen toestellen werden na die nacht vermist. Ze maakten op weg naar Berlijn een grote boog naar het noorden, maar de Duitsers slaagden er toch in om nachtjagers tussen de bommenwerpers te manoeuvreren die rustig hun werk probeerden te doen en goed scoorden, tot de geallieerde luchtvloot weer huiswaarts vloog. Blijkbaar hadden Wilfred, Bill en de anderen niet veel last van deze jagers, anders mogen we aannemen dat ze niet zo rustige tocht hadden gehad. Berlijn zelf was compleet met wolken bedekt, zodat de Pathfinders het helemaal moesten hebben van de H2S-radarapparatuur om hun doel af te kunnen tasten. Wat er gebeurde met de bommen, toen de hoofdmacht trouw bombardeerde wat de Pathfinders aangaven, en hoeveel schade dat aanrichtte, bleef dan ook een raadsel.

(22) 27 januari 1944 bombardeerden ze Helgoland. Het was een vrij gemakkelijk doelwit, noteerde Bill. Het was een onderdeel van een grotere operatie, enerzijds bedoeld om de Duitse nachtjagers alvast aan te trekken, zodat ze de hoofdmacht zouden missen, en anderzijds bedoeld om de Duitse scheepvaart te schaden. 80 Stirling-bommenwerpers legden namelijk mijnen voor de Nederlandse kust, terwijl 21 Halifaxes, waaronder die van Wilfred en Bill, mijnen afwierpen bij Helgoland. Diverse andere kleinere operaties waren eveneens bedoeld om de Duitsers om de tuin te leiden. De afleidingsmanoeuvre had duidelijk effect. De helft van de ingezette Duitse nachtjagers werd rechtstreeks naar Helgoland gedirigeerd, richting Wilfred en Bill. Dat hun eenheid van 21 toestellen geen enkele verliezen leed, is opzienbarend. Blijkbaar hebben de Duitse jagers hen niet gevonden, anders waren ze in de pan gehakt. Er waren in totaal 140 toestellen bij de afleidingsactie betrokken, waarvan slechts 1 Stirling niet terugkeerde. De hoofdmacht, van 515 Lancasters en Mosquito's deed een aanval op een opnieuw zwaar bewolkt Berlijn. Deze toestellen kregen de andere helft van de nachtjagers achter zich aan. 33 Lancasters gingen verloren. En Bill sprak enkel van een "easy target". Misschien ook omdat ze het doel niet konden missen: ze hoefden enkel de zee te raken, in de buurt van Helgoland.

(23) Hoe anders ging het op hun volgende tocht naar Berlijn. De nacht erop, 28 januari 1944, vertrokken ze voor hun vierde bezoek aan de Duitse hoofdstad. Het leek hun laatste tocht te worden. Was het een voorteken voor de vijfde en ALLERlaatste tocht naar Berlijn? Ze bereikten Berlijn via een omweg, over Denemarken. De tocht was vreselijk lang. In de koude vrieslucht ontstond ijsafzetting op de Halifax. Het leek zo ernstig te worden, dat de luchtwaardigheid van de bommenwerper in gevaar kwam. Daarbij kwam ook nog dat de Air Speed Indicator, de luchtsnelheidsmeter, het niet deed. Daardoor konden ze geen oog houden op hun snelheid, welke door het ijs sterk aan het terugzakken was, met gevolg dat ze de kans liepen door te weinig draagvermogen te verongelukken. Op een gegeven moment zakten ze zelfs 6000 voet naar beneden! Wilfred probeerde het toestel te houden, maar het leek hopeloos. Hij gaf de bemanning de opdracht om zich voor te bereiden op het verlaten van het toestel. Het leek springen te worden..... Uiteindelijk kreeg hij de bommenwerper toch weer onder controle, maar het scheelde niet veel of ze waren de Halifax kwijt geweest. Hoe zou het dan gelopen zijn? Springen en als krijgsgevangenen het einde van de oorlog afwachten? Neerkomen in ijskoud water en alsnog omkomen?

Berlijn werd zwaar getroffen, want dit keer was er meer zicht boven het doelwit. 77 andere plaatsen rondom Berlijn kregen eveneens bommen te verwerpen. 180.000 mensen raakten dakloos. Op de lijst van getroffen gebouwen werden ook vermeld: 4 theaters, de Franse kathedraal, 6 ziekenhuizen, 5 ambassades en het nieuwe Rijksdaggebouw. Het dodental is niet bekend. De stad was zo zwaar getroffen, en er lag nog zoveel puin met doden en gewonden eronder, dat niemand een schatting kon maken. Hoog in de lucht sloegen de Duitsers terug. Ze waren erin geslaagd om de nachtjagers boven het doelgebied naar de bommenwerpers te dirigeren, met gevolg dat 46 toestellen van de 677 bommenwerpers verloren gingen.

Op de avond van de 30ste januari 1944 zouden ze opnieuw opstijgen, voor een bombardementsvlucht. De voorbereidingen werden gemaakt, en tussendoor zouden Bill en boordwerktuigkundige Cyril Talby zich nog even ontspannen. De bases lagen veelal op het platteland, tussen de akkers en weilanden. Terug naar de basis namen ze de kortste weg, over een stuk land van een boer....., en werden gesnapt. Militairen of niet, bombardementsvlucht of niet, ze hadden zich te houden aan fatsoensregels. "Commission quashed as Cyril and I were caught taking short cut through farmers field", schreef Bill in zijn dagboek. Ze konden niet opstijgen. Bill zegt het niet met zoveel woorden, maar de reden waarom hun tocht afgeblazen werd moet daarin gelegen zijn geweest dat hij en Cyril disciplinair zijn gestraft, zodat het team van Wilfred niet compleet was, en ze thuis moesten blijven. Het zou nog bijna vier weken duren voor ze dit goed konden maken.

(24) Op 25 februari stegen ze op voor een tocht naar Augsburg. Het was een gemakkelijk tochtje,

noteerde Bill. Toch werden die nacht 21 van de 594 naar Augsburg gezonden toestellen vernietigd. Duitsland lag prachtig te pronken, onder de vloot van dodelijke Halifaxes, Lancasters en Mosquito's. Het hele land was bedekt met een laag sneeuw. Hoe tevreden Bill ook was, de accuratesse waarmee de Pathfinders de oude binnenstad markeerden en de daarna door de hoofmacht aangerichte verwoestingen, riepen later weerstand op. Het prachtige oude centrum van de stad was compleet vernietigd. 2920 huizen waren verwoest en meer dan 5000 beschadigd. 85.000-90.000 mensen raakten dakloos. Het oude Raadhuis van de stad was weg, evenals 16 kerken en 11 ziekenhuizen (gelukkig vooraf geëvacueerd). Er werd uiteindelijk berekend dat er voor 80.000.000 Duitse marken aan kunstschaten verloren was gegaan. Er werden 246 grote en middelgrote branden geteld, evenals 820 kleinere vuurhaarden. Blussen werd ernstig bemoeilijkt. De rivier de Lech was bevroren, evenals bluswater elders. Het dodental werd geschat tussen de 678 en de 762 personen.

Hoe gevaarlijk het vliegen met bommen ook voor het eigen toestel was, werden ze nog eens fijntjes op gewezen op 29 februari. Alle voorbereidingen voor een bombardementsvlucht naar Stuttgart waren gemaakt. De Halifax was afgeladen met bommen en benzine. Zwaar ronkend trok het toestel op, op de startbaan..... tot de motoren afsloegen. De scherpgestelde bommen zouden tot ontploffing kunnen komen, als het toestel teveel zou schokken, als ze van de baan zouden raken, of door het landingsgestel zouden zakken, of als de baan niet lang genoeg meer was om tot stilstand te komen. Bill had er maar één woord voor: 'Frightening', angstwekkend. Gelukkig liep het goed af. Heel wat teams zijn zo om het leven gekomen, omdat er wat mis ging bij de start. Mochten ze, om wat voor reden dan ook, hun doel niet bereiken, en onverrichterzake terug moeten keren, dan haalde geen piloot het in zijn hoofd om met bommen en al te landen. De lading werd ergens boven dichtbevolkt gebied afgeworpen, om brandstof te sparen, en zo snel mogelijk thuis te kunnen komen, waarna veilig geland zou kunnen worden. De mislukte start van 29 februari was de laatste operationele vlucht van dit team bij het 35e squadron en met de Halifaxes.

OVER NAAR HET 635e SQUADRON

Wilfred en zijn bemanning hebben in totaal 17 operationele vluchten met hun Halifax van het 35-ste squadron gemaakt. De laatste vlucht was die van 25 februari 1944 naar Augsburg. Na de mislukte start van 29 februari bleven ze weer een paar weken buiten de actieve dienst. Ze werden omgeschoold, met het oog op een reorganisatie. De "B"-vlucht van het 35-ste squadron, waar ze deel van uitmaakten, en de "C"-vlucht van het 97-ste squadron zouden samengevoegd worden, om als 635-ste squadron verder te gaan. Ook dit was een Pathfinder-squadron. In het embleem van het squadron prijkte een geharnaste vuist, waaruit links en rechts drie bliksemschichten schoten. Het nieuwe squadron zou uitgerust worden met gloednieuwe Lancasters. Ze waren uitwendig herkenbaar als toestellen van het '635' door de grote letters F2 op de romp, aan de andere kant van het Engelse herkenningsteken gevolgd door een voor ieder toestel andere letter. Dit type vliegtuig hoorde bij de beste bommenwerpers die in de Tweede wereldoorlog gebruikt werden. Wilfred leerde vliegen op de Lancaster. De andere bemanningsleden werkten zich eveneens in. De omscholing had plaats op Gravelly, Huntington. Daar werd op 2 maart 1944 een gloednieuwe Lancaster met het serienummer ND 704 afgeleverd.

Het toestel was er één van de derde versie van dit beroemde toestel (mark III), en behoorde tot een serie van 600 toestellen, die tussen december 1943 en mei 1944 in de AVRO-fabriek te Manchester gebouwd werden. De stuwkracht werd geleverd door vier Rolls-Royce Merlin 38 motoren. Ze konden op 6000 meter hoogte 1395 PK leveren. Het toestel had een spanwijdte van 31 meter, een romplengte van 21,2 meter, een hoogte van 6,2 meter en 120 m² vleugeloppervlak. Leeg woog de Lancaster 15.980 Kg. Dit kon met brandstof en bommen maximaal oplopen tot een startgewicht van 28.570 Kg. De maximumsnelheid was 450 kilometer per uur, op 5700 meter hoogte. De kruissnelheid was 326 kilometer per uur. Het toestel had een maximale vlieghoogte van 6450 meter en een maximum vliegbereik van 3570 kilometer. Als er 6300 Kg bommen waren geladen, was het vliegbereik 1860

kilometer. Met vliegbereik wordt bedoeld de afstand waarop het toestel inzetbaar was, en ook nog weer terug kon vliegen.

De korte geschiedenis van dit toestel werd door de RAF vastgelegd op een kaartje, dat van ieder toestel werd bijgehouden. De Lancaster van Wilfred Still werd 2 maart 1944 aan de RAF geleverd en kwam 6 maart 1944 bij het 35e squadron. In de trainingsweken zullen ze regelmatig in het toestel gevlogen hebben, om hem van voor tot achter en met alle voor- en nadelen te leren kennen. Hoe goed de Lancaster ook was, Wilfred moest er niets van hebben. Met de Halifax waren ze altijd heelhuids thuisgekomen. Je wist wat je had, je wist niet wat je kreeg. Bill was al net zo. Hun eerste vlucht in de Lancaster was op 4 maart. Bill's commentaar, in zijn dagboek: 'Very nice kite, but sooner have Halifax'. Vrij vertaald: Een hele leuke vlieger, maar ik heb liever een Halifax.

Op 20 maart 1944 arriveerden ze met zijn negenen, inclusief Joey en hun nieuwe toestel, op hun nieuwe thuisbasis, Downham Market en werden bij het nieuwe 635-ste squadron gevoegd.

(25) Hun eerste gezamenlijke vlucht, de nieuwe Lancaster en bemanning, was op 22 maart 1945. Ze bombardeerden Frankfurt. Op de terugweg dronken ze thee met rumsmaak, zo noteerde Bill in zijn dagboek. 33 van de 816 opgestegen toestellen werden vermist, die nacht. Gelukkig waren daar geen mensen bij van hun nieuwe Pathfinder-squadron. Hun tocht naar Frankfurt leidde hen over Nederland. Even ten noorden van de Zuiderzee vlogen ze bezet Europa binnen, om daarna vrijwel volledig zuidwaarts gericht op Frankfurt af te kruisen. De Pathfinders werkten accuraat, evenals de bommenwerpers van de hoofdmacht, en de stad werd zwaar getroffen. Alle delen van de stad werden geraakt. Vooral het westen werd flink verwoest. Naast fabrieken werden op de lijst van verwoeste panden ook weer historische gebouwen, kerken en ziekenhuizen gevonden. 948 personen vonden de dood.

(26) Daarna stopt Bill's dagboek abrupt, na nog een enkel zinnetje, geschreven op de 24ste maart: 'Berlin tonight, weather pretty grim.' Vrij vertaald schreef hij: 'Vanavond naar Berlijn. Het is nogal beroerd weer'. Op het kaartje dat de gang van zaken rond de gloednieuwe Lancaster-bommenwerper bijhield zouden nog slechts enkele notities gemaakt worden. De 25-ste maart 1944 werd er 'missing' op geschreven. Vermist. De laatste aantekening was van de 28-ste maart. Een wat onduidelijk krabbeltje. Het toestel was de 25-ste maart niet terug gekeerd en werd na het horen van de verhalen van de andere bemanningen, die wel veilig in Engeland landden, als verloren beschouwd. Die laatste vlucht begon op de avond van de 24ste maart. We zullen deze vlucht tot in details aan ons voorbij laten trekken, voor zover de details bekend zijn.....

DE 26^{STE} EN LAATSTE OPERATIONELE VLUCHT

'Vanavond naar Berlijn. Het is nogal beroerd weer', schreef Bill Sander in zijn dagboek. Hij hoopte dat de vlucht afgelast zou worden. Boven het Europese vasteland, zo werd hem verteld, was het weer beter. Het zou daar een prachtige heldere nacht worden, zonder maan, maar met veel sterren. Er was 3/10 bewolking, die echter ver beneden hen zou liggen. Ze vlogen immers op 6000 meter hoogte. De tocht ging dan ook gewoon door. Om 18.47 uur Engelse tijd vertrok hun Lancaster voor zijn laatste vlucht. Het doel voor die nacht was Berlijn. Het zou hun vijfde vlucht naar Berlijn worden. De Duitse hoofdstad moest plat gebombardeerd worden. De Slag om Berlijn, waarvan de vlucht van de 24-ste maart de climax vormde, zou de Duitse vechtlust moeten breken. Er zouden die nacht niet minder dan 73 toestellen verloren gaan. Eén daarvan ging verloren tijdens ondersteunende acties, 72 bommenwerpers vlogen zich stuk op Berlijn.....

De plaats van Nobby Clark werd die nacht eenmalig ingenomen door John Lane Tillam (1578559) uit Hereford. De kleine groep Pathfinders steeg op en vloog oostwaarts. Ze zouden uitgebreid kennismaken met een natuurverschijnsel dat hen nog volkomen onbekend was: de "jet-stream", een loeiharde

windstroom op grote hoogte. De toestellen werden door de zuidwester storm zeker 50 mijl uit koers geblazen, zo vertelden de mensen die de tocht overleefd hebben. Ze werden niet geloofd. Pas later, toen de luchtvaart meer ervaring opgedaan had met het vliegen op grote hoogten, kon hun verhaal aanvaard worden. De Slag om Berlijn vroeg het uiterste van de geallieerde vliegtuigbemanningen. Voor de golven bommenwerpers en hun bemanningen, die nachten achtereen oostwaarts vlogen, betekende de lange afstand een beproeving van pit, uithoudingsvermogen, vaardigheid in navigatie en schutterskunst. Om wakker te blijven kreeg men chocolade mee, waarin een pepmiddel zat. Berlijn werd zwaar verdedigd door middel van luchtafweergeschut en nachtjagers. Het toestel van Wilfred kwam die nacht brandend vanuit Duitsland terugvliegen. We mogen eruit afleiden dat ze geraakt waren door het luchtafweergeschut of één van de Duitse jagers. Eén van de linker motoren brandde. Door het afsluiten van de brandstoftoevoer kon een vlieger dit soort branden soms in toom houden. Verder weten we niets met zekerheid van het verloop van die laatste vlucht, tot het moment waarop ze boven Drenthe kwamen. Wel mogen we uit de aanwezigheid van fosforbommen bij het wrak afleiden, dat ze hun opdracht, het aangeven van het te bombarderen Berlijn, door de weersomstandigheden of de brandende motor niet meer uitgevoerd hebben.

Aandachtig volgde de bevolking van Zuid-Drenthe de vliegbewegingen van de bommenwerpers. Uren achtereen kon het ronken der motoren aanhouden. De Duitsers hadden hier een radarstation gebouwd, bij Ten Arlo, dat versterkt was met afweergeschut. De Duitsers zagen Wilfreds bommenwerper al van ver aankomen. Het kwam tot radiocontact. Omdat een linker motor brandde, zouden ze er beter aan doen te landen. Het was geen advies, maar een bevel. ze weigerden dit. Wilfred Still moet op dat moment geweten hebben dat zijn kansen klein waren. Om met een brandend vliegtuig de thuisbasis nog te kunnen bereiken, moesten ze een behoorlijke dosis geluk hebben. Soms ging het vuur vanzelf uit door wind en regen. Gebeurde dit niet, zou men mogelijk ergens een noodlanding moeten maken. In zoverre sloot het Duitse bevel aan bij een stukje realiteit dat ze goed kenden. ze zouden echter alles op alles zetten om niet in krijgsgevangenschap te raken en zeker geen bevel van een Duitser aannemen. Kort daarop kreeg het toestel de genadeklap van een Duitse jager. Nog feller brandend zocht Wilfred de grond op. Het verhaal van het radiocontact werd later verteld door Duitse soldaten die de wacht hielden bij het wrak. Ten Arlo had tot taak om overvliegende groepen bommenwerpers op te sporen, dus dat ze daar al snel door hadden dat er ook die nacht een groep uit Duitsland terug kwam, ligt voor de hand. Het blijft de vraag of Ten Arlo een gesprek met Wilfreds Lancaster gehad heeft. Waarschijnlijk heeft men vanuit Ten Arlo een boodschap uitgezonden op een door de Lancasters gebruikt kanaal, die ook voor de rest van de groep bestemd was. Hun weigeren om te landen kan ook afgeleid zijn uit het feit dat men er niet op reageerde en doorvloog. Maar wat vertellen getuigen nog meer?

