



“Incident” in het Rode Dorp

EGBERT PELGRIM

Woensdag 12 mei 1943. Op Langar, de thuisbasis van het 207de squadron van de Royal Air Force (RAF), is het een drukte van belang. Deze bommenwerperbasis werd aan het begin van de oorlog aangelegd op een stuk landbouwgrond bij het dorpje Langar, hemelsbreed 15 km ten zuidoosten van Nottingham. Tot in de verre omtrek zijn er vele van deze, nogal primitieve vliegvelden, vanwaar elke nacht de Engelse bommenwerpers opstijgen richting Duitsland. Ook de basis Langar is tamelijk primitief. Het vliegveld beschikt over drie startbanen van 50 meter breed en “verhard” met houtsnippers. Een verkeerstoren is er niet; het luchtverkeer wordt per radio geregeld vanuit een kantoortje, waarbuiten een windsok is opgehangen om de windrichting aan te geven. De baan die het meest voor de zware bommenwerpers gebruikt wordt is baan 18 (in zuidelijke richting). Deze baan is twee kilometer lang. Verdere voorzieningen zijn nauwelijks het noemen waard. Het personeel is ondergebracht in nissenhutten (met de nadruk op ‘hut’). Vervoersmogelijkheden zijn uiterst beperkt. Het dorpje Langar is alleen te voet of per fiets te bereiken omdat personeelsbussen ontbreken. Een onderkomen voor bezoekers is op de basis al helemaal niet beschikbaar. Wel is er een opslag voor 110.000 liter vliegtuigbrandstof, die met tankwagens naar de vliegtuigen moet worden gereden. En voor de bommenvoorraad is er sinds eind 1942 een afgeschermd opslagplaats beschikbaar. Omstreeks diezelfde tijd kwam landingsbaanverlichting in gebruik.

Op dit terrein van ongeveer één vierkante kilometer werken om en nabij 2500 mannen en vrouwen, waaronder begrepen ongeveer 200 man vliegend personeel, om één squadron zware bommenwerpers operationeel te houden. Het 207de heeft op die dag 18 Lancasters. Die twaalfde mei is zelfs een opmerkelijke dag omdat er juist twee nieuwe Lancasters van een nieuw – en

krachtiger – type gearriveerd zijn. Overdag is zo’n bommenwerperbasis een klein stadje dat bruist van de activiteiten. De vliegtuigen worden geladen, onderhouden en zo nodig gerepareerd. Reparatie is vaak nodig; veel vliegtuigen komen beschadigd van een missie terug. Bij elke Lancaster hoort een vast ploegje mecaniciens, die ‘hun’ vliegtuig vertroetelen en in optimale conditie houden. Op het *intelligence office* worden kaarten en luchtfoto’s van het doel voor de komende nacht verzameld. Meteorologen verzamelen gegevens over het weer op de basis, onderweg en boven het doel. De keukendienst verzorgt het voedsel voor 2500 man en maakt ook voedselpakketten voor tijdens de vluchten. Op het hoofdkwartier worden alle technische gegevens van de vliegtuigen bijgehouden, alle personeelsgegevens, de indelingen voor de komende vluchten gemaakt, de orders uitgewerkt etc. Alleen de bemanningen zelf hebben overdag niet veel te doen. Zij werken hoofdzakelijk ’s nachts; overdag beperken zij zich tot lang uitslapen (ze komen meestal in de vroege uurtjes pas terug van een bombardementsvlucht), sporten om fit te blijven en vooral veel wachten. Vaak ook houden ze een beetje toezicht op het onderhoud van ‘hun’ vliegtuig. Lancasters hebben alle een eigen karakter en vliegeigenschappen en de bemanningen vliegen dan ook het liefst met hun eigen ‘kist’ omdat ze daarvan de eigenschappen goed kennen, wat in noodgevallen het verschil tussen leven en dood kan betekenen.

De RAF

De Lancasters, waarvan de RAF er in mei in Engeland ongeveer 625 bezit (de aantallen wisselen om begrijpelijke redenen met de dag), behoren tot de categorie ‘zware bommenwerpers’. Andere *heavies* zijn de Halifax en de Stirling (resp. 675 en 300 stuks). Maar algemeen wordt de Lancaster als het beste toestel van de drie gezien. Het is het meest wendbare, heeft het

grootste bereik (ruim 4000 km) en kan de grootste bommenlast meenemen. Een uiterst effectief aanvalswapen, dat wegens zijn eigenschappen wel eens *the shining sword* genoemd wordt. Daarnaast beschikt de RAF nog over ruim 1500 Wellingtons, een wat verouderde, tweemotorige middelzware bommenwerper, waarvan de helft in gebruik is voor opleidings- en trainingsdoeleinden.

De RAF bestaat in mei 1943 uit een aantal 'Commands' die elk hun eigen taak hebben. De meest bekende is *Fighter Command* (jachtvliegtuigen) met als belangrijkste taak het beschermen van het Engels luchtruim tegen Duitse bommenwerpers. Veel minder bekend is *Coastal Command* (jachtvliegtuigen en middelzware bommenwerpers) met een tweeledig doel: het beschermen van geallieerde scheepsconvooien tegen zowel luchtaanvallen als (duik-)boten, en het aanvallen van Duitse convooien. *Bomber Command* tenslotte heeft als belangrijkste taak het bombarderen van Duitsland en de bezette gebieden, en ook weer scheepsconvooien van de Duitsers, met als extra taak het leggen van zeemijnen. Naast deze drie operationele commands zijn er uiteraard nog allerlei hulporganisaties:

- *flying training command*: opleiden vliegtuigbemanningen
- *technical training command*: opleiding grondpersoneel
- *maintenance command*: vliegtuigonderhoud en -reparatie
- *balloon command*: beheer versperringsballonnen boven de Engelse steden
- *ferry command*: overvliegen van nieuwe vliegtuigen uit Canada en de VS

De operationele commands zijn onderverdeeld in groepen, die op hun beurt weer onderverdeeld zijn in squadrons, de kleinste zelfstandige gevechtseenheid binnen de RAF. Zo behoort ons 207de squadron tot groep 5 van *Bomber Command* van de RAF. Het is één van de oudste RAF-squadrons; het werd al gevormd in november 1916. Opgemerkt moet nog worden dat veel taken binnen de RAF door zowel mannen als vrouwen uitgevoerd worden. Zo zijn er bijvoorbeeld veel vrouwelijke vliegtuigmonteurs. En vrouwelijke vliegtuigbe'man'ningen van de WAAF (Womens Auxiliary Airforce) vliegen toestellen van de fabriek naar de squadrons. Operationele vluchten zijn echter, wegens het gevaar dat eraan verbonden is, voorbehouden aan mannen.



Sir Arthur Harris, vanaf februari 1942 commandant van 'Bomber Command'. (uit: *Wespennest Leeuwarden*)

Het beleid

In 1942 was *Bomber Command* op bevel van zijn bevelhebber Arthur Harris (ook wel bekend als 'Bomber Harris') overgegaan op het massaal bombarderen van Duitse steden, het zgn. *area bombing*. Vóór die tijd moest *Bomber Command* zich beperken tot het aanvallen van kleine, 'tactische' doelen. *Area bombing* wordt geacht twee doelen te bereiken: het vernietigen van voor de Duitsers vitale installaties als fabrieken, spoorwegknooppunten etc., en het demoraliseren van de Duitse bevolking. De Duitse Luftwaffe beheerst echter het luchtruim boven de bezette gebieden en Duitsland, vandaar dat deze massale aanvallen (soms zelfs van meer dan 1000 vliegtuigen) 's nachts plaatsvinden. Omdat het echter 's nachts veel moeilijker is de bommen accuraat te richten, werd de *path finder force* in het leven geroepen. Dit is een groep speciale bommenwerperbemanningen die zeer ervaren in navigatie zijn. Zij hebben tot taak het doel te vinden en dit voor de hoofdmacht met parachutefakkels van verschillende kleuren te markeren.

De strategie van Harris is niet altijd zonder kritiek gebleven. Volgens internationaal oorlogsrecht is het niet

toegestaan strijdmethoden te gebruiken die geen onderscheid maken tussen militairen en burgers. En hoewel de bombardementsvluchten gericht waren op militair strategische doelen zijn er toch vele tienduizenden Duitse burgers bij omgekomen. Zelfs in 1996 liepen de emoties nog hoog op toen er een standbeeld van Harris in Londen geplaatst werd. Ook in de oorlog waren er al enkelen die dit soort bombardementen moreel verwerpelijk vonden, maar algemeen heerste toen de mening dat de Duitsers het over zichzelf afgevoeren hadden (ze deden immers hetzelfde met Engelse steden) en dat de oorlog tegen Duitsland koste wat kost gewonnen moest worden. En waar gehakt wordt, vallen spaanders.

In 1942 wierpen ook de Amerikanen zich op het Europese strijdtoneel en omdat het in 1943 menens dreigt te worden met het bombarderen van Duitsland, werden er in januari 1943 op de topconferentie van Casablanca afspraken gemaakt over een taakverdeling. De Engelsen blijven 's nachts bombarderen, terwijl de Amerikanen overdag gaan bombarderen. De Amerikaanse bommenwerpers B17 (Vliegend Fort) en B24 (Liberator) zijn veel zwaarder gepantserd en worden geacht de aanvallen van de Duitse jachtvliegtuigen beter te kunnen weerstaan. Dit beleid is bekend onder de naam *around the clock bombing*. Het belangrijkste doel in 1943 zou het Roergebied zijn, terwijl er ook regelmatig vluchten naar Berlijn gemaakt worden.

De Lancaster

De Lancaster werd ontworpen door Roy Chadwick van de vliegtuigfabriek A.V. Roe als een verbeterde versie van de tweemotorige Manchester. Het toestel maakte in januari 1941 zijn eerste vlucht en kwam in december van dat jaar in gebruik bij de squadrons. De eerste echte operationele vlucht vond in maart 1942 plaats. Het toestel is voorzien van vier Rolls Royce 'Merlin'-motoren die ook gebruikt werden in jachtvliegtuigen als de Spitfire. De motoren hebben in totaal een vermogen van ca 6500 pk, wat de Lancaster een kruissnelheid van 155 knopen (290 km/u) geeft. Het maximale startgewicht is bijna 30.000 kilo, waarvan maximaal 4000 kilo aan bommenlast. De spanwijdte is ruim 31 meter, de lengte ruim 21 meter. Het toestel heeft een dubbele staartvin. In de tanks gaan een kleine 10.000 liter brandstof dat het toestel met een gemiddeld gebruik



De radiotelegrafist aan boord van een Lancaster. Hij zit net achter de navigator (een deel van de apparatuur zoals peilontvangers is voor gezamenlijk gebruik) tegen de linkerwand van het toestel, met zijn gezicht naar voren. Let ook op het 'vonken'-embleem op zijn arm. (foto 207e Squadron, mei 1943)

van 1 mijl per gallon (1 liter op 0,4 km) een bereik van ruim 4000 kilometer geeft. De maximaal haalbare vlieghoogte is ongeveer 21.000 ft (6700 meter), vanaf welke hoogte ook meestal gebombardeerd wordt. De bemanning bestaat gewoonlijk uit 7 personen, alhoewel er voor trainingsdoeleinden ook wel eens een achtste bemanningslid meegaat. De bemanningsleden aan boord: een piloot, een navigator, een boordwerktuigkundige, een radiotelegrafist, een bommenrichter tevens neuskoepelschutter, een rugkoepelschutter en een staartkoepelschutter. De bommenlast bestaat voor een normale *area bombing*-aanvalsvlucht meestal uit een combinatie van explosieve- en brandbommen. Meestal is er één hoogexplosieve bom (een *cookie* die er ongeveer uitziet als twee op elkaar gelaste olievaten) van 4000 pond (ruim 1000 kilo), voorzien van een gewone of vertraagde ontsteking, gecombineerd met ongeveer 1500 tot 2000 kilo brandbommetjes van twee kilo elk.