Als er nachtelijke aanvallen op Duitsland uitgevoerd werden, vlogen de zwermen ronkende vliegtuigen tussen acht en tien uur 's avonds afgeladen oostwaarts over de gemeente Hoogeveen. Zo om een uur of elf 's avonds, het kon ook twaalf worden, kwamen de bommenwerpers weer vanuit het oosten op de terugweg overvliegen. De tijd hing af van hoever hun doelen in Duitsland gelegen hadden. In de nacht van 24 op 25 maart stond een inwoner van Noordscheschut aan het Dwarsgat omhoog te kijken. Hoog boven hem raakte een groep bommenwerpers in gevecht met Duitse nachtjagers. ze waren zoals gewoonlijk op hun nachtelijke prooi uit. Ze schoten. Vanuit de bommenwerpers werd teruggeschoten. Dat er van weerszijden gevuurd werd, was op te merken aan de verschillende geluiden die de schoten veroorzaakten. Plotseling vloog één van de bommenwerpers in brand en gleed af. In een mum van tijd raakten ze de grond, vertelde de getuige van Noordscheschut. Ze vielen als een steen uit de lucht. Dit deel van het verhaal wordt echter tegengesproken door andere getuigen, die het vliegtuig zagen cirkelen en er later tastbare bewijzen van vonden. Op zich is het niet verwonderlijk dat er tegenstrijdigheden in de verhalen zitten. Dat blijkt bij iedere ramp en ieder ongeval zo te zijn, zeker als de tijd tussen de gebeurtenis en het vertellen ervan tientallen jaren betreft. In de woning van Isaäk van Zuiden aan de Kerkstraat te Hoogeveen zaten die nacht twee brandwachten. Ze werden opgeschrikt door het lawaai van loeiende motoren. Toen ze naar buiten renden zagen ze een grote bommenwerper. Hij vloog als een

brandende turf boven de plaats Hoogeveen, richting Raadhuis. Het toestel draaide en vloog weg in oostelijke richting. Kort daarop stortte het neer, wat een geweldige vlam gaf. De vlam en de gloed werden gezien door de op vele kilometers afstand toekijkende Hoogeveense brandwachten.

Getuigen uit de oostelijke delen van de gemeente Hoogeveen weten méér inhoud te geven aan de korte periode tussen het vliegen boven de plaats Hoogeveen en het neerstorten. Nadat het toestel vanuit het westen aan kwam vliegen bleef het even boven het Hollandsche Veld cirkelen. Sommigen vertelden met zekerheid te kunnen zeggen dat het toestel drie keer bij hen overvloog en vermoedden zelfs een vierde keer. Volgens anderen ging het zo snel, dat hij hooguit één keer gecirkeld heeft. De mensen werden uit hun bed gehaald door het licht dat de vlammen verspreidden. De laatste kilometers werden door metaaldelen aangegeven. Achter het pand 3de zandwijkje no. 4 stonden, en staan nog steeds, verschillende schuren en hokken. Bij de ren van het kippenhok vonden enkele jongeren, toen het die dag licht werd, een stuk plaatwerk van de bommenwerper. Het stond tegen het gaas van de ren. Ook achter het toenmalige pand 3de Zandwijkje no. 1 lag plaatwerk. Tussen deze metalen platen en de plaats waar het toestel neerstortte werden meerdere stukken plaatwerk in de bossen aangetroffen. Bij een woning aan het Rechthuis stond een metalen buis rechtop in de grond, eveneens afkomstig van het vliegtuig. Alle brokstukken lagen min of meer op een vloeiende lijn, vertelde één van de personen die ze gevonden had. In de oorlog hoorde hij bij een groepje jongeren die hun best deden om zoveel mogelijk materiaal van het toestel bij elkaar te slepen. Een deel van de buit ging direct al verloren. Op weg naar de plaats van de ramp stopten ze metalen platen onder het hoofd van een vonder, onder water, om zo te voorkomen dat ze ingepikt werden door de Duitsers, als ze het terrein van de ramp betraden. Toen ze later terugkwamen bleken de platen weg te zijn. Een poging om ook spullen mee te nemen van de plaats van de ramp zelf mislukte, omdat hen toen de kogels om de oren vlogen!

OOGGETUIGEN VAN DE RAF EN DE LUFTWAFFE

Voorgaande reconstructie van de laatste vlucht werd geschreven op basis van wat de weduwe van Bill Sander in eerste instantie aan informatie kon leveren, en op basis van wat ooggetuigen in Hoogeveen en omstreken in de fatale nacht hebben gezien. Een van de resterende brandende vragen was wie het vliegtuig uit de lucht geschoten zou hebben, en wat er tijdens dat gevecht zoal zou kunnen zijn gebeurd. In die nacht maakte de Royal Air Force voor het eerst kennis met de zogenaamde jet stream, zeer harde winden op hoge hoogte. Zouden daar ook rapporten over zijn? Mevrouw Sander-Francis, de weduwe van ondermeer Bill Sander, heeft in Engeland haar ogen en oren goed de kost gegeven, als daar weer een publicatie kwam over de Slag om Berlijn. Aan haar oplettendheid danken we het, dat op de meest brandende vragen antwoorden zijn gekomen. Ze vond verslagen van andere Lancaster-bemanningen en een verslag van Duitse zijde over het neerschieten van Wilfreds toestel. We zullen nooit precies weten wat er die fatale nacht zich allemaal heeft afgespeeld, hoog in de lucht boven Duitsland en Drenthe. Maar door de nieuwe gegevens komen we er steeds dichterbij.

Wilfred en zijn mannen maakten hun 2e vlucht voor het toen pas geformeerde 635e squadron. Dat squadron leverde voor het eerst en voor het laatst Lancaster-bommenwerpers voor de Slag om Berlijn. Van de 13 Pathfinders van het squadron die meevlogen, kwamen er 12 veilig thuis. Wilfreds crew vormde de eerste groep slachtoffers van het squadron. De toestellen zaten ongeveer een uur in de jet stream, een verschijnsel dat men niet kende en dat indirect hun dood zou zijn. De meeste navigators vlogen blindelings op de eenmaal ingestelde koers, zonder rekening te houden met de sterke wind uit het noorden. Ze wachtten tot ze de Deense kust op hun radarscherm zouden zien verschijnen. De toestellen waren uitgerust met het H2S-systeem, toentertijd het modernste radarsysteem dat operationeel was. Ze verwachtten dat ze ongeveer 15 mijl ten noorden van het eiland Sylt uit zouden komen. Toen ze het lange, smalle eiland op het scherm zagen verschijnen, bemerkten ze tot hun schrik dat ze zo'n 30 mijl uit koers waren! De wind had hen weggeblazen, met een kracht van meer dan 100 mijl per uur.

De navigators zaten in de problemen en maakten zich zorgen over het geloof in hun vaardigheid. Ze konden thuisgekomen misschien wel gaan vertellen waarom ze zich niet aan hun route hadden gehouden, maar zou er iemand op de basis zijn die hun verhaal wilde geloven? Zelfs binnen de cockpits kwam het tot problemen. Flight Lieutenant O.V. Brooks van het 15e squadron schreef: 'I recall a furious argument with my navigator. He gave me a wind of 130 m.p.h. and I told him he was a bloody fool. You don't get winds like that in this part of the world. But he was dead right and, to this day, never stops reminding me of it (Ik kan een flinke woordenwisseling melden, met mijn navigator. Hij gaf mij een windsnelheid van 130 mijl per uur en ik vertelde hem dat hij een grote idioot was. Zulke windsnelheden komen in dit deel van de wereld niet voor. Maar hij had groot gelijk, en tot op de dag van vandaag, houdt hij niet op mij daaraan te herinneren.'

Per radio werden de windsnelheden naar Engeland doorgegeven. Uit die gegevens bleek achteraf dat de navigators ook zelf vaak niet geloofden wat ze hadden gemeten, en de getallen wat naar beneden 'afrondden'. Datzelfde deed de staff die de gegevens ontving, alvorens ze door te geven aan Bomber Command. Toen deze uiteindelijk de windgegevens doorgaf aan de rest van de luchtvloot, kregen de navigators van de luchtvloot die de Pathfinders en de rest van de voortrekkers volgde gegevens die veel te laag uitvielen. Het gevolg was, dat alle vliegtuigen voor verrassingen kwamen te staan, die de eigen navigators met eigen vindingrijkheid te boven moesten zien te komen. Iedereen reageerde weer anders op de wind. De anders zo gesloten formaties werden uit elkaar gescheurd. De formaties konden nooit meer worden gesloten. Van een geconcentreerde luchtaanval kon geen sprake meer zijn. Voor Bomber Command zou deze nacht de geschiedenis ingaan als 'The Night of the Big Winds'. De Nacht van de Grote Winden.

De Duitsers waren van plan om de bommenwerpers op grote schaal op te vangen met een tactiek die ze 'Zahme Sau' hadden genoemd, Tam Zwijn. Dit was een onderdeel van de technologische strijd die uitgestreden moest worden. Aanvankelijk konden de Duitsers de geallieerde toestellen prachtig oppikken op hun nieuwe radarsystemen, waardoor de verliezen aan geallieerde kant steeds hoger werden. Er was al wel een antwoord op deze grondradars bedacht, maar men had lang getwijfeld of dat wel gebruikt zou worden. Met strookjes aluminium, op grote schaal afgeworpen (het zogenaamde 'Window') zou dit radarbeeld verstoord kunnen worden. Maar dat zou de Duitsers weer dwingen tot een onverwachte nieuwe zet, waarop Bomber Command dan niet voorbereid zou zijn. Uiteindelijk moest Window toch ingezet worden, want de verliezen werden te hoog om nog verantwoord te kunnen worden.

In de onvermijdelijke Duitse tegenzet werd gebruik gemaakt van peilapparatuur en in de Duitse nachtjagers aanwezige SN2-radarsystemen, dit alles gecombineerd in 'Zahme Sau'. De nachtjagers cirkelden om radiobakens en werden dan naar de bommenwerperformaties geleid door Freya (Duitse grondradarapparatuur) en een vernieuwde versie van Freya, genaamd Jagdschloss. dit enorme apparaat werkte op 150 Mhz, en had vanwege deze frequentie geen last van de Window-strookjes die de andere radarapparatuur stoorde. Een motor van minstens 140 pk dreef de roterende antennes aan, die boven op een toren stonden. Deze radar reikte van twee tot honderdtwintig kilometer, maar gaf geen hoogte-indicatie. De tactiek was zeer doeltreffend en deed in het begin van 1944 de geallieerden weer steeds zwaardere verliezen lijden. De succesvolste Duitse nachtvlieger was majoor Prins Heinrich zu Saxe Wittgenstein, die 84 bommenwerpers neerschoot, soms vier per nacht. Hij werd zelf neergeschoten en gedood door een onbekende boordschutter, vermoedelijk van een Lancaster.

Feldwebel Rudolf Frank van I/NJG3 vloog die nacht met Unteroffizier Hans-Georg Schierholz. Frank was piloot en Schierholz bediende de radar. Een eerste jacht had geen enkel succes. Ze zetten hun Messerschmitt 110 aan de grond op hun thuisbasis bij Vechta, lieten het snel bijtanken en vertrokken weer. Ze besloten niet meer deel te nemen aan het 'Zahme Sau' project, dat hen die nacht niets had opgeleverd, maar het weer eens op de ouderwetse manier te proberen. De door Window uitgeschakelde

grondradarsystemen waren nog steeds in bedrijf en deden bij tijd en wijle nog goede diensten. Doordat de bommenwerpers zover uit elkaar waren geblazen, was het effect van Window die nacht te verwaarlozen. Wilfred Still en zijn mannen vlogen inmiddels al ten oosten van Hannover. Ze hadden de koers aardig weer opgepakt. Aan de vele stippen op de vluchtk kaart, iedere stip is een neergeschoten geallieerd toestel, was later te zien dat tal van bemanningen veel te ver naar het zuiden over Duitsland en Zuid-Nederland vloog. De enige juiste koers was die over Zuid-Drenthe. Waarschijnlijk zijn Wilfred en zijn mannen niet eens boven Berlijn geweest. Uit in het wrak later nog aanwezige brandbommen kunnen we opmaken dat ze hun lading niet hadden gelost. Hoe het ook zij, nadat Frank en Schierholz weer waren opgestegen en binnen het gebied van radarsysteem 'Leghorn' vlogen, kregen ze een melding dat 'Leghorn' enkele bommenwerpers had opgepikt.

Schierholz vertelde later: 'It was a good box-fighting situation. There was good guidance from the ground. They gave us three perfect contacts and we shot all three of them down with Schräge Musik. Not one of them saw us. I think they felt they were already safe on their way home. I recorded the positions in my log book. They were all Lancasters. (Er waren goede omstandigheden voor een gevecht in het door de grondradar gecontroleerde gebied. Er was goede begeleiding vanaf de grond. Ze gaven ons drie perfecte contacten en we schoten ze alle drie neer met Schräge Musik. Niet een van hen zag ons. Ik denk dat ze zich al veilig en wel op weg naar huis voelden. Ik noteerde hun posities in mijn logboek. Het waren allemaal Lancasters.)' Eén van de drie 'perfecte contacten' die door Schierholz als overwinning werden geclaimd, was het neerschieten van het toestel van Wilfred Still.

Met Schräge Musik doelde Schierholz op een nieuw wapensysteem. Boven op de romp van de Messerschmitt 110 waren twee 20 mm MG151 kanonnen gemonteerd, die schuin omhoog vuurden, onder een hoek van 70 of 80 graden. De nachtjager ging eenvoudig onder een vliegtuig of onder een formatie vliegtuigen vliegen, onzichtbaar voor de bommenwerpers, richtte door middel van een speciaal Revi-vizier, en haalde toestellen met een paar krachtige vuurstoten genadeloos naar beneden. De geallieerden hadden geen enkele kans. De enige manier om een dergelijke aanval af te kunnen slaan, was het monteren van een gevechtskoepel onder de buik van een bommenwerper, net zoals de Amerikanen dat deden onder hun bekende B-17's. In dat geval zouden de Engelsen een even dodelijke vuurstoot terug kunnen geven, als ze de Duitse nachtjager al zouden zien. En ook dat was haast ondoenlijk. Van licht in de cockpit van de Duitse jager was geen sprake. De uitlaten van de motor waren zodanig afgedekt, dat er geen vlammen of lichteffecten te zien waren. Alleen wanneer het toestel over een oplichtend gedeelte van de aarde zou vliegen, bijvoorbeeld een meer, zou het opvallen dat er een vijand onder de bommenwerper vloog. Voordat de nieuwe kanonnen waren gemonteerd was de ombeschermdde buik van de geallieerde nachtbommenwerpers eveneens een gewillige prooi. De nachtjagers benaderden de bommenwerpers dan van onderen, gaven een paar flinke vuurstoten met hun kanonnen, terwijl ze gelijktijdig optrokken, en passeerden dan even het schootsveld van de staartschutter. Als die staartschutter op zijn hoede was en snel reageerde, was het afgelopen met de Duitse nachtjager. Als, en als staartschutter niet zelf geraakt werd door de vijandige kogels en als hij ook nog het geluk had raak te schieten.

Voor Wilfred Still en zijn bemanningsleden was er die nacht geen schijn van kans. Na alle moeilijkheden van die wonderlijke maartnacht, waren ze op weg naar huis. De grootste problemen leken achter hen. Mogelijk hadden ze contact met andere bommenwerpers in hun omgeving. Misschien hebben ze nog gezien dat twee andere slachtoffers van Frank en Schierholz ergens in de verte omlaag gingen. En plotseling was er dan, vanuit het niets, de kogelregen in het eigen toestel. De andere beide toestellen stortten neer op Duits grondgebied. Wilfred slaagde erin het toestel in de lucht te houden. Laag vliegend scheerde hij over Zuid-Drenthe, over de van te voren aangegeven route. Een mislukte noodlanding bij Hollandscheveld kostte alle zeven bemanningsleden het leven. Mevrouw Sander-Francis vond zelf de Engelstalige publicaties, waarin de namen van de Duitse bemanningsleden werden vermeld, degenen die haar man en zijn vrienden doodden. Geconfronteerd met deze informatie, probeer-

de ze van alles te bedenken om het maar niet te geloven. Frank en Schierholz zullen zich wel hebben vergist, ze zullen wel ten onrechte deze overwinning hebben geclaimd. Maar de Engelse geschiedschrijving is duidelijk en onverbiddelijk. Hoe moeilijk dat ook is voor een weduwe.

DE CRASH

Het tijdstip waarop de ramp zich voltrok is door mensen nogal verschillend geschat. De meeste publicaties die er tot nu toe over dit onderwerp verschenen zijn houden het op 05.00 uur. Dit tijdstip is een schatting die jaren na dato gedaan is door enkele omwonenden. Navraag bij anderen die ten tijde van de crash in het gebied woonden, leverde andere schattingen op. Men plaatste de crash op uiteenlopende tijden, op zijn vroegst om 02.00 uur. De getuige die vanaf het Dwarsgat te Noordscheschut het toestel neer zag komen, noemde als tijdstip van de ramp: even over twaalf. Dit werd tevens aangegeven door een bewoner van het Krakeel, die de ramp zag voltrekken. Nadat de ramp zich al voltrokken had, is de getuige van Noordscheschut om 01.00 uur even in de buurt van het wrak geweest, om 03.45 uur weer, en om 06.00 uur voor de derde keer. Vandaar dat hij zo zeker van zijn zaak was; de crash kon onmogelijk later dan even over twaalf geweest zijn, anders was het niet mogelijk om omstreeks 01.00 uur al ter plekke te zijn. Gelukkig zijn er ook al in 1944 feiten geregistreerd. Op de dag van de crash zelf werd een politierapport opgemaakt. Volgens dit rapport kwam het toestel omstreeks 00.15 uur neer. Een notitie in het register van graven te Hollandscheveld maakt melding van 00.10 uur als tijd van neerkomen. In een oorlogsdagboek, van Wiert Veldman uit Hoogeveen, lezen we 00.15 als tijdstip van de crash. Deze drie tijdstippen zijn het meest aannemelijk. Ze moeten ter plekke getoetst zijn en ontleend aan getuigen, die hun verhaal konden staven. Waarom er dan zoveel verschillende versies ontstonden? Voor de omwonenden was de crash een gebeurtenis die zijn weerga niet kende. Niemand lette op de tijd. Als jaren later een schatting gemaakt moet worden, zijn de belangrijkste indrukken bewaard gebleven. Slechts weinig mensen hebben na zoveel tijd exacte informatie waaraan het tijdstip ontleend kan worden. Zonder de schriftelijke bronnen, was het tijdstip van de crash nooit meer te staven geweest.

De plaats van de crash werd al snel bekend. Het toestel kwam neer aan het rijwielpad Coevorderstraatweg - Elim, en wel op de westkant ervan. Anderen spraken van "aan de Vijfde Wijk". De Vijfde Krakeelse Wijk en het rijwielpad kruisten elkaar bij het vliegtuigwrak, in het gebied dat Het Meer genoemd wordt. In de huidige situatie vinden we de plaats van de crash terug in een weiland, ten zuiden van wat nu de Wilfred Stillweg heet, op de westkant van het viaduct in de Meerboomweg. Het toestel lag grotendeels dicht tegen het huidige viaduct aan. Voor Hoogeveen en omgeving was de plaats van de ramp duidelijk. Voor anderen niet. Een locatie-fout heeft voor nogal wat verwarring gezorgd. Op de één of de andere manier werd doorgegeven aan de geallieerden dat het toestel in de omgeving van Emmen neergekomen was. De 17de december 1945 schreef burgemeester Tjalma een brief aan sergeant K. de Bruin te Londen, die toentertijd voor de Engelsen informatie verzamelde over gesneuvelde bemanningsleden. In die brief werd nogmaals duidelijk gesteld dat het toestel niet in de omgeving van Emmen neergekomen was, maar dat Hollandscheveld een plaatsje bij Hoogeveen was. Deze informatie heeft de nabestaanden niet bereikt. Juli 1990 bezochten Roy Still, de broer van Wilfred, en Rita Sander-Francis, de weduwe van Bill, voor het eerst de plaats van de ramp. Hoewel Rita verschillende malen bij de graven geweest was, verkeerde ze tot die dag in de veronderstelling dat de plaats van de ramp bij Emmen gezocht moest worden, hoewel ze de graven van de gesneuvelden al diverse malen had bezocht. Dit was haar en de andere nabestaanden zo meegedeeld.

Een enkeling heeft gezien wat er precies gebeurd is. Onder meer Hendrik Strijker en zijn vrouw Klaasje waren getuige van de ramp. Ze stonden in de zijdeur, op de oostkant van hun woning. Toen het toestel er brandend aan kwam zeilen, zou Hendrik net het kippenhok dicht doen, en daar het licht uitdoen. Hij zag het toestel en riep: "Nou, haj hum zien vallen wilt dan muj komen! Hij komp er net an!" Klaasje ging in de deur staan. Hendrik kwam op een draf terug en kwam naast haar staan. Het toestel schoot voor hen langs, sloeg tegen de grond en spatte uit elkaar. Op dat moment viel er met veel kabaal een

stuk ijzer op het straatje. Hendrik schrok zich wild. Het was een pulledeksel dat van een spijker in de muur afviel. Ze dachten dat het een stuk van het vliegtuig was, dat bij hen neerkwam. De tocht van Wilfred Still en zijn mannen eindigde in een enorme vuurgloed, die kilometers ver te zien was. De meeste mensen die rond de plek van neerkomen woonden werden door het lawaai met de neus op de feiten gedrukt, maar hadden het vliegtuig niet aan zien komen. ze snelden hun huis uit, maar konden niets meer doen. Anderen bleven verschrikt thuis.

Het water van de Vijfde Wijk leek te branden. In de woningen werd het zo licht dat men de krant er bij kon lezen. Het vuur kwam tot in de tuin van de familie Otten. De heer des huizes en een zoon waren op dat moment in Duitsland, waar ze verplicht tewerk gesteld waren. Een andere zoon was ook niet thuis. Het is een wonder dat zijn vrouw en negen kinderen die nacht niet omgekomen zijn in de vuurzee. Als het toestel iets meer naar het westen neergekomen was..... Behalve de directe omwonenden kwamen ook de eerste mensen uit de omgeving toestromen. Er volgden enkele explosies. Men verklaarde dit achteraf door te stellen dat de banden ontploften. Iedereen ging op de grond liggen. Ook de munitie begon te knallen. Dit en de enorme hitte dwong mensen te vertrekken. Van een afstand sloeg men het gebeuren gade, ook de inmiddels gearriveerde groep nieuwsgierigen uit de rest van het Hollandsche Veld, Krakeel en de omgeving van Noordscheschut. De mensen kregen de indruk dat ze in een intact gebleven deel van de romp wat zagen bewegen. Was het een hete luchtstroom die de losse delen van het interieur beroerde? Hadden enkele personen de crash overleefd, maar wisten ze niet weg te komen en werden ze bedwelmd? Later, toen de brand geblust was, spraken de mensen van bemanningsleden, die ze op een rijtje zittend in de romp gezien hadden.

Aangezien de romp de staart miste, waren voor en achter, net als de linker- en de rechterhelft van het toestel, gemakkelijk te verwisselen. Door te vragen naar de kant waar de neus heen wees, kon niet alleen nagegaan worden wat men zich wist te herinneren, maar kon dit ook vertaald worden naar de feitelijke situatie toe. Wie spreekt van de linkervleugel, maar de neus verkeerd aangeeft, bedoelt de rechtervleugel. ‘Vertaald’ zag het beeld er als volgt uit. Het toestel lag met de neus in noordoostelijke richting op het land. Het voorste stuk, rond de cockpit, lag enigszins in de grond verzonken, en was totaal verwoest door het vernietigende vuur. Het middelste gedeelte van het toestel, van achter de cockpit tot voor het staartwiel, was redelijk intact gebleven. In dit gedeelte bevonden zich de lichamen van vier bemanningsleden, die zo op het oog redelijk ongeschonden waren. Het vuur had hen niet aangetast, zodat ze niet verkoold waren. Hun gezichten staan nog steeds geëtst in de geheugens van verschillende getuigen. Kledingstukken konden beschreven worden ("Hij had een kwartiermuts op met een oranje speldje") en men wist zich de mascotte te herinneren, die op de borst van één van hen gespeld zat. Dat moet Bill Sander zijn geweest, met zijn onafscheidelijke "8ste man", Joey. Er moeten op de lichamen van enkele mannen kogelwonden te zien geweest zijn, die aanleiding gaven tot de wildste geruchten.

Het staartstuk lag een eind verderop, gezien vanaf het wrak in noordwestelijke richting. Het was met grote kracht neergekomen waarna het uit elkaar gespat was. Jack Holmwood, de staartschutter, stierf nadat hij met zijn lichaam in het weiland geploft was en er een kuil in de grond viel. Hij is uit de koepel geslingerd, en had geen schijn van kans. Ondanks zijn verwondingen heeft hij volgens sommigen nog even geleefd. Hij stierf ter plekke, kort na de crash. Van verschillende kanten werd verklaard dat hij aanvankelijk dood en wel rechtop in de grond stond. Hij moet op zijn voeten zijn neergekomen, waarna door de grote krachten zijn bovenbenen uit de kommen schoten, omhoog zijn lichaam in, waardoor zijn hele lijf verkort leek, toen men hem uit de grond trok, en plat op zijn rug legde. Anderen zagen hem alleen plat op zijn rug liggen. Ze vertelden dat hij in een kuil leek te liggen, diep in het gras. Jack had een diepe snee aan de linkerkant van zijn neus. De snee zat net niet haaks op de lengte van zijn neus, maar liep vanuit het midden van de neus iets aflopend naar beneden. Het staartwiel, zijn mitrailleurs en delen van zijn geschutskoepel waren herkenbare losse stukken, die in zijn directe omgeving lagen. Het wiel dreef in het water van een wijk.

De lichamen van Wilfred Still en John Lane Tillam waren aanvankelijk onvindbaar. Ze bleken in het verwoeste voorstuk te liggen. De vleugels van het toestel waren eveneens verwoest, maar bleken nog duidelijk genoeg herkenbaar om het geheel het aanzien van een verwoest vliegtuig te geven. Van de rechtervleugel was echter een stuk verdwenen. Plaatwerk en andere kleinere delen van het vliegtuig lagen overal over de bouw- en weilanden in de rondte verspreid. Wel was het opvallend dat de stukken vooral ten noorden van het wrak lagen, wat wijst op de vliegrichting. Als een toestel verongelukt, schieten losrakende stukken in de vliegrichting door. Ten noorden van het wrak, op het land van Marissen, lagen eveneens propellerbladen en motoronderdelen. Een vrijwel complete motor lag in de moestuin van Hendrik Vos, slechts enkele meters van zijn boerderij verwijderd, ten zuidwesten van het wrak. Bij het wrak lagen brandbommen, die niet ontploft waren. Bij de bemanningsleden werden parachutes aangetroffen. De nog lang in het vuur doorknetterende munitie van de boordmitrailleurs maakte de mensen angstig en de buurt onveilig.

EEN RECONSTRUCTIE

Wat is er precies gebeurd, in die luttele minuten tussen het moment dat het toestel van Wilfred Still getroffen werd door de kogels van een Duitse jager en het moment van de inslag? Is het mogelijk om op grond van de feitelijke informatie een analyse van hun doen en laten te maken? Het is allicht te proberen. We verplaatsen ons in onze beleving naar de Lancaster ND 704, hoog boven Zuid-Drenthe. Op het moment dat de Duitse kogels door de beplating van het toestel sloegen, was de bemanning in rep en roer. De schutters zullen hun best gedaan hebben om de vijand een slag toe te brengen. Commandant Wilfred Still, zijn boordwerktuigkundige en de navigator maakten een snelle inschatting van de schade en de (on)mogelijkheid om Engeland te bereiken. De felle brand die ontstaan was sloeg alle hoop de grond in. De grote vraag is waarom ze op dat moment niet besloten hebben om het toestel met hun parachutes te verlaten. Het was voor diegenen die op dat moment nog gezond en wel aan boord waren de daad die hen de beste overlevingskansen bood. Op de lichamen die rond het wrak gevonden werden vond men schotwonden. Het is dan ook waarschijnlijk dat er op het moment dat de grote beslissing genomen moest worden, gewonden aan boord waren. Als de gezonden zouden springen, waren de gewonden ten dode opgeschreven. op dat moment moeten er heel wat emoties door elkaar gespeeld hebben. Welke zullen we nooit precies weten.

Mevrouw Sander-Francis is ervan overtuigd dat het een erezaak was, dat de gezonde mannen het toestel niet met hun parachute hebben verlaten. Het was of samen gezond aan de grond, of samen ten onder. Uit het vlieggedrag dat daarna te zien was, het laag rondcirkelen, kunnen we afleiden dat ze kozen voor een noodlanding. Een noodlanding was vol risico's. Hadden ze daar nog tijd genoeg voor, voordat de brandstoftanks zouden ontploffen? Zouden ze een landingsplaats kunnen vinden? zou het toestel goed aan de grond gezet kunnen worden? Al die vragen werden voor lief genomen. Men nam de risico's. Bij de keuzebepaling tussen springen of noodlanding zal ook meegespeeld hebben dat de bemanningsleden vrienden waren. Ze hadden zich erop ingesteld dat ze de oorlog toch niet zouden overleven. Ze zouden proberen om samen te blijven leven, of samen te sterven. Het springen van de gezonden was geen zakelijke keus meer. In dat geval was men emotioneel te zeer belast door het gevoel elkaar in de steek gelaten te hebben.

Wilfred Still stuurde zijn toestel op de grond af. Navigator John Tillam begaf zich waarschijnlijk naar de neuskoepel, omdat van daaruit de wereld onder hen het best te zien was. De grond lichtte op door het brandende toestel, Tillam zag wat hij zien moest en gaf aan Wilfred door hoe te vliegen. De plaats Hoogeveen lag onder hen. Wilfred boog af. We kunnen niet stellen dat de plaats zo voor een ramp behoeft werd, zoals in eerdere publicaties wel gebeurd is, maar moeten nuchter concluderen dat de bebouwde kom ongeschikt is voor een noodlanding. Als Wilfred door gevlogen was, had hij ten westen van Hoogeveen mogelijk geschikte landerijen voor een noodlanding gevonden. Door weer oostwaarts te gaan zoeken, verdwaalde hij in het stelsel van vaarten en wijken, die hiervoor geen geschikte plaats

boden. Wilfred wist dit niet. De vraag is of ze precies wisten welke plaats onder hen lag, en zo ja of hun kaarten voldoende gedetailleerd waren. Het vliegen boven het Hollandsche Veld en omgeving leverde een verwarrend grondbeeld op. Wie een kaart van dit gebied bij de hand neemt zal zien dat sommige groepen wijken noord-zuid lopen, en andere van west naar oost. Wie daar met een paar honderd kilometer per uur overheen raast is de draad al snel kwijt. Als je denkt dat je evenwijdig met wijken en grondstroken vliegt, en dus misschien kunt landen, doemen de eerste wijken, dijken en bomenrijen al weer op die er dwars op staan. Tijdens deze zoektocht zat de rest van het cockpitpersoneel in het middelste deel van het vliegtuig, waar hen tijdens een noodlanding het minst kon gebeuren.

De laatste seconden. Vanuit de cockpit ziet Wilfred dat het toestel door de felle brand af begint te brokkelen. Ze zitten nu dicht bij een vernietigende explosie of verlies aan draagvermogen, wat neerstorten tot gevolg zal hebben. Ze móéten nu naar de grond. Onder hen glijdt een bos voorbij, het laatste stuk route tussen de Boswijk en de Krakeelse Wijken. Achter dit bos, ten noorden van de Kerkenkavel, begint een open gebied, waarin ze een stuk vaart zien liggen dat zuid-noord loopt: het Dwarsgat naast het Fietsepad, nu Meerboomweg. Toch nog een geschikte strook grond? Of ze nog zien dat het Dwarsgat verderop dwars op de Krakeelse Wijken ligt, die dus wederom dwars op hun vliegroute liggen, is niet van belang. Ze moeten nu naar beneden, anders is het te laat. Als Wilfred zijn stuurknuppel naar voren duwt om te landen, weet hij dat ze nu op de grens van leven en dood zijn aangekomen. Slaagt hij of slaagt hij niet? Wat gebeurde er toen? Heeft Wilfred door onervarenheid met de Lancaster (zijn tweede operationele vlucht met dit toestel) en een mengeling van vermoeidheid en spanning de duik te steil genomen? Verloor het toestel te snel hoogte door de inmiddels door de brand aangerichte schade? Waren de luchtstromen rond de bossen te verraderlijk en leverde dit even te weinig draagvermogen op?

De hoek met de grond is te groot. De rechtervleugel raakt de grond als eerste, versplintert, geeft een ruk aan het vliegtuig, de neus klappt in de aarde, met een enorme schok komt het toestel in één keer tot stilstand, de brandstoftanks scheuren open. De dood en verderf zaaiende vloeibare massa spat over de cockpit en stroomt vooruit over het land waarop het toestel ligt. Een explosie volgt. Vuur! Dood! Het staartstuk is dan al weg. Door de plotselinge stop in de aarde kwamen er enorme krachten op het toestel te staan. Toen de rechter vleugeltip de aarde raakte, en vleugeldelen en motoronderdelen noordwaarts vlogen, wilde de neus naar rechts. Op het achterstuk kwam een kracht naar links te staan. De romp van het toestel kon deze krachten niet aan. Het achterstuk brak af en werd met een grote vaart een eind naar links geslingerd. Jack Holmwood heeft dit waarschijnlijk bewust meegemaakt. Met een klap kwam hij verderop op het land terecht. Het einde van de ND 704 voltrok zich in minder tijd dan nodig is om dit hoofdstuk te lezen.