Latere versies van de Lancaster (met sterkere motoren) zouden grotere bommenlasten meenemen, bijvoorbeeld de *Grand Slam*, één enkele bom van circa 8000 kilo. Om aanvallen van Duitse nachtjagers af te weren beschikt de Lancaster over acht mitrailleurs, verdeeld over drie geschutskoepels.

De tegenstanders

Door de voortdurende bombardementsaanvallen van de RAF (en vanaf 1943 ook van de USAF) konden tegenmaatregelen van de Duitsers niet uitblijven. Zij bevonden zich in dezelfde positie als de Engelsen tijdens de bombardementen van 1940 op de Engelse steden. Evenals de RAF toen hebben de Duitsers nu ook de beschikking over radar om naderende groepen vliegtuigen op te kunnen sporen. Via de radio worden vervolgens de Duitse nachtjagers naar de Engelse bommenwerpers geleid. Deze nachtjagers hebben ook een radarinstallatie aan boord, zij het met een beperkt bereik, waardoor zij de bommenwerpers dicht genoeg kunnen naderen om ze onder vuur te nemen. De combinatie van de 'Würzburg'-radar op de grond en de 'Lichtenstein'-radar aan boord van de nachtjagers is uiterst doeltreffend en zou in de loop van 1943 een toenemend probleem voor de RAF gaan vormen. Als tegenmaatregel zou de RAF zgn. *windows* gaan uitwerpen, wolken zilverpapiersnipers om de Duitse radar te storen.

In Nederland bezit de Luftwaffe een aantal nachtjagerbases: Leeuwarden, Twente, Venlo en Gilze-Rijen. Ze vliegen hoofdzakelijk met twee typen: de Junkers 88 en de Messerschmitt 110. Geschat wordt dat 75% van de Engelse bommenwerpers, die op Nederlands grondgebied zijn neergestort het slachtoffer waren van nachtjagers.

De andere 25% viel als slachtoffer van de Flak, de *Flugzeug Abwehr Kanonen*. Deze kanonnen werken in combinatie met zoeklichten. Langs de Nederlandse kust is er een hele gordel van deze kanonnen, alhoewel er in die gordel 'gaten' zitten, waardoor Engelse bommenwerpers relatief veilig het vijandige luchtruim kunnen binnendringen. Verder inlands zijn er meer Flakstellingen, o.a. rondom Amsterdam en Utrecht. In Duitsland zelf zijn zware Flakstellingen geconcentreerd rond de grote steden, ter verdediging tijdens bombardementen. Het zijn deze Flakstellingen die de Engelse vliegers de meeste zorgen baren. Normaal gesproken



Eén van de antennes van de Duitse Würzburg-radar op Walcheren, waarmee de Duitse nachtjagers naar de geallieerde bommenwerpers gestuurd worden.

kan een piloot uitwijken als hij beschoten wordt door Flak. Tijdens de laatste fase van de aanval, de *bomb run*, mag de piloot echter niet meer van zijn koers afwijken, wil de bommenlading niet hopeloos mis gegoooid worden. Meestal zit er dan niet veel anders op om gewoon door een scherm van ontploffende Flakgranaten te vliegen en het beste er maar van te hopen.

Tweede luitenant Hawkes

Op 12 mei 1943 is 2e luitenant William Hawkes ongetwijfeld in een slecht humeur. Weliswaar heeft hij in de ruim twee maanden dat hij nu oorlogsvlieger is 14 operationele vluchten gemaakt en dat is al een meevaller. Gemiddeld overleeft een bommenwerperbemanning maar vier oorlogsvluchten, dus inmiddels is hij een oudgediende. Onder de doelen bevonden zich tot nu toe Saint Nazaire (2x), Essen (2x), München, Stuttgart (2x), Duisburg (2x), Dortmund, Stettin, La Spezia (Italië) en de Skodafabriek in Pilsen (Tsjechië). Op vier andere vluchten konden hij en zijn bemanning door technische problemen met het vliegtuig het doel niet bereiken. Zo begaf in de nacht van 8 op 9 maart 1943 de stuurboord-buitenmotor het tijdens een vlucht naar Neurenberg. Na hun bommenlading in Het Kanaal gedumpt te hebben konden ze weer veilig op Engelse bodem landen.

De cockpit van de Lancaster ED 802. Het toestel wordt gevlogen door één piloot, bijgestaan door een boordwerktuigkundige, die rechts naast hem zit. De BWK heeft zijn eigen paneel, met voornamelijk motorinstrumenten, tegen de rechter zijwand van het vliegtuig. (foto 207e squadron, mei 1943)

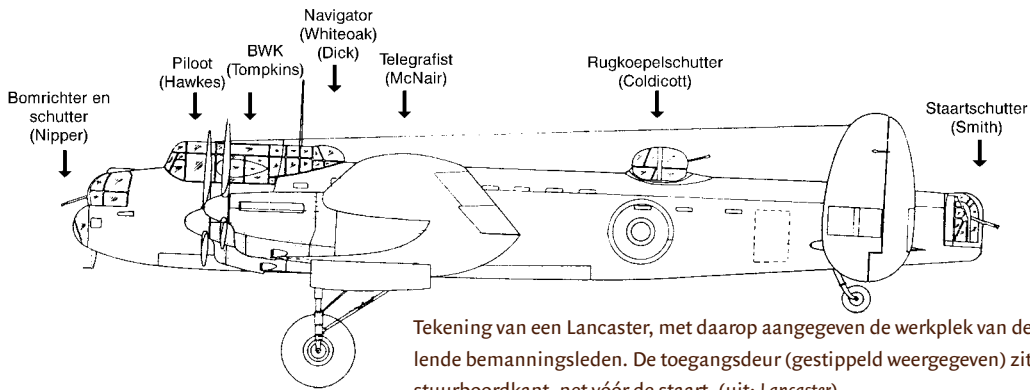


Erger voor Hawkes is, dat hij voor een deel met een vreemde bemanning moet vliegen. Bij de RAF is het de gewoonte dat gedurende de opleiding uiteindelijk een complete bemanning gevormd wordt, die geacht wordt tijdens de hele operationele tour bij elkaar te blijven. Zo'n tour omvat een dertigtal oorlogsvluchten, waarna de bemanning (mochten ze het overleefd hebben) uit de frontlinie teruggenomen worden voor een rustperiode. Die rustperiode wordt meestal besteed als instructeur bij één van de opleidingsseenheden. Zo'n opleiding neemt een aanmerkelijk lange tijd in beslag. De opleiding tot piloot vergt ruim twee jaar, waarin hij honderden vlieguren moet maken, zowel overdag als 's nachts. De opleiding tot navigator duurt zelfs nog langer: een kleine drie jaar. Na een basisvliegopleiding vormt de training bij een *operational training unit* (OTU) het belangrijkste deel van de opleiding. Hier worden de bemanningen samengesteld en leren ze als een team bombardementsvluchten uit te voeren. Teamwork is van levensbelang; tijdens de vluchten moeten ze blindelings op elkaar kunnen vertrouwen. Na de OTU zullen ze gaan oefenen met zware bommenwerpers bij een *heavy conversion unit*. Zo bereikt een bemanning stapje voor stapje het uiteindelijke doel: geplaatst worden bij een operationeel squadron om oorlogsvluchten uit te voeren. Voor Hawkes en zijn bemanning gebeurde dat op 20 februari 1943, toen ze geplaatst werden bij het 207e squadron.

Maar Hawkes vliegt die 12e mei niet langer met zijn oorspronkelijke bemanning. Drie van hen zijn inmid-

dels vervangen. De reden daarvoor is niet meer in de archieven terug te vinden. Mogelijk is een aantal van zijn medebemanningsleden gewond geraakt tijdens flakbeschietingen, misschien ook is een enkele van hen de voortdurende spanning tijdens de vluchten teveel geworden, waardoor hij op psychologische gronden afgekeurd is. Wat Hawkes' zelfvertrouwen niet bepaald verhoogt, is dat zijn nieuwe boordschutter hoger in rang is dan hijzelf. Waar nog bijkomt dat hij, zijnde de gezagvoerder van een inmiddels ervaren bemanning, voor de vlucht van vanavond een extra navigator meekrijgt voor trainingsdoeleinden. En echt ruim zijn Lancasters nu ook weer niet te noemen. In totaal ziet zijn bemanning er als volgt uit:

- 2e luitenant William Dick Hawkes, 26 jaar, piloot
 - sergeant Edward Stanley Tompkins, 21 jaar, boordwerktuigkundige,
 - sergeant Hugh Robert Dick, 22 jaar, toegevoegd als extra navigator,
 - sergeant George Robert Nipper, 28 jaar, bommenrichter,
 - sergeant Arthur Wilson Whiteoak, 32 jaar, navigator,
 - adjudant William Archibald McNair, 20 jaar, radiotelegrafist,
 - kapitein Albert Douglas Coldicott, 23 jaar, rugkoeplenschutter,
 - sergeant Joe Smith, 26 jaar, staartschutter.
- Allen zijn Engelsen, behalve McNair, die uit Canada



Tekening van een Lancaster, met daarop aangegeven de werkplek van de verschillende bemanningsleden. De toegangsdeur (gestippeld weergegeven) zit aan de stuurboordkant, net vóór de staart. (uit: Lancaster)

komt. Coldicott was inmiddels onderscheiden met de Distinguished Flying Medal.

De briefing

Tegen het eind van de middag staan de vliegtuigen startklaar en kan het grondpersoneel het wat rustiger aan gaan doen. Voor de vliegers begint het nu pas. Hawkes en zijn bemanning krijgen te horen dat de geplande vlucht voor die avond doorgaat. In het RAF-jargon heet het dan: 'Ops are on'. Dat valt dan alweer mee, want het weer is niet best. De vorige avond moesten zelfs daardoor alle vluchten afgelast worden. En ook vanavond is het zwaar bewolkt boven de basis en waait er een harde wind.