In hoeverre deze reconstructie de realiteit weergeeft, zullen we nooit zeker weten. In ieder geval passen alle stukjes van de legpuzzel in elkaar, als we uitgaan van de theorie van de mislukte noodlanding. De gedachte dat het toestel in de lucht uit elkaar viel, of zelfs explodeerde - in andere publicaties wel geopperd - wordt hier losgelaten. Deze gedachten zijn ontstaan door het zover uit elkaar liggen van de staart en de rest van het toestel. Dit blijkt dus ook anders te verklaren, terwijl de positie van de twee stukken dit tegenspreekt. Was de staart tijdens de vlucht afgebroken, dan had deze op de vliegroute de grond geraakt, en gezien de snelheid waarmee het toestel vloog, had de rest van het toestel een eind verderop gelegen. De staart lag in werkelijkheid niet op de vliegroute. Gezien de snelheid van zo'n groot toestel is het uitgesloten dat het op het laatste moment nog van de beschreven route afgeweken is. Bij het exploderen in de lucht was het toestel in een fractie van een seconde in een alles vernietigende wolk vuur gehuld, doordat de brandstof alle kanten opgespat was. Dit was niet het geval. Het middenstuk was niet verbrand. De aarde en het water brandden vóór het toestel, en niet erachter, wat wijst op een plotselinge stilstand van het toestel en het doorschieten van de brandstof. Ook de directe getuigen spraken niet van exploderen in de lucht.

De theorie van de mislukte noodlanding levert echter wel enige andere gruwelijke gegevens op. Toen het staartstuk afknapte, vloog het met een boog langs de woning van de familie Otten. Als de noodlanding wel gelukt was, en het toestel was nog een paar honderd meter over de grond door geschoven, had de linkervleugel de woning van de familie Otten op een paar meter na kunnen missen, maar had het pand ook weg kunnen vagen. Verderop aan het Dwarsgat langs het Fietsepad stonden eveneens woningen. Het toestel had ze vernietigd, als het met oncontroleerbaar geweld op hen afgestoven was. Voor Wilfred was er geen houden meer aan geweest, als het toestel op zijn buik verder was geschoven. Ik kan me niet aan de indruk onttrekken dat het lot, dat op dat moment niet meer in mensenhanden lag, door de te steile landing de omgeving van het Fietsepad in Het Meer voor veel rouw behoed heeft. Voor Wilfred en zijn mannen heeft het weinig uitgemaakt. Ze hadden de verwoestingen, die zouden zijn ontstaan door het rammen van woningen, waarschijnlijk ook niet overleefd.

RUST ZACHT KAMERADEN

Terug naar de feiten. Terug naar zaterdag 25 maart 1944, omstreeks 01.00 uur. Ergens rond die tijd arriveerden de eerste Duitsers bij het wrak. Uit een brief van burgemeester Tjalma van 25 juli 1947 weten we dat er toentertijd twee eenheden in Hoogeveen gelegerd waren: Luftnachtrichten afdeling Fpnr. 15984 (aanwezig van 23 augustus 1940 tot 20 juli 1944) en Einheit Fpnr. 23434, met de afdelingen A, B en C (aanwezig van 27 februari 1943 tot 27 april 1944, commandant Hauptman Werner). De Duitse soldaten informeerden naar de bemanning. Mevrouw Otten en anderen kregen de loop van een geweer op de borst gedrukt. Waren er Engelsen gezien? Nee dus. Net als de bevolking moet ook de Duitse bezettingsmacht direct van de ramp op de hoogte geweest zijn. Het geluid en de aanblik van het brandende, laag overvliegende toestel, kon niemand ontgaan, om maar niet te spreken van de vuurgloed van het brandende wrak. Maar de angst voor "Partizanen" zat er flink ingebakken. Deze angst gaf de bevolking en het verzet 's nachts de speelruimte die ze nodig hadden, maar was in wezen in dit gebied niet reëel. Toen de eerste Duitsers bij het wrak aankwamen, hadden eventuele overlevenden zich allang uit de voeten kunnen maken. Maar er waren geen overlevenden. Voor de Duitsers moet dit aanvankelijk niet duidelijk geweest zijn. Toen het uitgebrande wrak geïnspecteerd werd, vonden ze vier lichamen, die samen met het weggeslingerde lichaam van Holmwood nog niet de zeven bemanningsleden maakten die ze konden verwachten. Waar waren de andere twee?

De verhalen die direct na de ramp onder de bevolking de ronde deden, moeten de argwaan nog versterkt hebben. Direct na de ramp vertelden mensen dat ze Engelsen gezien hadden. Ze zouden in de vroege ochtend van die 25-ste maart op verschillende plaatsen gelopen hebben. De mensen die de verhalen vertelden waren heilig overtuigd van hun gelijk. Feitelijk was dit onmogelijk. Alle bemanningsleden stierven in en bij het wrak. Waarschijnlijk zijn de geruchten ontstaan doordat verschillende nieuwsgierigen elkaár zagen. In het holst van de nacht gingen er vanuit het hele gebied rond het wrak mensen op pad. Sommigen bereikten het, anderen keerden terug toen de afstand van hun huis tot het wrak toch te groot bleek. Al deze mensen wisten dat ze eigenlijk niet gezien mochten worden. Ze mochten 's nachts niet meer bij de weg zijn. Onder hen waren verschillende personen die wisten dat ze bij aanhouding op transport gesteld zouden worden. Ze waren opgeroepen om in Duitsland aan het werk te gaan, maar weigerden zich te melden. Velen hadden redenen genoeg om anderen uit de weg te gaan. Die nacht moet er een schimmenspel gespeeld zijn, waarbij mensen bij een glimp van een andere nieuwsgierige maakten dat ze wegwamen. Doordat men elkaar meed, kregen meerdere personen de indruk dat ze vrijwel als eerste bij het wrak aangekomen waren.

Ondanks de rond ± 05.00 uur ingestelde bewaking van het wrak en de lichamen van de bemanningsleden, verdwenen er nogal wat "souvenirs". Een rubberboot, voor het geval het toestel een noodlanding op zee had moeten maken, werd achterover gedrukt om schoenzolen van te maken. De band van het staartwiel, werd tot fietsbanden versneden. Ook verschillende parachutes vonden hun weg naar de bevolking. Patroonhulzen werden in grote getale ontvreemd, sommige met kruit en kogel er nog

in. Een groepje jongeren fietste over Het Hoekje met complete patroonbanden over de schouders. Naar verluud zijn door omwonenden zelfs vliegtuigmitrailleurs verdonkermaand. Plaatwerk van het toestel werd gebruikt om broodblikken van te maken. In het wrak vonden de Duitsers onder meer chocolade en kauwgom, die ze zelf opaten en anderen, toegestroomde buurtbewoners, eveneens aanboden. Hoe het de Duitsers bekomen is weten we niet, maar de omwonenden wisten zich later te herinneren dat diegenen van hen die het gegeten hadden, niet konden slapen.

Helaas is een verslag van de crash en de gevonden spullen van Duitse zijde onbekend. We mogen aannemen dat het intact gebleven deel van de romp uitgebreid doorzocht is op apparatuur en ander waardevol materiaal dat meer licht kon werpen op de wijze van oorlogvoering door de Engelsen. Door intact gebleven identiteitsplaatjes en zakboekjes kregen de Duitsers persoonlijke informatie over verschillende bemanningsleden in handen. zeker één persoon werd beroofd van zijn laarzen. Duitse of Nederlandse daders? De motorolie van de Lancaster was goed voor vele liters lampolie. De in de moestuin van Hendrik Vos neergekomen Rolls-Royce Merlin-motor werd niet bewaakt. De motor had een gat in de grond geslagen, dat zich vulde met water en daarop drijvende olie. Een toen nog jonge Jan Braker stond met zijn grootvader Hendrik Vos naast de motor in het gat, en vulde de door de buurt aangereikte flessen de in tijd van schaarste kostbare brandstof. Een geluk bij een ongeluk. Als de motor even iets anders was neergekomen, was de boerderij van Hendrik Vos weggeslagen. Onder de vele toegestroomde belangstellenden was ook Wiert Veltman uit Hoogeveen. Van hem is de enige foto bekend, die van de crash werd gemaakt. Omdat het wrak zo zwaar werd bewaakt, durfde hij alleen een foto te maken van de motor bij Hendrik Vos, maar dat was in ieder geval wat. In sommige publicaties zijn ook andere foto's geplaatst bij een verslag(je) van deze Lancaster-crash. De auteurs van de artikeltjes zijn benaderd, en het bleek te gaan om foto's van andere crashes, welke ter illustratie toegevoegd werden, bij gebrek aan beter materiaal.

Voor de eigenlijke bewakers kwamen had een groep van de Hitlerjugend zich over het wrak ontfermd, zo wisten getuigen te vertellen. De Hitlerjugend had geen militaire eenheid in Hoogeveen gelegerd. Het geeft aan dat de Duitse soldaten erg jong waren en 'dus' onder de Hitlerjugend zouden vallen, zo werd er geredeneerd. Ze hielden het publiek op een afstand. Meestal stond er maar één soldaat bij het wrak. De op last van de gemeente ingekwartierde soldaten vinden we terug in een brief van waarnemend burgemeester D.van Dijk van Hoogeveen van 5 april 1944. Hij meldde de Ortskommandant van Hoogeveen waar en wie waren ingekwartierd, in verband met de vergoeding er van. Bij Hendrik Vos, 6de Krakeelse Wijk nr.11 waren van 25 tot 29 maart twee militairen ingekwartierd geweest, waarschijnlijk afkomstig uit de gevorderde school in Het Haagje. Van 29 maart tot 3 april waren bij dezelfde Hendrik Vos een onderofficier en een soldaat van de Luftwaffe in huis. Hendrik Strijker, 6de Krakeelse Wijk nr.13, had van 25 tot 29 maart eveneens twee soldaten uit (waarschijnlijk) de school in Het Haagje in huis, en eveneens van 29 maart tot 3 april een onderofficier en een soldaat van de Luftwaffe. Winkelier Benne van der Meer, Hollandscheveld (= Het Hoekje) nr. 28, had van 28 tot 29 maart 1944 twee mannen van de Luftwaffe in de kost. J.Bijleveld, Riegshoogtendijk 46, gaf van 28 tot 29 maart 1944 onderdak aan een onderofficier van de Luftwaffe.

Het toestel was op een zaterdag neergestort. Mede doordat het samenviel met het weekend was de toeloop zowel zaterdag als zondag aanzienlijk. Van piëteit ten opzichte van de doden hadden ze blijkbaar geen kaas gegeten. Afgestompt door de oorlog? Jack Holmwood, die zoals verteld is een eind van het wrak neerkwam, bleef open en bloot liggen. Omwonenden legden er een deken over. Ook de andere vier gevonden lichamen lagen voor het oog van het publiek voor het wrak. Mede hierdoor kwamen er de wildste geruchten op gang. De aangetroffen schotwonden gaven aanleiding tot het verhaal dat alle doden een gaatje in het hoofd hadden. Ze hadden zichzelf door het hoofd geschoten, zo zei men, omdat ze niet wisten hoe of waar ze met hun toestel neer zouden komen. Een ander gerucht dat op de been gebracht werd, had betrekking op de wrakstukken. Verteld werd dat er eveneens wrakstukken van een Duitse jager tussen gevonden werden. Wie de beide verhalen wil geloven moet

aannemen dat Wilfred in staat was na een botsing met een Duitse jager, met het wrak daarvan vast in de romp van zijn eigen toestel, brandend en wel een flink eind laag te vliegen, alvorens hij zichzelf het leven benam, zonder revolver..... Wapens zijn er namelijk niet gevonden.

Hein Damming Sr. leverde de kisten voor de bemanningsleden, zoals hij dat toentertijd voor alle gestorven veldelingen deed. Hij en Jans Mol wisselden elkaar om het jaar af in de levering van kisten. De lichamen werden in de kisten gelegd en afgevoerd van de onheilsplek. Eén of twee kisten stonden tijdelijk bij de familie Vos. De vijf gevonden en gekiste lichamen stonden daarna opgebaard in de boerderij van de familie Meijer, die bij de kruising Fietsepadd-Coevorderstraatweg woonde. De Hoogeveense jongeling Wiert Veltman noteerde later in zijn dagboek dat de kisting van de lichamen op de dag van de begrafenis, 27 maart, om 16.00 uur plaats had gevonden. Gezien de getuigenverhalen van opgebaarde lichamen in bij boeren opgestelde kisten, is dit niet het geval geweest. Waarschijnlijker is dat de kisten zo rond 16.00 uur gesloten werden. Verder onderzoek was niet meer nodig en de lichamen konden begraven worden.

De begrafenisvereniging van Hollandscheveld verzorgde de uitvaart. De omgekomen mannen mochten niet met militaire eer begraven worden omdat het voor de Duitsers terreurvliegers waren. Volgens plaatselijk gebruik werden de kisten de 27-ste maart over water vervoerd. Men gebruikte daarvoor die keer de vier-tons bok van molenaar Kier Bijl. Toen de bok klaar lag voor vertrek, met de vijf kisten erin, brachten de bewakers de Hitlergroet. De bok voer door het Dwarsgat bij het Fietsepadd via de 5-de Krakeelse Wijk, de 31-ste Wijk, de Doorsnijding, het Hoekje en het Rechthuis naar de begraafplaats. Waar de bok langskwam lieten de omwonenden, eveneens volgens plaatselijk gebruik, als eerbetoon aan de doden de gordijnen zakken. De kisten werden door een groep dragers over de oprijlaan naar de vers gedolven graven vervoerd. Velen waren toegestroomd om de mannen de laatste eer te bewijzen. Onder hen waren nogal wat vertegenwoordigers van het verzet uit de wijde omgeving. Overal waar de kisten langs waren gekomen hadden mensen hun woningen verlaten, terwijl uit andere delen van de velden waar mensen elkaar grafwaarts zagen lopen de enkeling die de eerste zet deed zoveel bijval kreeg, dat uiteindelijk hele drommen mensen langs het Zuideropgaande, het Hollandscheveldse Opgaande en het Hoekje richting kerkhof gingen.

Uit het oorlogsdagboek van Wiert Veldman: “Maandag 27 maart 1944 ‘s avonds 4.00 uur: kisting der piloten, 17.30-18.30: begrafenis te Hollandscheveld, aanvoer kisten op een bok, één krans, spreker ds. Volger in het Engels, ook ‘Onze Vader’, één Duitse soldaat tegenwoordig.” De notitie van de kisting is al besproken. Het dagboek geeft ons duidelijkheid over het tijdstip van de begrafenis. Hendrik Bakker Gzn., dokter Reynierse en andere notabelen van de streek, boeren, arbeiders, turfgravers, ambachtslieden, allen stonden ze rond de groeve. Een Duitse militaire waarnemer zag er op toe dat het geheel ordelijk verliep en niet uitmondde in een anti-Duitse demonstratie. De massale opkomst van de bevolking (het kerkhof stond aan alle kanten vol) en de vele bloemen kunnen als een vorm van het uiten van anti-Duitse gevoelens gezien worden. Twee of drie predikanten waren er aanwezig. De Hervormde predikant ds. Volger sprak tijdens de sobere plechtigheid aan de groeve in het Engels en in het Duits. Zijn Engelse tekst bevatte het Onze Vader. Omdat de Duitsers een deel van de toespraak niet konden volgen is de bezetter er later nogal gepikeerd over geweest. Zes leden van de begrafenisvereniging gooiden ter afsluiting van de ceremonie ieder een schop aarde op de kisten.

Op de kisten waren koperen plaatjes bevestigd, aan de hand waarvan later de stoffelijke resten geïdentificeerd zouden kunnen worden. De plaatjes dragen het jaartal 1944 en daarna het nummer van de volgorde waarin de kisten in de aarde gelegd werden: 1944-1 = Talby, 1944-2 = Stanbridge, 1944-3 = Sander, 1944-4 = Holmwood en 1944-5 = Deveson. Joey, hun mascotte en “8ste bemanningslid”, was te zien geweest op de borst van één van de gesneuvelde bemanningsleden. Daaruit kunnen we de conclusie trekken dat hij niet door omstanders gestolen is. De mannen werden begraven zoals ze gevonden werden. Joey moet dan ook rusten in het graf van Bill Sander. In 1995 maakte zijn weduwe

een nieuwe Joey, als dank voor wat er was gedaan om de herinneringen aan haar man en zijn kameraden levend te houden. De directe aanleiding was het onthullen van het gedenkteken bij de Hervormde kerk van Hollandscheveld, waarop Joey ontbreekt. Maar hij is dan ook postuum door Rita Sander's arbeid 'herboren'.

Jan de Jonge, de 16-jarige knecht van bakker en schoolbestuurslid Klaas Warmels Blanken, had het flink in de keel, maar met een dikke das om kon hij toch naar de begrafenis. De kou leek hem de das om te doen. Hij werd flink ziek en stierf al na enkele dagen aan difterie, in de woning van zijn ouders (Jannes de Jonge en Jantina Veuger), toentertijd Zuideropgaande no. 7. Omdat anderen uit zijn nabije omgeving de ziekte wél doorkwamen nam de buurt aan dat de begrafenis de doorslag gegeven had. Zo viel er indirect toch nog een burgerslachtoffer. Jan is niet naast Wilfred Still en zijn bemanningsleden begraven, want die rij eigen graven was na de bijzetting van de zeven vliegeniers vol. Jan was een trouw lid van de kerkelijke jongelingsvereniging 'Klimop'. 'Klimop vergeet Jan niet', staat er op zijn steen, onder zijn geboortedatum (16 mei 1927), zijn sterfdatum (5 april 1944) en een verwijzing naar Psalm 103, de verzen 8 en 9.