Na de avondmaaltijd gaat de bemanning eerst naar de briefing room waar ze op de hoogte gebracht zullen worden van alle details van de komende vlucht. Uit de kaart die vooraan aan de wand hangt, wordt duidelijk dat het deze keer weer om Duisburg zal gaan. Dat valt ze dan nog niet eens tegen; Hawkes is er al twee keer eerder geweest en het is maar een relatief korte vlucht. Veel beter dan bijvoorbeeld de vlucht naar La Spezia, nu alweer bijna een maand geleden, toen ze negen en een half uur onderweg waren geweest. Technische uitleg volgt: de tanks van de Lancasters zullen voor maar de helft gevuld worden, ca 4500 liter. De vlucht zal ruim 4 uur gaan duren en de uitgezette route gaat over Egmond, Volendam, Harderwijk, Apeldoorn en Winterswijk, waar een zuidelijke koers naar Duisburg ingezet wordt. Na het bombardement wordt er rechtsof gedraaid en gaat de koers terug naar Noordwijk en vandaar weer naar Langar. Het doel zal worden gemarkeerd door rode fakkels die om 02.00 uur uitgeworpen worden door de Pathfinders. Het bombardement zelf vindt dan

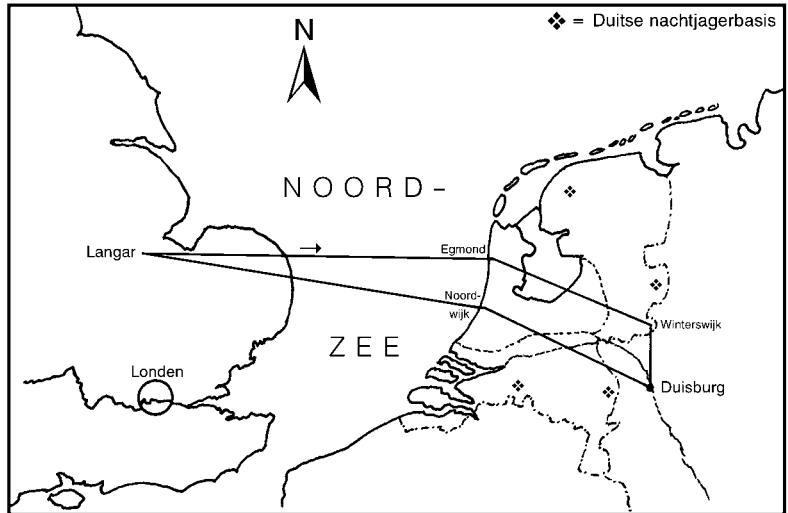
plaats van 02.01 tot 02.38 uur van een hoogte van 18.500 foot. Van het 207e zullen negen vliegtuigen meedoen, en in totaal zullen er 572 toestellen in de lucht zijn, afkomstig van de 4e, 5e en 6e bombardementsgroepen. Duisburg is vanavond het enige doel en het gaat dus om een zware aanval. Het gaat vannacht vooral om het havengebied van Duisburg. De bommenlading zal, zoals gewoonlijk, bestaan uit een combinatie van 1 hoogexplosieve bom, een cookie, en een groot aantal kleine brandbommen.

Dan volgt de meteo-officier, die de weergegevens geeft. Boven Engeland is het zwaar bewolkt. Maar de bewolking zal boven de Noordzee breken, terwijl het boven het continent nagenoeg wolkenloos is. Het zal dus zaak zijn goed naar Duitse nachtjagers uit te kijken. Boven het doel zal het ook onbewolkt zijn, op wat cirrusbewolking na. Het zicht zal er vrij goed zijn, er is alleen



Een typische bommenlading voor een 'area-bombing' in 1943. In het midden de 1000 kilo zware, hoogexplosieve 'cookie'. De doosjes ernaast zijn de 'small bomb containers', die de brandbommetjes bevatten. (foto 207e squadron, mei 1943)

Kaartje van de route die de bemanningen van het 207e squadron tijdens de briefing kregen opgegeven. Op de kaart zijn ook de lokaties van de Duitse nachtjagerbases in Nederland weergegeven. De bijbehorende Duitse radarinstallaties stonden in heel Nederland verspreid, o.a. Den Helder, Bergen, Harderwijk en Gaasterland. (tekening auteur)



Een navigator van het 207e squadron aan het werk in zijn eigen hoekje in een Lancaster, mei 1943. Hij zit net achter de stoel van de piloot, met zijn gezicht naar de linkerzijde van de machine. Het navigatiecompartment is het grootste gedeelte van de vlucht afgeschermd met gordijntjes om geen licht naar buiten te laten schijnen.

wat lichte nevel. Het enige probleem zou de wind kunnen zijn. Boven Engeland en de Noordzee waait er op vlieghoogte een zuidwesten- tot westzuidwestenwind van 50 tot 60 knopen (100 tot 110 km/u). Boven het vasteland zal deze echter iets krimpen en afnemen tot ongeveer 40 knopen (75 km/u). Op de heenweg zullen ze de wind dus belangrijk mee hebben, op de terugweg echter grotendeels tegen.

Vervolgens gaan de navigatoren aan de slag om het vluchtplan uit te rekenen. Arthur Whiteoak heeft berekend dat ze om 00.19 uur op moeten stijgen om om 02.05 boven Duisburg te verschijnen. Daar het 207e inmiddels naam heeft gemaakt als precisie-bombardementssquadron worden ze geacht als één van de eersten boven het doel te zijn. Het is veel moeilijker te richten op enkele gekleurde fakkels dan op een groot aantal branden, zoals die aan het eind van een bombardement te zien zullen zijn. De terugvlucht zal nog eens ruim twee uur in beslag nemen, dus in totaal ruim vier uur vliegen.

Dan is het voor de bemanning van Hawkes tijd om de persoonlijke uitrusting bij elkaar te gaan pakken. Deze bestaat uit een groot aantal artikelen, zoals parachute, zuurstofmasker, rubberboot, revolver etc. Andere zaken zijn meer specifiek voor de taak die elk bemanningslid aan boord heeft. De boordschutters hebben bijvoorbeeld elektrisch verwarmde handschoenen en laarzen. Op 18-20.000 foot kan het bitter koud zijn, zeker in een geschutskoepel die voor een deel open is.