Van de begrafenis van de eerste vijf bemanningsleden van de verongelukte Lancaster is kort na de oorlog een verslagje verschenen, in 'Trouw', van de hand van een zekere 'Friso van Dale'. Wie achter deze naam verborgen ging, is onbekend. Hij moet op de begrafenis van de vijf geallieerde militairen aanwezig zijn geweest en maakte notities. Mevrouw Volger, de weduwe van de predikant, stelde tijdens het onderzoek naar de gebeurtenissen van maart 1944 een op het lichaam van een der vliegeniers gevonden foto en een ongedateerd krantenknipseltje ter beschikking. Daarin lezen we:

“BIJ DE TERAARDEBESTELLING VAN 5 BRITSE VLIEGERS TE HOLLANDSCHE VELD IN VOORJAAR 1944. Zwaar ronkt door de nacht het kerend vliegtuig, welks geluid opeens wordt verzeld van een fleurige, lichte zoemtoom. En die twee tezamen vormen een zwevende melodie, die vertolkt de duistere nacht in haar donkere zwaarte. Dan opeens rengt en scheurt daartussen een mitrailleur, die haar moordend werk verricht. De zwierende cadans is verbroken en hortend smooit de donkere toon in haar steunend geraas. De lichtere zwelt aan tot een dreigend gebaren en vlucht dan in de veiligheid van de moordnacht, verlicht door een zee van vlammen en helle gloed der wijduitwaaiende wrakstukken van de Britse bommenwerper. Kort en herhaaldelijk knallen projectielen, die ontbranden en ontploffen. Stil smeulen dan nog de treurende delen van een trots geheel, dat roem behaalde en vergeten stierf.

Plechtig en stil schrijdt door de lange laan met bomen afgezoomd, de predikant tussen de graven. En achter hem dragen zwijgende mannen de vijf kisten aan alle zes hun grepen. En kinderen, barvoets, lopen weg van hun stoeiend spel, om te zien het grote gebeuren van graflegging der Britse piloten; en joelende jongens, die komen van school, sluiten zich aan tot dat doel; en peinzende werklui, die komen van zware arbeid; en anderen, die hoorden het droeve feit en willen zien en weten; en de diep-ernstige Duitse soldaat, die zal vertolken het betoon van militaire eer; en de agenten van politie, die de orde gaan bewaren; en de velen, die toestromen uit stomme nieuwsgierigheid.

De kisten, gedragen door dienaars en burgers, staan zwaar neer op de groene voorjaarsgrond: De hakken sluiten, de hand salueert. En schuchter gaan af de scheve petten van de moede manne, die weifelend weren een gevoel van schaamte, dat opwelt bij een schuwe blik, en stille, aarzelende greep. Hij spreekt, de prediker, van een vrolijke keer na een vervelende vlucht door het ruim van de luchten, en van één kogel, die een tak met benzine doorboort en tot barsten brengt een machtig bouwwerk van mensenhanden, en van een neerdwarrelen tot de aarde als van een blad in de herfst, en van den laatste gedachtengang der tot de dood gedoemde vliegers, die mogelijk geweest is tot hun Schepper, ofschoon wij niet weten de vlucht van de laatste bezinning, en van een staan voor de stoel van hun Rechter, bij opnieuw ontwaken, ten behoud of verdere voor eeuwig. Hij bepaalt ons bij de nietigheid van het leven, en wijst, dat de dood het laatste woord op aarde wil, doch 't één-na-laatste heeft, voor dat van God, dat

uitspraak doet!; en leest 1 Corintiërs 15 in 't Engels, daarvan de verzen 19-27, en bidt het onze Vader, dat besluit met Amen, en wil geven het woord, dat ieder weert, en neigt het hoofd en knikt.

De kisten dalen moeizaam onder de hakkenslag en handgebaar. De schoppen zand ploffen zwaar neer op het ruige hout der kisten bovenwand. Daaronder liggen nu de plumpe lijken van de vogelvrije vliegers, die gaven het lachende leven voor de vrijheid van hun volk en die van hun bondgenoten. Daarboven prijkt nu niet hun vaderlandse vlag. En bij het heengaan toeven onze nog verbijserde gedachten bij een sympathieke Mof met kuiltjes in zijn kin en wangen, die bracht de laatste eer aan onze Vrijheidsvechters; en bij de zielen, die straks staan voor God: een God, die leeft en rechtens richt, maar ook genadig is; en bij de strophe van een lied, dat weergeeft ons dankensvolle, weemoetsdiepe denken en ontroeren: "And the women are weeping and wringing their hands, For those, who will never come to the town". Friso van Dale." Tot zover het krantenverslag van de begrafenis van de eerste vijf vliegeniers.

Maandag 27 maart verscheen het Drentsch Dagblad, een pro-Duitse Drentse krant, met enige artikeltjes over de luchtoorlog. Er werd niet geschreven over het in het Meer neergestorte toestel, maar wel over de volgens de krant gigantische verliezen die de Engelsen in die bewuste nacht hadden geleden. Het kopje "*Zeer zware Britse vliegtuigverliezen*" stond boven een reeks van oorlogsnieuws, waaronder een korte tekst over de aanval op Berlijn. We lezen: "*Bij een nieuwe terreuraanval op Berlijn in de nacht van 24 op 25 maart leden de Britse terreurvliegtuigen de zwaarste verliezen: 112 viermotorige bommenwerpers werden vernietigd. In verschillende woonwijken van Berlijn ontstond branden en verwoestingen. De bevolking leed verliezen.*" Op het zelfde blad lezen we: "*Zwaartste Britse vliegtuigverliezen. 20 procent der opgestegen bommenwerpers. DNB verneemt, dat op grond van de ervaring kan worden aangenomen, dat de totale vliegtuigverliezen, vrijdagavond door de Engelsen geleden bij de aanval op Berlijn, zeker wel 50 procent boven de in het weermachtsbericht genoemde 112 vliegtuigen liggen. Daarbij is nog geen rekening gehouden met de toestellen die beschadigd of met ernstige personele verliezen op hun basis zijn teruggekeerd. Al met al kan men zeggen, dat de vijand minstens 20 procent der opgestegen vliegtuigen heeft verloren: het grootste verlies tot dusverre bij nachtelijke aanvallen geleden. Dit Duitse afweersucces zal in het Anglo-Amerikaanse kamp te meer indruk maken, waar juist de laatste dagen de Engelse pers had beweerd dat de Duitse jagers definitief verslagen waren. Zij verzweeg daarbij dat de afweer afhankelijk is van het weer. Dat de Duitse jagers, als het weer het maar even toelaat, de vijand hard aanpakt en verslaat, bewijst het succes van Vrijdagavond.*"

Maandag 27 maart, de dag van de begrafenis, begon het opruimen van het wrak. Buurtbewoners hadden al aangegeven dat ze nog stoffelijke resten in het wrak vermoedden, gezien de geur die erbij hing. De nasmeulende resten van het wrak (en de lichamen), die niet al te fris roken, waren door Hendrik Vos en Hendrik Strijker met water geblust. Het wrak werd met snijbranders in vervoerbare stukken opgedeeld. Dit werk werd gedaan door werklieden, die van buiten het gebied kwamen, en in opdracht werkten van iemand die vergunning had om wrakken te ruimen en het schroot te verkopen. Eén van hen vond onder de wrakstukken onder een los stuk plaatwerk een ruimte. Het verhaal zegt dat hij zijn hand onder de plaat stak en een haarbos voelde, waarna hij verschrikt terugweek. Dat van die haarbos kan niet kloppen, de rest mogelijk wel. Men wist nu dat de twee overige bemanningsleden gevonden zouden worden.

Enige Hollandschevelders zouden de laatste stoffelijke resten bergen. Onder hen was ook SDAP-voorman Jan Kreeft, tevens medewerker van de begrafenisvereniging. Hij hield aan dit werk pijnlijke herinneringen over. De zwaar verminkte en verkoolde resten van lichaamsdelen werden met een mestvork bij elkaar gezocht, en uit piëteitoverwegingen op een stuk parachutestof gelegd, zodat ze in de lijkstapels gebeurd konden worden. Eén van de werknemers van buiten het gebied sneed een vinger af om een ring te kunnen verwijderen. Die was voor de nabestaanden, zo vertelde hij. Men kreeg er een

onbehaaglijk gevoel bij. Feit is dat de families in Engeland en Australië nooit persoonlijke bezittingen uit Nederland ontvangen hebben. Toen er geen stoffelijke resten meer aanwezig leken te zijn werd het wrak voor verder opruimen vrijgegeven. De Duitse bewakers konden kort daarop weer vertrekken. Veel hadden ze niet te doen gehad. Nadat ze de eerste dagen een paar keer op mensen (of in de lucht?) geschoten hadden, zat de schrik erin bij de hele bevolking. De leider van de bewakers, een zekere Otto, schijnt een felle geweest te zijn.

De stoffelijke resten van Wilfred Still en John Tillam werden na kisting weggevoerd. Voor het vervoer van lijkkasten gebruikte men in die dagen een speciaal wagentje, waarin één kist kon. De tweede kist werd op een bakfiets vervoerd. Het was de bedoeling dat beide kisten rechtstreeks naar het "baorhuusie" gingen, het gebouwtje op de begraafplaats van Hollandscheveld, waarin doden opgebaard konden worden. Het terrein waar het wrak lag, grensde aan het Fietsepad, dat aansloot op de Kerkhoflaan, de "Karkhofdick". Men ging met beide kisten via de Kerkhoflaan westwaarts naar het kerkhof. De weg was en is verre van vlak. Enkele vliegtuigen vlogen laag over. De mannen lieten hun bakfiets en het wagentje even voor wat ze waren, om naar de toestellen te kijken. De bakfiets rolde langzaam achteruit, een heuveltje af. "Pas op, de bakfietse!", werd er geroepen. De bakfiets werd nagerend en kon nog net gegrepen worden, toen hij met kist en al boven een sloot balanceerde.

De mannen gingen verder met hun opvallende "vracht". De beide kisten werden in het "baorhuusie" gezet. Bij identificering (aan de hand van de identiteitsplaatjes) bleek dat het om de stoffelijke resten van John Tillam en Wilfred Still ging. Op de kisten werden koperen plaatjes bevestigd. Op Wilfreds kist kwam plaatje 1944-6, op die van Tillam 1944-7. De kisten werden donderdag 30 maart in alle stilte ter aarde besteld. De Duitsers hadden geen behoefte aan nog meer eerbetoon en en nog meer pro-Engelse (= anti-Duitse) gevoelens bij nog zo'n drukke begrafenis. De begrafenisvereniging van Hollandscheveld was ook betrokken bij deze tweede en laatste begrafenis. Woensdag 29 maart 1944 vergaderde het bestuur van deze begrafenisvereniging over beide begrafenissen.

De plaatselijke begrafenisvereniging gaf de zeven bemanningsleden een nette begrafenis, dat wel, maar er moest goed voor betaald worden. Dat kon ook niet anders, want de vereniging moest zelf ook betalen voor de kisten, te leveren door een pro-Duitse timmerman. Daarbij speelde ook nog dat voor diensten aan niet-leden speciale tarieven golden. Voor de vijf doden van maandag kreeg de gemeente Hoogeveen een rekening van fl. 200,=. Voor de later gevonden en woensdag gekiste beide lichamen, zou de gemeente fl. 100,= moeten betalen. De kosten waren nog beperkt gebleven, doordat de eerste zeven lichamen over water aangevoerd waren. Homan uit Hoogeveen, de koetsier op de grote lijkwagen van de begrafenisvereniging, kon met zijn paard thuisblijven. De zeven graven waren de eerste weken niet voorzien van een gedenkteken. Een gedenkteken, in de vorm van een houten plank of kruis, of een steen met naam en gegevens, hoorde niet bij de door de begrafenisvereniging te leveren diensten, maar werd gewoonlijk achteraf door de nabestaanden geregeld. Hier, in bezet gebied, waren geen nabestaanden die wat konden doen. Een bewogen veldeling stak een grote glasscherf in de verse aarde. Op de scherf stond in witte letters geschreven: "Rust zacht kameraden".

EPILOOG

Terug naar 25 maart 1944. De toestellen van het 635ste Squadron keerden één voor één terug op hun thuisbasis. De ND 704 van Wilfred Still kwam maar niet. Ze werden al snel als vermist opgegeven. De bemanningen van het squadron waren zeer onder de indruk van de vermissing, aangezien dit het eerste toestel van het nieuwe squadron was dat niet terug kwam. Het was te verwachten, dit moment. Iedere nacht bleven er mensen weg. Maar iedere keer weer kwam het hard aan, bij vrienden en bekenden in het squadron. Het 635ste Squadron heeft rond de bevrijding van Nederland ook nog 'bombardementen' uitgevoerd op het westen van ons land. Hun was de dankbare taak toegeschoven om mee te helpen aan de voedseldroppings bij de uitgehongerde steden. De Lancaster-bommenwerpers waren voor dat doel

omgebouwd tot transportvliegtuigen. Het squadron was al die tijd op Downham Market gebleven. Met het beëindigen van de oorlog waren heel wat squadrons overbodig geworden. Sommige eenheden kregen een nieuwe taak in de naoorlogse Royal Air Force. Voor "635" was dat niet weggelegd. Het squadron werd 1 september 1945 opgeheven.

Voor de familieleden van de vermiste bemanningsleden begon na 25 maart 1944 een tijd van slopende onzekerheid. Waren ze omgekomen? Leefden ze nog, in een krijgsgevangenkamp? Hadden ze de vlucht overleefd en waren ze door het verzet opgevangen? Het informatiebureau van het Nederlandsche Rode Kruis te 's-Gravenhage ontving een brief van de gemeente Hogeveen, gedateerd 21 april 1944, met afschriften van de politierapporten, waarin de dood van de bemanningsleden bevestigd werd. Aangegeven werden namen, rangen, gegevens over de begrafenis en over de plaats waar het toestel neergestort was. De informatie werd doorgegeven aan het Engelse Rode Kruis. "Vermist" werd "killed in action". Ze waren gesneuveld. Het zou augustus worden voor deze informatie de laatste familieleden bereikt had.....

De familieleden kregen enkel de mededeling dat ze dood waren. Nazorg of persoonlijke aandacht kende men niet. Er stierven zoveel mensen in die jaren, dat het voor de RAF de gewoonste zaak van de wereld geworden was. "Ze waren maar nummers", zou Roy Still er later van zeggen, zonder verbittering, want het kon niet anders in die tijd. De persoonlijke bezittingen die op de basis achtergebleven waren, werden teruggestuurd. Na de oorlog kregen de nabestaanden foto's van de graven via een Engelse regeringsinstantie. Het waren foto's met witte kruisen, tegen een onduidelijke achtergrond. Kruisen die overal zouden kunnen staan. Een verhaal dat nog verteld moest worden. Rita, de weduwe van William Sander, verzamelde zelf informatie in Nederland, onder meer via een contactpersoon bij de Hogeveense politie, en hield contact met de andere nabestaanden. De informatie kwam verbrokkeld binnen. Ze moest het hebben van wat de bevolking wist te vertellen. Iedereen had zijn eigen verhaal en een goed beeld wist ze in die dagen niet te krijgen. Met de nabestaanden van John Lane Tillam, de invaller op de laatste vlucht, kon ze toentertijd geen contact krijgen. Er was te weinig over hem bekend om hen op te sporen, terwijl Nobby Clark, de man die hij had vervangen, eveneens spoorloos leek, ondanks intensieve pogingen om hem terug te vinden.

"De moeder van Wilfred Still is geweest" werd er verteld, toen Hollandschevelders een dame bij de graven gezien hadden. Achteraf gezien een onmogelijke zaak. Men moet Rita Sander gezien hebben, of vertelde herinneringen door die teruggingen op het eerste bezoek van Rita, die toen samen met de ouders van Jack Holmwood bij de graven geweest is. In die tijd stonden de houten kruisen nog op de graven. Later werden de kruisen vervangen door zerken. Rita kwam juli 1990 al voor de 7-de keer naar de graven, die keer samen met Roy Still en zijn vrouw. Het was de eerste keer dat het graf van Wilfred door diens familie bezocht werd. Daarnaast was er ook aandacht van derden voor de graven. Direct na de oorlog begon een traditie, die zich tot in de zestiger jaren doorgezet heeft: in de meidagen werden de graven bezocht door schoolklassen, die bloemen legden op alle oorlogsgraven op de Hollandscheveldse begraafplaats. Eenmaal waren de graven het onderwerp van een grootschalige plechtige bijeenkomst.

De Crerar-wandeltochten brachten in de vijftiger en zestiger jaren veel buitenlandse militairen naar Hogeveen, die dit grote wandelfestijn aanzien en bekendheid gaven. Mei 1963 werd de 12-de mars gehouden, die helaas verregende. De dag erop, zondag 12 mei 1963, na de kerkdienst, kwam een grote groep burgers en militairen op de begraafplaats van Hollandscheveld bij elkaar, compleet met enkele hoge officieren. Bij de graven van Wilfred en zijn mannen stonden onder meer burgemeester Bakker, hoofdinspecteur Veerman, wethouder Van Aalderen en gemeentesecretaris Van Veen, terwijl majoor Stranier een krans op de graven legde. De militairen waren van het C squadron van de Queens Own Hussars. Bij de graven werd de 'Last Post' geblazen door een in Schotse dracht gestoken trompettist, geflankeerd door een Hogeveense predikant en een Engelse legerpredikant. De bevolking van Hollandscheveld was wederom ruim vertegenwoordigd, net als op die maandag van 1944.

De kranslegging van mei 1963 was waarschijnlijk mijn eerste ontmoeting met de graven. Ik was toen nog net geen vier jaar oud en stond bij de plechtigheid te kijken aan de hand van mijn moeder. In de jaren daarna bleven de graven me fascineren. Wie waren de jonge mannen die daar begraven lagen? Wat was er gebeurd? Als ik met mijn grootmoeder of met mijn vader over de paden van het kerkhof liep, op weg naar onze koeien en weilanden aan de Kerkenkavel, trokken de opvallende witte stenen steeds weer mijn aandacht, net als de stenen van de mosquito-bemanning, er tegenover. Al vragend kreeg ik mijn eerste informatie, maar het bleef bij beperkte indrukken. In 1990 werd een uitgebreid onderzoek gestart, waarbij de getuigen gehoord werden, die ieder op zijn of haar eigen manier vertelden wat ze de dag dat water brandde gehoord en gezien hadden. De 4-de mei 1990 werden er na vele jaren weer volop bloemen gelegd op de graven. om 20.00 uur 's avonds namen mensen er een minuut stilte in acht. De graven van de 7 (8, Joey niet vergeten!) Lancaster-bemanningsleden en de graven van de beide mannen van de Mosquito-crash bij de Toldijk bleven het middelpunt van de herdenkingen en de stille tochten van de daarop volgende jaren.

In 1995 verschenen hun namen op het gedenkteken bij de kerk te Hollandscheveld. Prominent aanwezig op dat gedenkteken is een propellorblad, dat lang na de oorlog werd gevonden in de grond van Henk Wildeboer, even ten noorden van de crash. Het is een deel van de zogenaamde 'Havillant'-propellor. Dat is een propellor die in Amerika werd ontwikkeld, en aldaar bekend stond onder de naam 'Hammilton Standard'. In de oorlog werd deze propellor in Engeland in licentie werd gemaakt. Het werd de standaardpropellor van de grote Engelse bommenwerpers. Andere wrakstukken liggen onder meer in de woning van de auteur dezes. Deze laatste wrakstukken, het gedenkteken bij de kerk, de graven, en natuurlijk de in 1995 'herboren' Joey, zijn over enkele jaren, als de getuigen en de mensen die hen gekend hebben zijn weggefallen, de laatste tastbare herinneringen aan zeven mannen, die stierven in de strijd tegen de nazi-terreur. Wilfred Still, Edward Deveson, Jack Holmwood, Bill Sander, Alec Stanbridge, Cyril Talby en John Tillam gaven het grootste offer in een strijd, die uiteindelijk zou leiden tot de vernietiging van Nazi-Duitsland en het begin van een langdurige vrede in West-Europa. Ervoor te zorgen dat we hen nooit meer vergeten, is dan wel het minste wat we kunnen doen.

De vraag is trouwens of ze 'weg' zijn, of hun dood en begraven zijn in Hollandscheveldse bodem ook inhoudt dat ze er niet meer 'zijn'. Mrs.Sander-Fracis heeft in Engeland contact gezocht met een medium. Het resultaat daarvan was, dat het medium haar vertelde dat Bill zei dat het goed met hem ging. Hij en de andere bemanningsleden van de Lancaster waren 'ergens', bij elkaar, en maakten het allemaal goed. Als ze de Hollandscheveldse begraafplaats oploopt, doet ze dat het liefst alleen, of met enkele mensen die haar vertrouwd zijn. Ze weet dan ze nooit alleen is. Bill, Wilfred en de anderen zijn er dan ook, zo vertelde ze. Ze voelde hun levende aanwezigheid. Ze wist dat ze zagen wat ze deed op de begraafplaats en rond de geallieerde graven.

De Stichting Oude Waarheid Aphrodite organiseerde in Hoogeveen enige tijd bijeenkomsten in de Tamboer, waar paragnosten vertelden van hun werk en waar men hen bezig kon zien met paranormale zaken. Hans Jeths uit Meppel was op 9 maart 1993 in de Tamboer aanwezig en nam een fotootje van Wilfred Still in zijn handen. Wilfred was een optimistische man met humor, zo vertelde hij. Op het eind van zijn leven was hij echter niet meer helemaal bij zijn positieven, zo voelde Hans Jeths. Er was grote paniek. Allerlei knoppen werkten niet meer. Het vliegtuig reageerde niet meer op de bediening. Toen kwam de grote klap en de dood. Samen stonden de mensen, de omgekomen bemanningsleden, nadien bij elkaar, hand in hand, in een cirkel. Ze pepten Wilfred op. Hij voelde zich erg verantwoordelijk voor hen, maar ze zeiden hem dat het zijn schuld niet was. Hij kon er niets aan doen. Ze bleven nog even bij elkaar, zoekend, niet wetend waar ze waren, en zochten daarna ieder hun eigen weg, ieder een andere kant op. Soms hebben ze nog contact met de levenden. Ik ben soms nogal zwaar op de hand. 'Kop op', zegt Wilfred dan, en hij pept mij op. Wilfred is soms bij mij, als een soort leermeester, zo vertelde Hans Jeths. Flauwekul van een paragnost, die op een handige manier gebruik maakt van de semi-religieuze tendenzen van het einde van de 20ste eeuw?

“Direct na de ramp vertelden mensen dat ze Engelsen gezien hadden. Ze zouden in de vroege ochtend van die 25-ste maart op verschillende plaatsen gelopen hebben. De mensen die de verhalen vertelden waren heilig overtuigd van hun gelijk. Feitelijk was dit onmogelijk.” Een citaat uit voorgaande hoofdstukken. De conclusie was van mij. Feitelijk onmogelijk? Als we in alle stilte bij de graven staan, van de zeven mannen die op 25 maart 1944 de dood vonden op Hollandscheveldse bodem, zijn we dan alleen? Of kijken 7 paar ogen naar alles wat we daar doen?

Albert Metselaar -----Afronding van het onderzoek van 1991.

BIJLAGEN: INLEIDING

Dit boekje is voornamelijk gebaseerd op gesprekken met familieleden van de betrokkenen en getuigen van de ramp met de ND 704. Daarnaast werden hier en daar enige andere uitgaven gebruikt, voor het verkrijgen van meer achtergrondinformatie over de luchtoorlog, onder meer de gedrukte en uitgegeven "Bomber Command War Diaries", "Geveleugeld verleden" van Ab Jansen en "De geheime oorlog" van Brian Johnson. De getuigenverhalen waren bij tijd en wijle tegenstrijdig, terwijl ze steeds persoonlijk gekleurd overkwamen. Feitelijke signaleringen en verklaringen voor wat men gezien had waren nogal eens samen gesmeed tot één "logisch" verhaal, gezien vanuit de optiek van de getuige. Toch ben ik alle mensen die mij bijstonden, en hun belevenissen aan mij wilden vertellen, bijzonder dankbaar. Ik heb in mijn eigen verhaal niet ieders visie overgenomen, maar dat zegt niets van de kwaliteit van de belevenissen. Ieder verhaal was uniek en vanuit het oogpunt van geschiedschrijving bijzonder waardevol, aangezien er vrijwel geen archiefmateriaal beschikbaar was. Uit alle verhalen heb ik gezift wat mijns inziens logisch of verantwoord was, waarbij zoveel mogelijk gekeken werd naar hoe dicht een getuige bij het vuur zat (letterlijk en figuurlijk) en hoe vaak hetzelfde verteld werd. De enkele archiefstukken die er waren, zijn in de tekst genoemd. Om u een indruk te geven van hoe de te verwerken informatie tot mij kwam, volgen enige bijlagen, waarin mensen het verhaal van de ramp met de ND 704 van begin tot eind vertellen. De eerste teksten betreft vertalingen en licht tekstueel bewerkte weergaven van in het Drents gevoerde gesprekken. De laatste bijlagen zijn door de getuigen zelf geschreven of zijn bewerkingen van archiefmateriaal.

BIJLAGE 1, HET VERHAAL VAN HENDRIK, VAN HET KRAKEEL

"Hij kwam er aan vliegen, uit het oosten. Ik hoorde hem schieten. Het was denk ik twaalf uur of zowat in de nacht. De datum weet ik niet zo precies. Ik hoorde schieten en deed het raam los, stak het hoofd eruit (we hadden een raam op het noorden toen bij mijn vader), keek naar boven en zei tegen mijn broer: "Daar komt er een aan, die brandt". Toen hadden ze net op hem geschoten. Ik hoorde nog een keer wat poffen. Maar ja, toen bleef ik staan kijken natuurlijk. Ik dacht: "O, wat is het wat", want toen brandde het vliegtuig even erger. Toen hij tegenover mij was viel er een stuk. Een hoogteroer of zoiets, van een vleugel, viel eraf en dat brandde. Het viel een paar honderd meter onderuit. Het kwam net zo naar beneden alsof je een plat ding in het water gooit, dat heen en weer al zinkende naar de bodem gaat. Het kan wat mij betreft wel ergens op het Achterom neergekomen zijn, maar ik heb er nooit over gehoord wie dat stuk gevonden heeft. Het was een flink stuk, zeker wel een stuk met een lengte van een paar meter.

Het vliegtuig vloog rechtdoor naar het westen. Zo ineens ging hij, boven Hoogeveen zo'n beetje, rechts af, naar het noorden. Toen maakte hij een grote bocht en maakte ook dat vallende, loeiende geluid. Een soort luchtalarmgeluid zat erin. Hij begon te jagen door de lucht en ging onderuit, weer naar het oosten.

Ik heb hem nagekeken en dacht: "O, o, o!" De vlammen werden sterker. Hij was nog niet aan de grond, daarzo in Het Meer, toen batste hij uit elkaar. Hij heeft niet gecirkeld boven de plaats Hoogeveen. Brandend heeft hij een bocht gemaakt, is toen teruggevlogen en daar uit elkaar gebatst. Hij is onbestuurbaar geweest, of dat ze hem nog een beetje konden sturen, dat weet ik niet, dat is niet voor te stellen. In een flikkering kon ik wel zien dat het zo'n beetje bij het Fietsepad was."

Hendrik Kelly

BIJLAGE 2, STOFFER VERTELT

"We waren er bijna als eersten bij. Niet bij het toestel maar er om toe. We woonden op de Vijfde Krakeelse Wijk en toen dat ding daar uit elkaar gespat is vlogen we naar buiten. We hadden verder niets gezien, we hoorden de klap. Ik ben direct met Egbert Z. gaan kijken, met de gedachte: "Misschien zijn er nog mensen uitgesprongen", maar dat bleek niet het geval te zijn. Achteraf was dat ook wel te zien; als ze met zo'n geweld uit elkaar spatten komt er geen mens uit. Maar je weet nooit of er voor die tijd iemand gesprongen is. toen zijn we dwarsover gegaan langs de lijn die het vliegtuig gevolgd was. Aan de Vijfde Wijk is er bij Otto Okken een stuk door het dak gekomen, een stuk van het vliegtuig. Verderop, bij Dörk Marissen, zijn ook stukken neergekomen. Eén lag daar dood bij toen wij daar kwamen. Die man was op de kop gestuiterd en was natuurlijk morsdood in één keer. Wij waren schuin over gegaan en de vliegmachine was in hoofdzaak bij Hendrik Strijker neergestort. Daar waren toen zo zachtjes aan de Duitsers al betrekkelijk snel, dacht ik, maar nu is het zo, het is al zoveel jaren geleden, en dan vergeet je natuurlijk ook wel dingen. Dan heb je het niet zo meer dat je alles in tijd zo goed kunt zeggen.

Wat de stukken betreft, er lag nog een stuk van de vliegmachine bij ons achter het huis aan de wijk. Bij een bosje aan de Vijfde Wijk lagen parachutes met een rubberbootje eraan. Ik heb zo'n idee dat het hele zaakje uit elkaar gespat is. Van de romp was dacht ik nog wel wat heel. De ene motor was er afgeslagen, die lag bij Dörk Marissen. Een stuk vleugel lag bij ons in de wijk. Dat wijkje lag ongeveer in het verlengde van de Zesde Wijk. De Zesde Wijk loopt niet door. Ik dacht ongeveer dat dat het stuk was dat het verst weg lag, het verst naar het zuiden. mijn ouders hebben later op de Oostwijk gewoond. Daar hadden ze een paar geiten. Ze zetten voor hen hooi op het stuk vleugel. Dat was makkelijk, dan had je het mooi van de grond staan. De vleugels waren van aluminium. Daar was gebrek aan. Er zijn daarom ook stukken van de vleugels gebruik om broodblikken van te maken. Klaas Spoelder woonde daar ook in die dagen en die maakte die broodblikken."

Stoffer Kats

(De door Stoffer Kats beschreven stukken plaatwerk, zijn waarschijnlijk weggeslingerd bij de explosie, waarmee het ontbranden van de brandstof na het neerstorten gepaard ging.)

BIJLAGE 3, EEN VAN DE KINDEREN VAN EGBERT OTTEN AAN HET WOORD

"Ik dacht dat het tegen een uur of drie, vier was. Het duurde niet zo lang meer voor de morgen op kwam dagen. Er kwam een grote, geweldige knal. Die had ik wel gehoord, maar ik was oververmoeid, want je moest overdag werken. mijn moeder had het ook gehoord. Die kwam uit bed en riep van: "Kom eruit, want er is een bom gevallen!" Toen draaide ik mij om en zei: "Er valt weleens vaker een bom Ik was te moe en te slaperig. ze zei: "Ja maar het is allemaal vuur!" Toen ik dat hoorde ben ik direct het bed uitgegaan. Het was bij ons huis één stuk licht. Als wij naar buiten keken was het één stuk licht, het stond volop in de brand. Het was zo verlicht dat we niet eens konden zien dat daar een vliegtuig lag.

Mijn moeder wou naar buiten. We hadden wel eens gehoord van fosfor, waardoor je helemaal verbrandde. Ik zei: "Loop niet naar buiten moeder! Pas op die fosfor!" Het brandde zo, het was net of je het dicht bij huis had. Aan de ene kant van onze woning brandde het water. Of dat nu benzine was of zo. Toen mijn moeder de deur losdeed zei ze: "O, kinderen doe maar kalm aan, ik zie het al, daar ligt een vliegtuig". "Allemaal de kleren pakken en in slopen doen", had ze daarvoor gezegd. Koffers had je toen nog niet. De kleintjes waren er ook allemaal al uit. Ze zei, toen we klaar waren om eruit te gaan, dat we wel kalm aan konden doen. Het was zo verlicht, je kon er niet doorheen kijken.

We waren met 11 kinderen toen. Ik was vijftien en mijn jongste zus was dertien jaar jonger dan mij. mijn vader en mijn oudste broer waren toen in Duitsland. Onze Jan was er ook niet. Van de 11 waren er toen nog 9 thuis. Jan was bij de boeren in Orvelte. Die sliep bij de boeren in het hooi en kwam 's nachts niet weer thuis. We zijn die nacht niet weer op bed geweest. We hadden het huis vol volk. De mensen waren allemaal geschrokken. Kleine Eppie van der Weide, "Scheurklenders Eppie", van Klaas Huisjes, en anderen, ze kwamen allemaal kijken, toen het allemaal een beetje bedaard was. Toen hij net gevallen was brandde hij het hardst, later zakte het vuur wat af. Ze kwamen allemaal bij ons in het achterhuis. Ineens kwam er een grote knal. "Scheurklenders Eppie" zei: "Dekken, dekken!" en viel neer in het achterhuis. Dat vergeet ik nooit weer. Het was een grote knal, toen er zo'n grote band sprong. De mensen die bij ons waren, waren bang en gingen allemaal op de loop. "Scheurklenders Eppie" zei: "Wat doe'k hier toch, wat doe'k hier toch?" Hij hilde het haast uit. Hij maakte dat hij wegkwam. Ik ben niet meer naar het vliegtuig toe geweest, omdat ik teveel geschrokken was. Ze zeiden dat er doden in lagen en zo, ik had er geen behoefte aan om dat te zien. Ik heb het toestel nog wel vanaf onze eigen grond gezien. Als we buiten stonden en we hoorden mensen over ons en ons huis praten, zeiden ze: "Deze mensen hebben zich vannacht ook wel beschetten....."

De eerste die bij ons thuis kwam van de Duitsers, ik weet niet eens zeker wie of wat dat was, was een meid met een fiets aan de hand. Die ging weer weg. Direct daarna kwamen andere Duitsers, naar ons huis toe. Ze kwamen bij ons in huis en vroegen of we ook wat gezien hadden, mensen of zo (= bemanningsleden). We hadden niemand gezien. Eén van de mensen die bij ons in huis waren, één van de Brakers, vertelde dat er achter het huis van Braker een bom gevonden was. Het werd ook tegen de Duitsers gezegd. Ik moest mee met die drie Duitsers, naar de Brakers toe, om het aan te wijzen. Toen we voor het huis waren kwamen er weer een heleboel vliegtuigen aan. ze noemden ze altijd Tommies. Ik riep: "O, Tommies, Tommies, Tommies", vluchtte in huis en ze lieten me met rust. De Duitsers kwamen zo'n drie kwartier na de ramp. Ze vonden geen bom. Later zei men dat er bij de Brakers een benzinetank in het land lag. De Duitsers zijn er wel naar toe geweest. De Duitsers waren met een auto uit Hoogeveen gekomen. Bij Mans Meijer moesten ze lopend het Fietsep pad langs, en toen de wijk op. Later kwamen de bewakers van het wrak. Die moesten ingekwartierd worden. ook bij ons in huis moesten ze ingekwartierd worden. mijn moeder zei: "Dat kan niet want dan moet je eens kijken hoeveel kinderen ik heb". Die Duitser zei dat het inderdaad niet kon. Toen zijn ze weggegaan. Ze zijn bij Hendrik Strijker en Jan Vos geweest, en ik geloof ook bij Lambert Marissen. Daar zijn ze ingekwartierd geweest, bij Strijker en Vos. Er stond altijd maar één bewaker bij het vliegtuig. Ze stonden ook niet constant dichtbij het vliegtuig. Ze liepen er ook wel bij weg en zo. Ze bleven ook wel eens bij ons voor het huis staan en dan maakten ze gewoon een praatje. Ik vond het verschrikkelijk erg toen die Engelsen daar lagen. Toen zei die ene bewaker nog tegen mij, ik vergeet het nooit weer: "Vandaag hun en morgen wij!" Het waren beslist geen echte Hitlers, die bewakers.

Een Duitser was met een stokje aan het peuteren in de smeulende resten. Toen ontdekte hij dat er nog lijken in lagen. Dat was 's maandag 's morgens. Toen de anderen al begraven waren vonden ze die twee nog. Ze zijn niet eerder ontdekt dan dat die anderen weg waren. Het waren jonge jongens, die Duitsers die op wacht stonden. Hij is er zelf misschien nog van geschrokken, want hij heeft bij ons nog gezegd dat ze ze gevonden hadden. wij hebben geluk gehad. Het vliegtuig had net zo goed bij ons op het huis kunnen komen."