Een bemanning klimt aan boord voor weer een nieuwe vlucht. Lancaster ED 802 van het 207e squadron (letters EM), mei 1943. Het toestel is van hetzelfde type als Hawkes' machine. De hier getoonde bemanning heeft de bemanning van Hawkes waarschijnlijk goed gekend. (foto uit: Lancaster)

Verder halen ze hun pakketjes boterhammen en enkele thermosflessen thee en koffie op. En na het aantrekken van dikke vliegoveralls is het verder wachten op het moment van vertrek. In het wachtlokaal nemen ze met de andere bemanningen de komende vlucht nog even door, wisselen nog wat tips en ervaringen uit of leggen een kaartje. Een klein half uur voor vertrek rijdt dan de bus voor, die de bemanningen naar hun vliegtuigen zal brengen die verspreid op het vliegveld staan opgesteld.

Op pad

De bemanning van Hawkes heeft deze avond weer de Lancaster nummer ED 418 toegewezen gekregen. Deze is zo langzamerhand hun eigen kist geworden; ze hebben er al tien keer eerder mee gevlogen. Het is echter al een oude 'kist': ze heeft ruim 100 uur in het logboek staan. Dat is veel voor een tijd waarin een Lancaster gemiddeld zeker niet meer dan 40 uur meegaat. Na aan boord geklommen te zijn volgt een grondige inspectie van alle apparatuur en het vliegtuig zelf. Alles moet perfect in orde zijn om de kansen om de vlucht te overleven zo groot mogelijk te maken. Zo moest Hawkes op 4 april 1943 constateren dat zijn vliegtuig (deze zelfde ED 418) niet bruikbaar was. Ze moesten overstappen op een reservevliegtuig, waardoor ze 24 minuten te laat vertrokken. Daardoor konden ze de hoofdmacht boven de Noordzee niet meer inhalen (ze moesten toen Kiel bombarderen) en waren ze gedwongen terug te keren. Om buiten de vliegtuig-

groep in je eentje in een bommenwerper boven de bezette gebieden te gaan pionieren staat gelijk aan zelfmoord. Zo'n eenzame bommenwerper is een veel te gemakkelijke prooi voor Duitse nachtjagers.

Vanavond is alles wel in orde en één voor één start Hawkes zijn vier motoren. De basis is ineens vol lawaai van startende en warmlopende vliegtuigmotoren. Na



Piloot en boordwerktuigkundige tijdens het doorlopen van de 'checklist'. Op de voorgrond is nog net de stoel van de navigator te onderscheiden. (foto uit: Lancaster)

Een Lancaster net voor de start. De groep mensen is het grondpersoneel dat de bemanning komt uitzaaien. Let ook op de primitieve verkeers'toren'.

(foto uit: Lancaster)



nog een volgende checklist afgewerkt te hebben taxiëert Hawkes zijn toestel langzaam naar de startbaan. Aan het begin daarvan staat meestal wel een groepje grondpersoneel om de bemanningen uit te zwaaien. Even zijn in de baanverlichting de grote herkenningsletters op de romp van Hawkes' machine te lezen: EM-G. EM zijn de letters voor het 207e squadron, G (for George) die van het toestel zelf. Na een grijns en een opgestoken duim



Piloot en boordwerktuigkundige dragen op grote hoogte zuurstofmaskers, evenals de andere bemanningsleden. Het masker is ook aangesloten op het intercomsysteem, waardoor ze onderling contact kunnen hebben. (foto uit: Lancaster)

ten behoeve van het grondpersoneel schuift Hawkes de vier gashandels helemaal open en begint de EM-G onder luid gebrul aan zijn aanloop. Het is dan precies 19 minuten over twaalf. Doordat de tanks maar half vol zijn en geholpen door de sterke wind is de Lancaster snel los en begint aan zijn klim in de buurt van het vliegveld om hoogte te winnen.

Om half één gaat Hawkes op koers richting vasteland. De wind is zoals voorspeld inderdaad fors en omdat hij hem grotendeels mee heeft haalt de Lancaster een grondsnelheid van 212 knopen (390 km/u). Na een twintig minuten laten ze de Engelse kust achter zich en beginnen, nog steeds klimmend, aan de oversteek van de Noordzee. In het volkomen duister (er staat geen maan en het vliegtuig heeft uiteraard geen navigatielichten aan; zelfs de uitlaten van de motoren zijn afgeschermd) bereiken zo om 01.15 uur de Nederlandse kust bij Egmond, waar ze de koers verleggen richting Winterswijk. Boven deze laatste plaats, 30 vliegminuten ver, zullen ze de koers weer verleggen richting Duisburg.

Bij Volendam beginnen ze aan hun oversteek van het IJsselmeer, een beruchte plaats onder bommenwerperbemanningen. Rond Amsterdam zien ze vele zoeklichten en wordt er geschoten met Flak. Veel last hebben ze er echter niet van. Na Harderwijk gepasseerd te zijn, wordt het boven de Veluwe echter menens. Hoewel er geen maan is, is de lucht bijna volkomen helder en de bommenwerpervloot wordt zwaar aangevallen door tweemotorige Duitse nachtjagers van het type Junkers 88, waarschijnlijk afkomstig van vliegveld Twente. Boven Apeldoorn, het is nu 01.40 uur, wordt de Lancaster van Hawkes aangevallen. Hoewel Hawkes zijn uiterste best doet de aanval te ontlopen met heftige kurkretrekkerbewegingen en zijn boord-



De Junkers Ju88. Een nachtjager van dit type was waarschijnlijk verantwoordelijk voor het verongelukken van het vliegtuig van Hawkes. De Ju88 heeft een bemanning van drie personen. Voorop de neus is de antenne van de Lichtenstein-radar te zien. (foto uit: *Wespennest Leeuwarden*)

schutters alles in het werk stellen om de Duitser neer te halen voordat hij hén neerhaalt, moet zijn toestel enige voltreffers incasseren. Hoewel niet bekend is hoe groot de schade was, moeten we aannemen dat er minstens één motor uitgevallen is en dat de verdere schade aan het toestel zo groot was dat aan een verdere vlucht naar Duisburg niet langer viel te denken. Mogelijk zijn ook één of meerdere bemanningsleden bij de aanval gewond geraakt, dan wel gedood. Voor Hawkes blijft er nog maar één optie over: een bocht maken om daarna op geringe hoogte (om de Duitse radar te ontwijken) pal west te gaan vliegen in de hoop met de kreuple Lancaster Engeland weer te bereiken.