BIJLAGE 4, HARM POST VERTELT

"In deze heldere maannacht werd voor de zoveelste keer de nachtrust verstoord door het monotone gedreun van de motoren van de overvliegende bommenwerpers op weg naar Duitsland. Vaak kon men in die tijd bij helder weer aan de Oostelijke horizon het spervuur van de Duitse luchtafweer duidelijk waarnemen. Aangezien het reeds de zoveelste keer was, sliepen wij als kinderen (ik was pas 14 jaar) dwars door dit enorme lawaai heen. Mijn vader wekte mij en zei: "Er staat een vliegtuig hoog in de lucht voor ons huis in brand". Toen ik mijn gezicht voor het vensterglas drukte kon ik nog juist het brandende toestel zien. Ik schoot vlug in enige kledingstukken en rende naar buiten. Buitengekomen zagen we het toestel pijlsnel naar beneden suizen in Zuid-Oostelijke richting. Dit ging gepaard met een geluid alsof men een groot stuk vuurwerk rondslingert, waarbij het geraas als het ware telkens een seconde werd onderbroken. Op het moment dat ik door het venster keek dacht ik dat, wanneer het toestel loodrecht omlaag zou vallen, dit vlak voor ons huis te pletter zou slaan. Zoals iedereen weet kwam het echter neer in 't Meer vlak voor het huis van mijn oom, n.l. Egbert Otten. Dit was toch zeker 4 á 5 km van ons huis te Achterom verwijderd. De volgende dag ben ik met mijn vrienden, o.a. M. Reinders, naar het wrak gaan kijken. We mochten er uiteraard niet vlak bij komen maar konden toch een paar lichamen van de omgekomen bemanning zien liggen. Er was bewaking door Duitse militairen welke waren ingekwartierd bij de tegenoverliggende boerderijen die, naar ik meen, bewoond werd door de familie Strijker. We zagen aan de brede sloot, ook wel wijk genoemd, een bordje staan met "Achtung Minen". Hier lagen diverse roodkoperen voorwerpen ter grootte van een flinke fles. Wanneer je deze "flessen" oppakte en met de punt naar beneden in de ondiepe sloot smet, kwam er brandende fosfor op het water bovendrijven. Toen ik dit laatste thuis vertelde werd mijn vader woedend en verbood ons er nogmaals heen te gaan. Ondanks dit verbod zijn we er de volgende dag weer heengegaan.

Op vrij grote afstand van het grote wrak lag het lichaam van één van de bemanningsleden. Ik herinner mij dat hij over de volle lengte van zijn lichaam een kuil in het weiland had geslagen van zo'n 10 á 15 cm diepte. Hierin heeft hij dagen gelegen. Voor ons jongens, die nog nimmer een dode hadden gezien, was dit een zeer schokkende beleving. Deze man met zijn bleke gezicht, krullende haar, geronnen bloed, zo stijf als een plank en ontdaan van zijn vliegerlaarzen was voor ons een gestorven held. Tweemaal zijn we naar hem wezen kijken. Ik kon dit gezicht die eerste jaren niet vergeten. Nu pas, na 46 jaar, begint het te vervagen. Vlak bij dit bemanningslid lagen verschillende delen van het vliegtuig. O.a. een stuk boordgeschut en een deel van het landingsgestel of staartwiel, stukken vleugel en afgebroken propellers en een motor. Het vliegtuig had dus al heel wat delen verloren voordat het uiteindelijk te pletter sloeg. De Duitsers bewaakten wel het grote wrak maar niet de dode in het weiland, zodat wij daar vrij naar toe konden lopen. Wel zag ik dat een Duitser waarschuwingsschoten loste in de richting van een aantal mensen die bij de dode stonden. De meest fantastische verhalen deden in het begin de ronde. Er zouden enige bemanningsleden de ramp hebben overleefd en ook aan de Duitsers ontsnapt zijn. Dit vonden wij natuurlijk prachtig maar helaas was de werkelijkheid anders. Van stukken vliegtuigglas maakten wij ringen, zodat we toch een souvenir hadden."

Harm Post, januari 1991.

BIJLAGE 5, DE LOOPBAAN VAN WILFRED STILL

RECORD OF SERVICE OF PILOT OFFICER WILFRED STILL (161406)

Date of birth: 1 march 1923 (NB: Dit klopt niet!)

Non-Commissioned Service

Enlisted for the Emergency as No 1334052 Aircraftman 2nd Class/Aircrafthand/Pilot training in the

Royal Air Force Volunteer Reserve: 24-2-1941
Leading Aircraftman under training as Pilot II: 7-11-1941
Temporary Sergeant remustered as a Pilot: 6-9-1942
Temporary Flight Sergeant: 6-9-1942
Discharged on appointment to commission: 31-10-1943

Appointments and Promotions

Granted a commission for the Emergency as Pilot Officer, on probation, in the General Duties of the Royal Air Force Volunteer Reserve: 1-11-1943
Missing, flying battle, presumed dead: 25-3-1944

Postings

Uxbridge Recruiting Centre: 24-2-1941
Transferred to the Reserve: 25-2-1941
1 Aircrew Reception Centre, Mobilised: 4-8-1941
8 Initial Training Wing: 23-8-1941
16 Elementary Flying Training School: 21-11-1941
Moncton, Canada: 6-1-1942
31 Personnel Depot: 9-1-1942
Turner Field (attachment): 24-1-1942
31 Personnel Depot: 22-2-1942
Sother Field: 22-2-1942
Macoc: 30-4-1942
31 Personnel Depot: 7-9-1942
United Kingdom: 24-9-1942
RCAF Personnel Reception Centre: 8-10-1942
3 (Pilot) Advanced Flying Unit: 1-12-1942
Beam Approach Training Flight, Swanton Morley: 6-1-1943
3 (Pilot) Advanced Flying Unit: 20-1-1943
10 Operational Training Unit: 9-3-1943
1658 Conversion Unit: 31-5-1943
Westcott (attachment): 7-6-1943
1658 conversion Unit: 10-6-1943
10 Squadron: 6-7-1943
35 Squadron: 29-8-1943
35 Squadron, 8 Pathfinder Force, On appointment to commission: 1-11-1943
635 Squadron, 8 Pathfinder Force, Pilot-operational aircrew: 20-3-1944

Awards and Medals

Awarded Pilot's Badge: 6-9-1942
Permanently awarded Pathfinder Force Badge: 29-3-1944
1939-1945 Star
Aircrew Europe Star
Defence medal
War Medal 1939-1945

(Research)

I.D.Blackwood
for Air Secretary

(M.O.D./R.A.F./P.M.C. 21 JUN 1985 PM (AR) 1b (RAF) GLOUCESTER)

BIJLAGE 6, UIT HET DAGBOEK VAN WILLIAM ('BILL') SANDER

A SUMMARY OF THE DIARY OF BILL SANDER

Volunteered for R.A.F. December 5th 1940, Euston House London.

Trained at many bases before going on to morse and radio at:

Imperial College South Kensington, London.

Evanton Ross-shire Scotland for Gunnery.

Melbourne Yorkshire 10 Squadron.

Graveley Huntingdon 35 Squadron.

Downham Market 635 Squadron.

5-3-1943 Finished Gunnery with rank of sergeant. Recommended for Commission.

9-3-1943 Arrived Abingdon Operational Training Unit.

10-3-1943 Started Ground Training. Crewed up. All seem nice fellows. Rear Gunner Australian Confidence in Skipper 100%.

13-5-1943 Target Rouen, Le Havre, Bourg, Achard, Dieppe. Ack Ack over enemy coast, shot at by own A.A. over Portsmouth U.K.

22-5-1943 Bill came on leave for seven days. Whilst home, he said: 'Lets get married'. On the Thursday he went to get the 'Special Licence' and I went up to London to get what I wanted. We where married on May 29th '43. We spent the weekend in Brighton, then he returned to camp at Ricall on May 31st. At that time I was living with my sister. She put on quite a nice spread for just six of us, as food was rationed.

31-5-1943 Arrived at Ricall Yorkshire. Miserable place.

6-7-1943 Posted to Melbourne 10 Squadron. Fully operational now on Halifaxes.

19-7-1943 Rome bombed.

16-7-1943. Mussolini resigned.

29-7-1943. Operation Hamburg. Flak light, searchlights very concentrated, huge fires and smoke to 18.000 feet. Difficulty with oxygen. Jack nearly passed out.

2-8-1943 Hamburg again. Reached targed and managed to get back after horrible experience. Very bad electrical storms. Completely lost, lucky to get back.

9-8-1943 Operation mannheim. Flak light and few searchlights. 9 Missing.

10-8-1943 Operation Nurnberg. Opposition light, nasty experience over English Channel. Convoy opened up on us. Horribly close. Heavy flak. 8 Hours 40 mins 1500 miles.

12-8-1943 Operation Milan. Huge fires seen 150 miles from target. Sat next to Skipper and had marvellous view of Alps. 9 Hours 1700 miles. Petrol very low, forced landing at Tangmere Sussex.

17-8-1943 Operation Peenemunde. Brilliant moon and plenty of fighters. Flak very heavy. Target bombed at 6000 feet. Kite was thrown all over the place. 41 missing.

23-8-1943 Operation Berlin. Heavy fighter opposition, flak heavy, huge fires seen miles from target. Nearly collided with Junkers 88.

27-8-1943 Posted to Pathfinders.

8-9-1943 Arrived at Graveley 35 Squadron P.F.F.

22-9-1943 Operation Hanover. Fighters plentiful. Heavy flak. Spent birthday in the air over enemy territory.

23-9-1943 Operation Mannheim. Extensive searchlights and fighters. 898 miles.

27-9-1943 Operation Hanover. Our luck held, thanks to Wilfs skill.

29-9-1943 Operation Bochum. Managed to evade concentrated searchlights and flak.

3-10-1943 Operation Kassel, light flak, nasty moments over Belgium, 950 miles.

8-10-1943 Operation Bremen. Very lucky to get back after being predicted over Wilhelmshaven. Radio went U/S. Managed to get it working to receive all broadcasts. 31 missing.

22-10-1943 Operation Kassel. Defences very heavy, worse than last trip on Oct.3rd when bombs failed

to go. We cruised around over target for some while with bomb doors open. Got back safely. 44 missing.

3-11-1943 Operation Dusseldorf, but failed to take off owing to engine failure.

17-11-1943 Operation Mannheim. Very quiet trip, nothing to report. 1 missing.

18-11-1943 Operation mannheim. Miles of track, flew alone for 2 hours over enemy territory. Lucky to get back. Berlin also raided same night. 32 missing. Nobby got Frostbite in feet and taken to hospital. The brother of a friend of Bill Sander was killed that night. The only loss at Gravelly 35 squadron: F/O Cyril Stepney.

25-11-1943 Received 1939-1945 Star Ribbon. Briefed for Frankfurt, late take-off as bomb exploded being put on to aircraft. HORRIBLE. 13 missing.

20-12-1943 Operation Frankfurt. Trailed by fighter for 80 miles, otherwise OK. 42 missing.

25-12-1943 Home for Christmas. Bill was able to get home between trips, as he was only about 35 miles from London whilst posted at Gravelly.

29-12-1943 Operation Berlin. Easy trip 10/10 clouds, heavy flak.

3-1-1944 Interview with C.O. for commission accepted.

14-1-1944 Special target over French coast. Brunswick heavily raided by Halifaxes and Lancs.

20-1-1944 Operation Berlin again. Wireless failure, otherwise good trip. 35 missing.

27-1-1944 Operation Heligoland, fairly easy target.

28-1-1944 Operation Berlin. Terribly long trip over Denmark. Iced up. A.S.I.failed. Told to prepare to jump. Dropped 6000 feet, fortunately turned out O.K.

30-1-1944 Commission quashed as Cyril and I were caught taking short cut through farmers field.

25-2-1944 Operation Augsburg tonight, easy trip. Snow over Germany. 24 missing.

29-2-1944 Operation Stuttgart tonight, but engines cut on runway with bomb load. Frightening.

4-3-1944 Flew in Lanc. Very nice kite but sooner have Halifax. Heard we are being posted to Downham Market.

20-3-1944 Operation Frankfurt. First Operation in Lanc. Rum ration in tea on return. 33 missing.

24-3-1944 Operation Berlin tonight, weather pretty grim. 73 missing.

HEREWITH THE END OF THEIR MISSION

(Mrs. M.R. Sander-Francis)

THEIR LAST MISSION

Did they feel the touch of fate on their shoulders,
light as breath... on a night when they went out to
keep a rendezvous with death?.... As they rose into the
darkness, did they feel in brain and bone.... they were
going on a journey out into the great unknown?

Did they have a strong foreboding that they would not
see again.... the country that they loved so well, the
rolling road, the winding lane?.... We cannot tell. But
this we know: of that nights work they did their share.
Brave deeds were done; a battle fought. And they were.
Yes they were there.

PATIENCE STRONG

BIJLAGE 7, EEN LEVENSSCHETS VAN JOHN LANE TILLAM

John Lane Tillam werd geboren in 1923 in Hereford. Zijn vader heette John Tillam en zijn tweede naam Lane was de naam van zijn moeder, Annie Elsie Tillam (geboren Lane), die hij eveneens zou gaan dragen. Vader en moeder Tillam hadden een slagerij en verkochten vlees op Saint Owen Street nummer 62 te Hereford. Ze woonden op dat adres, boven de winkel. Een krantenartikel uit de veertiger jaren noemde nummer 109 in deze straat als hun adres. Mogelijk zijn ze later - na John's dood - verhuisd, of werd de straat opnieuw genummerd. Het slagersvak zat in de familie. John's grootvader, George Lane, had jarenlang een slagerij in Hampton Street te Hereford. John had een jongere broer, Gerald. Ze scheidden zes jaar. John bezocht St.James Infants, een soort kleuterschool, en kreeg lager onderwijs op de St. Owens School. Daarna ging hij naar de Cathedral School, ook te Hereford. Er was een toelatingsexamen nodig, maar daar slaagde hij voor zonder problemen.

Douglas Hughes groeide samen met John op. Ze gingen samen naar de St.Owens School en de Cathedral School, terwijl hun interesses zo gelijk waren, dat ze goed bevriend raakten. Een andere schoolkameraad van John was Jim Thomas. Ook hij zat met John op beide genoemde scholen. Een derde waar John veel meer optrok, mogelijk zelfs het meest, was Ken Williams. Ken was de buurjongen van John. Een schoolfoto toont hen samen, op hun 12de, trots op het behaalde eindresultaat, op het eind van de basisschool. John was op de basisschool eveneens goed bevriend met Dennis Chambers. Hun beider moeders waren vriendinnen. Jessie Dee was een van de buurmeisjes van John. Ze herinnerde de Tillam's als aardige mensen. Uit de tijd dat ze samen teeners waren, herinnerde ze John als een aardige jongen.

De schooljaren op de Cathedral School gebruikte John voor studie en veel sport. Hij speelde rugby, football en cricket in de schoolteams. Hij was tevens lid van de Hereford Rowing Club, de roeivereniging. John Lane Tillam was een goede leerling en kon na het afsluiten van deze opleiding werk krijgen als klerk op de boekhoudkundige administratie van het plaatselijke bestuur van Hereford. In plaatselijke termen: "the County Treasurer's Department of the Herefordshire County". Dit baantje was maar van korte duur. John wilde wat anders. Los van het sporten, was John ook nogal muzikaal aangelegd, en dit zorgde voor ander vertier.

Molly Jones wist John nog goed te herinneren. Ze leerden elkaar kennen in het begin van de oorlog, doordat ze beiden een instrument bespeelden, en samen deel uit gingen maken van een dansbandje. John speelde saxofoon in dit bandje. Molly Jones zat achter de piano. Het was blijkbaar een veelgevraagd bandje, want ze hadden ieder weekend wel ergens een optreden. De leden van het bandje hadden veel plezier in hun muzikale werk, en ze kregen er nog wat voor betaald ook. Voor een volle avond werken kregen ze 50 pence, een halve Engelse pond, dat door de hele band gedeeld moest worden. Kortom, de verdiensten stelden niet veel voor. Ze speelden in allerlei clubs in Hereford en de plaatsjes er omheen. Soms gingen ze erheen met een bus, soms hadden ze ander vervoer. Ze waren namelijk goed bevriend met de zoon van een plaatselijke garagehouder. Hij bracht hen waar ze wilden, met alles wat op dat moment voor handen was.

John en Molly Jones verloren elkaar uit het oog op zijn 18de. John trad vrijwillig toe tot de Royal Air Force en Molly moest aan het werk in een fabriek. Het einde van hun bandje, het einde van hun contact. Dit contact met John heeft veel voor Molly betekend. Ze herinnerde John als een zeer oprechte en ontwikkelde jongen. Molly Jones zond vanaf 1991 enkele malen geld, om op 25 maart bloemen op John's graf te leggen. Er werd voor gekozen om iets meer blijvends te plaatsen. Het gevolg is dat er door Molly's gift op alle zeven graven huislook heeft gestaan, winterhard en zonbestendig, dat zichzelf vermeerderd heeft.

Het begin van John's militaire loopbaan was ook het einde van het contact met Ken Williams, Dennis Chambers, Douglas Hughes en Jim Thomas. Douglas trad toe tot het Royal Artillery Regiment. Douglas

vocht in Noord-Afrika en eindigde zijn veldtocht in mei 1945 in Amsterdam, als één van de bevrijders van Nederland. Hij is nog een maand in Beverwijk gestationeerd geweest, en werd toen verplaatst naar Duitsland. Jim Thomas werd boordwerktuigkundige bij de Royal Air Force. Ook Dennis Chambers tekende voor de Royal Air Force. John raakte uit zicht en niemand wist meer precies wat hij gedaan had, als navigator bij de Royal Air Force. Tot op het moment dat hij als 21-jarige sergeant op de avond van de 24ste maart 1944 aan boord stapte van de Lancaster van Wilfred Still, om als vervanger voor Nobby Clark eenmalig een vlucht met deze bemanning mee te maken.

John's familie vroeg en kreeg informatie over John's staat van dienst, uit de archieven van de Royal Air Force. John werd 12 september 1941 ingelijfd bij de RAF, te Birmingham. Zijn rang werd die dag AC2, Aircraftsman 2^e klas. Enige gegevens werden genoteerd. Zijn lengte was 5 voet, 10 ¼ inch. Zijn borstomvang was 33 ½ inch. Hij had bruin haar en blauwe ogen. Zijn voormalige beroep was: Local Governments Clerk. De 13^e september werd hij in Birmingham formeel ingedeeld bij de Reserve. Zijn leerperiode begon. Op 12 september 1941 werd genoteerd dat John werd voorgedragen voor een functie als observator of piloot. Hij kon zijn opleiding vervolgen met een programma, dat beiden nodig hadden, en daarin uiteindelijk specialiseren voor zijn eindfunctie. Dit leerprogramma werd vanaf 2 maart 1942 vervolgd bij het 1 ACRC, het Air Crew Reception Centre. Op 21 maart 1942 werd hij ingedeeld bij de ACDW, de Air Crew Disposal Wing. 11 april 1942 volgde plaatsing bij het 5 ITW, de Initial Training Wing. Hier krijg hij op 5 juni 1942 een bevordering. Hij werd LAC, Leading Aircraftman. Vanaf 4 juli 1942 was hij bij de 1 EANS, de 1^e Empire Air Navigation School. De beslissing was toen dus al gevallen dat hij navigator zou worden. Vanaf 4 augustus 1942 was hij bij de 18 EFTS, de 18^{de} Elementary Flying Training School, een onderdeel van het ACDC, het Aircrew Despatch Centre. Dan wordt het 5 december 1942. John treedt weer toe tot de 1 EANS, de 1^e Empire Air Navigation School. Als vervolg daarop is hij vanaf 16 februari 1943 bij de 6 AOS, de 6^e Air Observer School. Daar krijgt in 4 maart 1943 de rang van sergeant. Op 8 juni 1943 wordt het 'echt'. John oefent niet meer, hij wordt verder getraind bij een operationele eenheid, de 10 OTU, de 10^{de} Operational Training Unit. Vanaf 31 augustus 1943 maakte hij deel uit van de 1652 CU, de 1652^e Conversion Unit. Vanaf 3 september 1943 is hij binnen dit onderdeel lid van "4 Gp Battle Shl."

Een enkele maal was John bij dezelfde eenheid als waar Wilfred Still een deel van zijn opleiding volgde, maar ze waren er nooit tegelijkertijd. Dat werd anders op 8 december 1943. John Lane Tillam verhuisde naar het 35 Squadron. Dat houdt in, dat hij op dat moment al een ervaren en zeer kundig navigator was. Hij trad toen namelijk toe tot de Path Finder Force. De kracht van een bombardement hing af van de kleine groep Pathfinders, die het doel markeerde. En het werk van deze kleine eenheid hing af van hoe de navigators de toestellen wist te leiden. Dat wisten de Duitsers ook, en juist deze toestellen leden relatief de meeste verliezen. John koos vrijwillig voor dit squadron, zoals ook de anderen er vrijwillig voor kozen. Vanaf dat moment vallen de acties waarbij John betrokken is samen met die van Wilfred Still, Bill Sander en de anderen, maar John was zeer waarschijnlijk meestal of altijd lid van een andere bemanning, ook al maakten ze dezelfde vluchten mee. Op 20 maart 1944 ging John over naar het 635 squadron, op dezelfde dag als Wilfred en Bill. Ze moeten elkaar in die tijd al gekend hebben. En dan staan er enkele pijnlijke notities op John's staat van dienst. "Missing", vermist. "DCAD 26/3/44", een notitie die betrekking moet hebben op het uitschrijven uit actieve dienst. "Believed Killed 25/3/44", vermoedelijk gedood op 25 maart 1944. "Death Presumed 25/3/1944", een notitie van dezelfde strekking. "Killed In Action 25/3/44". Gedood in actie. Toen was het zeker.

Van John's persoonlijk leven uit deze periode is maar weinig bekend. John was verloofd met Eve, dat was in ieder geval zeker. Al wist niemand meer hoe Eve verder heette. Toen John gesneuveld was, was haar leven gebroken. Het zou 15 jaar duren voor ze een huwelijk met een ander aan zou gaan. Dat wist de familie van John te vertellen, maar dat was alles. Van de fijne momenten die ze samen hadden, van de herinneringen van Eve, van alles wat ze meemaakten, is niets bekend en bewaard. John zei altijd tegen zijn familie dat hij, als hij ooit co-piloot zou worden, als hij samen met een piloot de verantwoordelijkheid voor een toestel zou krijgen, dat hij dan niet terug zou keren. Hoe serieus dat

bedoeld was, is niet meer na te gaan. Maar het is letterlijk zo uitgekomen. John moet hiermee ook bedoeld hebben op zijn werk voor de Path Finder Force. Hij bereidde zijn familie erop voor dat hij door zijn werk zou sneuvelen, net zoals Wilfred en Bill daarvan overtuigd waren. En het kwam letterlijk zo uit. Op de vlucht van 24 op 25 maart 1944 was John Lane Tillam samen met Wilfred Still verantwoordelijk voor het toestel, omdat het van de navigator afhing of ze wel of niet de thuisbasis terug zouden vinden, in het nachtelijk duister. Tijdens het laatste deel van de vlucht, als eenzame Lancaster boven vijandelijk grondgebied, op een route die afweek van wat de hoofdmacht als route aangewezen had gekregen, heeft er heel veel afgehangen van zijn aanwijzingen.

Nadat het toestel van Wilfred Still, Bill Sanders, John Lane Tillam en de anderen vermist was, duurde het een hele tijd voor er nieuws kwam over wat er met John was gebeurd. In augustus 1944 werd door het Internationale Rode Kruis, via het Air Ministry, informatie van Duitse zijde doorgegeven, wat inhield dat alle andere bemanningsleden in maart 1944 het leven hadden verloren en waren begraven op de begraafplaats van Hollandsche Veld, in de provincie Drenthe, Holland. Er was echter geen nieuws over John Lane Tillam. John's status bleef nog steeds die van 'vermist'. Later werd echter via het zelfde Air Ministry duidelijk dat ook John onder de doden was en eveneens was begraven te Hollandsche Veld. We horen zo via John's familie de achtergronden bij de vage aanduidingen op zijn staat van dienst. Misschien omdat hij op het laatste moment inviel bij de bemanning van Wilfred, en er vandaar geen exacte duidelijkheid was over zijn status? Op dat moment dat de duidelijkheid er wel kwam, verscheen er een artikeltje over John in de plaatselijke krant, waardoor zijn vrienden en kennissen van zijn dood op de hoogte werden gebracht. Voor velen was dit een zeer droevig moment, zo vertelden ze nog jaren later, toen speurwerk werd verricht naar John's achtergronden. John's ouders leefden toen nog, evenals zijn grootmoeder van moederszijde. Mrs. Lane woonde in Folly Lane.

Een zekere dokter Pake uit Hereford hield de familie Tillam op de hoogte van de toestand van John's graf. Dokter Pake had weer contact met iemand in Nederland, waarvan hij informatie kreeg. Toen dokter Pake werd vermoord door een van zijn patiënten, ging ieder contact tussen de Tillam's en Nederland verloren. Gerald, John's jongere broer, is ook eenmaal in Hollandscheveld bij John's graf geweest. Dat was toen deze in militaire dienst was, en op het vasteland was gestationeerd. Gerald was de laatste die John echt gekend had, toen het onderzoek naar de Lancaster-ramp op gang kwam, en de familie Tillam opgespoord werd. Helaas was hij in 1991 niet meer in staat om veel te vertellen. Enkele hersenbloedingen hadden hem volledig gehandicapt gemaakt. Zijn vrouw deed wat ze kon om informatie te verzamelen, maar ze had John's ouders niet meer gekend en was samen met Gerald naar elders verhuisd, zodat het resultaat beperkt bleef. Enkele brieven van mede-leerlingen en buurtgenoten van John vulden dit aan, zodat we hem wat meer hebben leren kennen. Molly Jones zond een kopie van een artikeltje uit de plaatselijke krant, waarin zijn overlijden bekend werd gemaakt.

In Hereford wordt op drie plaatsen de herinnering aan John Lane Tillam in ere gehouden. Op de gedenksteen in de St.James Church te Hereford vinden we de namen van alle slachtoffers van de Tweede Wereldoorlog uit deze kerkelijke gemeente. Het zijn 36 namen van mannen, veelal jonge mannen, waaronder John Lane Tillam. John's naam komt ook voor op een plaquette in de Cathedral School te Hereford, op een lijst met gesneuvelde oud-leerlingen. John's ouders zijn begraven op het kerkhof van de St.Pauls Church te Hereford. Op hun grafsteen wordt John's naam eveneens genoemd.

BIJLAGE 8, DE WEERBERICHTEN VOOR DE VLUCHT VAN 24/25 MAART 1944

24/25 MARCH 1944 ("The Night of the Strong Winds")

BERLIN (16), DIVERSIONARY SWEEPS NW FRANCE, NIGHT-FIGHTER A/Fs, DUISBURG, KIEL, MÜNSTER, BS SORTIES, BS SORTIES

SYNOPTIC SITUATION : Anticyclonic. High cell 1030 mb English Channel. Low 980 mb between Greenland and Iceland. Small Low 1000 mb Jan Mayen with occlusion Jan Mayen-Bergen-Newcastle. Reactivating cold drop with Low 1005 mb southwestern Russia. Polar arctic outburst from N Russia to central Europe

NOTE : Advection of warm Atlantic air from SW over northern N Sea leads to increased gradients with respect to polar arctic outburst from N Russia and to establishment of a jetstream prevailing over NW Germany. Spot wind 19' 000 ft off Danish N Sea coast : 012°/115 kts. Second spot wind at 19' 000 ft over Aerö Island, 12 km E Flensburg : 004°/135 kts (first observed jetstream by PFF Lancaster ME620/35 TL-C, PiC P/O L S White, NAV1 P/O H C Wright, NAV2 F/S R Everest)

FLYING CONDITIONS : E&SE ENGLAND : var/05-10 mist sct tempo ovc Sc gradu fog loc ovc St

FIDO Fiskerton operating ~ 01.00 - in vis < 50 yds in widespread fog over Lincs.

Route to N Germany : haze skc loc bkn/ovc Sc

Route to W Germany : haze sct/bkn Ac loc ovc As

Routes to NW France, Holland : haze sct loc bkn Sc sct Ac

HAZARDS : uncertain upper winds, ceiling & visibility

EFFORT (1' 023) :

Berlin (811) : 577 Lancasters, 216 Halifaxes, 18 Mosquitoes (*this night became known in Bomber Command as "the night of the strong winds". A powerful wind from the North carried the bombers south at every stage of the flight. Not only was this wind not forecast accurately, but it was so strong that the various methods available to warn crews of wind changed during the flight failed to detect the full strength of it. The bomber stream became very scattered, particularly on the inbd flight and radar-predicted flak batteries at many places were able to score successes. Part of the bomber force even strayed over the Ruhr defences on the return flight. It is believed that at least 50 of the missing a/c were shot down by flak.*

The strong winds caused difficulties in the marking at Berlin with, unusually, markers being carried beyond the target and well out to the SW of the city (126 small towns and villages outside Berlin recorded bombs). The majority of the damage in Berlin was in the southwestern districts.

A further consequence of the unpredicted strong upper winds was to deflect the outbd bomber stream from its initial heading to Stettin, thus giving away the likely target at an early moment).

Cloud over the target varied between 2 - 9/10ths and crews who saw the groundmarkers bombed in the target area while others who chased the drifting Wanganui flares spread the attack further and further to the southwest. Most navigators were "clueless" regarding the winds, and a/c were blown miles off track

Diversions and support operations :

Diversionsary sweep west of Paris (147) : 147 a/c from OTU units

Night-fighter a/fs (27) : 27 Mosquitoes

Duisburg, Kiel, Münster (15) : 15 Mosquitoes

BS Sorties (14) : 10 Mosquitoes, 4 a/c

SOE Operations (9) : 9a/c

BIJLAGE 9, ROUTE INFO to BERLIN for 24/25-03-44

Target : 52.27N/13.26E

Routing : (Lincoln) - [54.20N/04.30E] - [55.15N/09.30E] - [54.20N/12.20E] - [53.10N/13.50E] - [52.27N/13.26E] - [52.00N/13.00E] - [51.50N/10.00E] - [52.35N/08.00E] - [52.50N/04.00E] - (Lincoln)

Turning points :

(Lincoln)

1. [54.20N/04.30E]
2. [55.15N/09.30E]
3. [54.20N/12.20E]
4. [53.10N/13.50E]
5. [52.27N/13.26E]
6. [52.00N/13.00E]
7. [51.50N/10.00E]
8. [52.35N/08.00E]
9. [52.50N/04.00E]

(Lincoln)

Legs :

(Lincoln) - [54.20N/04.30E] :	076°/01h12' =	258 mls
[54.20N/04.30E] - [55.15N/09.30E] :	074°/00h59' =	209 mls
[55.15N/09.30E] - [54.20N/12.20E] :	119°/00h36' =	129 mls
[54.20N/12.20E] - [53.10N/13.50E] :	142°/00h28' =	101 mls
[53.10N/13.50E] - [52.27N/13.26E] :	198°/00h14' =	52 mls (Berlin)
[52.27N/13.26E] - [52.00N/13.00E] :	210°/00h10' =	36 mls
[52.00N/13.00E] - [51.50N/10.00E] :	266°/00h36' =	128 mls
[51.50N/10.00E] - [52.35N/08.00E] :	303°/00h28' =	99 mls
[52.35N/08.00E] - [52.50N/04.00E] :	279°/00h47' =	168 mls
[52.50N/04.00E] - (Lincoln) :	282°/01h04' =	232 mls

Berlin : 749 mls = 03h28

Total distance : 1' 412 mls

Flying Time Lancaster at 216 mph : 06h32' (zero wind)

En route winds (20' 000 ft) :

SE England-central N Sea : NE/light
central N Sea-N Germany : NE/very strong
N Germany, central Germany N/strong/very strong
central Germany-Channel : NE/mod/strong
Channel-SE England : NE/light/mod

En route weather : SE England : haze sct/bkn tempo ovc Sc

SE England-Denmark : haze skc loc sct Ac

Denmark-N Germany : hate sct Sc bkn loc ovc Ac

N Germany-central Germany : haze sct loc bkn/ovc Ac
 central Germany-SE England : haze sct loc bkn Sc sct Ac

Target weather : haze sct/bkn sct Ac, very strong northerly winds at altitude

OPERATIONAL LOSSES (77) {7,5%} [aircrew : 525 (383 kia, 135 pow, 7 evd)] :

BIJLAGE 9: STANDAARDPROCEDURES

De eerste procedure werd gevolgd bij de (mislukte) buiklanding in Hollandscheveld.

Ditching Procedure (Lancaster)

Pilot	Warns W/Op to take up Ditching Position then re-establishes intercom with Air Bomber and Navigator
Pilot	Lowers flaps to 25° and turns into final approach position according to state of sea and switches on landing lamp if ditching at night.
Pilot	Warns Crew ' Brace for Ditching ' & disconnects intercom
Nav	On receiving warning, disconnects intercom and shouts ' Brace for Ditching '
Nav W/Op Engr	Brace for impact with hands behind neck, backs against the main-spar and feet against the flapjack
B/Aim	Disconnects intercom and warns Mid Upper and Rear Gunners
B/Aim MUG RG	Take up ditching positions with arms around each others necks and feet against flapjack
Pilot	Secures harness and braces feet against rudder bar
There will be two shocks as the aircraft ditches. First will be a milder shock as the tail hits the water, this will be followed by a more violent shock as the front hits.	
Once the aircraft has settled commence evacuation to dinghy	

Evacuation Procedure

Try to keep as dry and avoid jumping into the sea. In winter, survival time in the sea can be as little as two minutes

Pilot	Climbs out through roof hatch and inflates Mae West then crawls over the top of the fuselage then drops down onto starboard wing
Nav	Climbs out through mid ditching exit with his satchell and lifeline (handed to Nav by W/Op) and climbs onto starboard wing
W/Op	Holds lifeline and climbs out through mid ditching exit and climbs down onto starboard wing
Engr	Operates manual dinghy release and follows W/Op through mid ditching exit and climbs down onto starboard wing
MUG	Collects No's 4 & 7 emergency packs
RG	Operates rear dinghy manual release, holds lifeline and crawls along top of fuselage then climbs down onto starboard wing
B/Aim	Follows rear gunner
Nav	Holds dinghy steady whilst W/Op climbs aboard and starts to apply leak stoppers where necessary. Nav then climbs in and assists W/Op
RG	Steps into dinghy
B/Aim	Climbs onto starboard wing and holds Lifeline
Engr	Climbs onto starboard wing and stands with Pilot. Then collects emergency packs from MUG
MUG	Hands Radio and kite assembly to Pilot
Nav	Fend dinghy off and continue leak stopping if necessary
W/Op	
B/Aim	Climbs into dinghy
Engr	Hands emergency packs to Rear Gunner and climbs into dinghy

Engr RG	Haul in the emergency stowage pack from the sea and stow
Pilot	Hands radio to Rear Gunner and climbs into dinghy with kite assembly over his shoulder
MUG	Climbs into dinghy
Cast Off	