Hilversum

Hilversum is die nacht, zoals gewoonlijk, in duisternis gehuld. Vanuit de lucht is van de stad (en alle andere steden in Nederland) nauwelijks iets te zien, wat natuurlijk ook de bedoeling van de verduistering is. Hawkes' vluchtroute zou hem precies over Hilversum heen brengen, maar zelfs op zijn vlieghoogte van minder dan 200 meter zal hij er niet veel van hebben kunnen zien. Hij is dan inmiddels ruim 20 minuten aan het worstelen met een aangeschoten vliegtuig dat mede door de sterke tegenwind nog maar een grondsnelheid van zo'n 75 knopen (140 km/u) haalt. Het is juist die sterke wind die zijn kansen om Engeland te halen bijzonder klein maken.

Het is hem echter niet toegestaan om boven bezet gebied de bomlading uit te werpen om het toestel lichter te maken. Dat Hawkes dit ook inderdaad niet gedaan heeft, lijkt erop te wijzen dat zijn vliegtuig nog redelijk bestuurbaar was. Wat er kort voor Hilversum verder met het toestel gebeurt, is niet bekend. Mogelijk werd Hawkes voor de tweede keer door een Duitse nachtjager beschoten. Andere vliegtuigbemanningen hebben kort voor 2 uur een Junkers 88 in de buurt van Hilversum gesignaleerd. Ook is het mogelijk dat het vliegtuig na ruim 20 minuten nog in de lucht te zijn gebleven, alsnog in brand is geraakt. Getuigen hebben het toestel in ieder geval brandend over het centrum van Hilversum zien



Een in brand geschoten Lancaster, gefotografeerd vanuit een collega-bommenwerper.



Foto van het verongelukken van een Lancaster tijdens de start. Dit toestel had dezelfde bommenlading aan boord als het vliegtuig van Hawkes. Een dergelijke paddestoelwolk, het gevolg van het ontploffen van een 'cookie', heeft er waarschijnlijk ook boven het Rode Dorp gehangen. (foto uit: Lancaster)

vliegen, waarna het op zeer geringe hoogte ongeveer de Vaartweg volgde. Om vijf over twee, het toestel is dan precies boven het Rode Dorp, komt de 1000 kilo zware explosieve bom tot ontploffing. De detonatie is mogelijk het gevolg van de brand aan boord, mogelijk ook is de vertraagde ontsteking alsnog afgegaan. De Lancaster EM-G desintegreert met een enorme explosie en laat een spoor van kleine en grote brokstukken op de grond achter.

Nachtelijke activiteiten

Een getuige, die destijds als negenjarige in het Rode Dorp woonde, zou de gebeurtenis later als volgt beschrijven: *er was een enorme klap en daarna het geluid als van een hevige hagelbui. Dat kwam van de kleine stukjes vliegtuig die op de daken regenden.* De explosie wordt ook waargenomen door de uitkijkposten van de Lucht Beschermings Dienst (LBD, na de oorlog de BB), die het voorval onmiddellijk aan de politie doorgeven. Direct wordt ook de hele luchtbeschermingsdienst in actie geroepen. Om 02.20 rijdt een inspecteur van politie per motorrijwiel naar het Nieuwe Havengebied om daar als 'Commandant Plaats Ongeval' op te treden. Inmiddels komen er bij de politie nieuwe meldingen binnen over neergestorte vliegtuigen in de richting van Eemnes en Baarn. Het ziet er naar uit dat de Duitse nachtjagers een uiterst succesvolle nacht hebben. De

Inspecteur brengt na onderzoek direct rapport uit: *'in het hele gebied van het Rode Dorp en Nieuwe Haven liggen op straten, in tuinen en op huizen vliegtuigonderdelen, gedeeltelijk verbrand en verwrongen, welke in grootte variëren tussen enkele centimeters en enige meters. Van tientallen huizen in de omgeving zijn ruiten vernield door de luchtdruk of er tegenaan geslingerde voorwerpen. In een weiland bij de Nieuwe Haven liggen vliegtuigmotoren en de zwaar verminkte lijken van bemanningsleden.'* Personeel van Publieke Werken begint, onder politietoezicht, onmiddellijk met het opruimen van de brokstukken. De restanten van het vliegtuig worden, na overleg met de Ortskommandantur, overgebracht naar de Gemeentewerf aan de Mussenstraat. Bij de lijken in het weiland wordt een politiepost geplaatst. De Feldgendarmerie begint meteen met het onderzoek naar de identiteit van de slachtoffers.

Het gonst die nacht in Hilversum van de activiteiten. Enige vermeldingen uit het politierapport van die nacht: op diverse plaatsen in de gemeente wordt geconstateerd dat er ruiten zijn gebroken: Langestraat 79, Gijsbrecht van Amstelstraat 474, de bodekamer van het Raadhuis, Jan van der Heijdenstraat 50 (aan de andere kant van de gemeente!). Door de explosie worden ook enkele brandbommen verspreid over een groot gebied. Brandbommen worden die nacht aangetroffen bij Groot Kievitsdal, in de Hendrik Smitsstraat, de P.C. Hoofweg en op de heide achter het Sportpark. Ook wordt er melding gedaan van tamelijk lugubere vondsten: een agent meldt dat op de Gijsbrecht bij nummer 490 een hand en een nier zijn gevonden.

De volgende dag

De volgende ochtend, nadat het licht is geworden, wordt pas de omvang van de ravage duidelijk. Overal liggen kleine stukjes metaal van het vliegtuig. Een deel van de staart steekt uit het dak van Egelstraat 19. Een motor lag op het balkon van een huis aan de Vossenstraat. Al vroeg zijn de kinderen uit de buurt aan het slepen met de brokstukken, al maken de Duitsers daar snel een eind aan. Zo vonden ze op de Bodemanstraat een kaak en een vinger. Aan de rand van het Corversbos ligt een vliegtuigstoel met daarin nog een onderlijf. In de buurt is verder enorme glasschade, maar slachtoffers onder de burgerbevolking zijn er niet gevallen. Op het weiland bij het woonwagenkamp achter de Nieuwe Haven liggen de



De Lancaster boven het Britse platteland. Van de vele duizenden Lancasters die er gebouwd zijn, is er nog maar één in vliegende staat. Deze, de 'City of Lincoln', is hier te zien. Tijdens de oorlog zamelden veel steden in Groot-Brittannië geld in om de RAF een nieuw vliegtuig te kunnen schenken. Deze machines droegen dan meestal de naam van de gulle gemeente.

resten van het voorste deel van het vliegtuig met daarbij de verminkte resten van haar bemanning. Een onderduiker uit die buurt schreef in zijn dagboek:

De volgende morgen zien wij wat er is gebeurd. Er is een vliegtuig uit elkaar gesprongen. Letterlijk in duizenden stukjes. Wij vinden in onze tuin dikke stukken rubber, stinkend en gerafeld. Wij horen van anderen dat in de hele wijk de straten vol brokstukken liggen. Het vliegtuig is ongeveer boven ons huis uit elkaar gesprongen en enkele honderden meters verder aan de rand van het [Rode] dorp neergekomen. Dat wil zeggen: wat er nog van over was. [...] Mijn broer wil gaan kijken waar het vliegtuig precies is neergekomen en ik ga mee. [...] Wij zien nog meer brokstukken van het vliegtuig. Bij het wrak kunnen wij niet komen want dat ligt aan de andere kant van het kanaal. Daar zijn al lang Duitse soldaten bij, beweert men. [...] Er worden meer lugubere verhalen verteld. In het [Rode] dorp was een laars met een been erin op een puntig hek gespietst gevonden. Uitvoerig vertelt iemand dat de bemanning, net als het vliegtuig, in stukken en brokken uit elkaar is geslagen. De mensen lopen nieuwsgierig rond, zoeken naar... ja naar wat? Waarom zijn wij hier? Alleen uit nieuwsgierigheid? [...] Dan wijst mijn broer mij op een knie. Een bloederige stomp, precies boven en onder de knie afgeslagen. Afschuwelijk en onbegrijpelijk. Wat de mensen hier allemaal vertellen is waar, hier voor mij ligt het bewijs. Die man kwam vannacht boven ons huis voorbijrazen en is in een flits van die ontploffing uit elkaar gerukt. Hier ligt een knie. [...] Ik sta met een raar gevoel in mijn maag te kijken. Elke dag zie ik jagers die schieten op bewegende doelen. Elke avond hoor ik ontelbare vliegtuigen die overkomen om in Duitsland te bombarderen. Ik heb tot nu toe alleen maar die machines gezien en gehoord. Nu pas beseft ik dat in die vliegtuigen mensen zitten, jongens, soms van mijn leeftijd of iets ouder en mannen die ergens ver weg hun gezin hebben.

Zo'n jongeman zat in het vliegtuig dat gisteravond over ons huis gierde. Die heeft op dat moment geweten dat hij recht naar zijn dood stormde met zijn brandend vliegtuig. En nu staan wij te kijken naar wat er van over is. Ontelbare wrakstukken. Maar ook de wrakstukken van een mens.

Van zowel het vliegtuig als van de bemanning is inderdaad niet veel meer dan onherkenbare brokstukken overgebleven. De Duitsers sturen direct een bergings-

ploeg vanuit vliegveld Soesterberg om de slachtoffers te identificeren. De bemanning wordt op 17 mei 1943 op 'De Rusthof' in Amersfoort begraven. De piloot Hawkes, boordwerktuigkundige Tompkins en staartschutter Smith kregen nog een eigen graf (de cockpit bleef min of meer in tact). De resten van de overige vijf bemanningsleden werden door de Duitsers (niet op de hoogte van de aanwezigheid van 8 in plaats van 7 bemanningsleden) verdeeld over vier graven.

Hoe liep het met het bombardement van Duisburg af? Door de wind mee waren de Pathfinders drie minuten te vroeg boven het doel. Er was prima zicht en het bombardement heeft in totaal 40 minuten geduurd. Vanuit de vliegtuigen waren er vele brandhaarden te zien en enkele enorme explosies waargenomen. Van de uitgestuurde 572 bommenwerpers vielen er 479 Duisburg aan. 34 bommenwerpers keerden niet meer terug. Het 207e squadron verloor die nacht twee vliegtuigen.

Naschrift

In de periode 1939-1945 voerde Bomber Command 156.308 bombardementsvluchten uit met Lancasters (was bijna 50% van alle vluchten). 3349 Lancasters kwamen niet meer terug. De hierboven beschreven geschiedenis is exemplarisch voor wat bommenwerperbemanningen in 1943 meemaakten. Het verhaal heb ik kunnen reconstrueren aan de hand van archieven zowel hier als in Engeland. De complete archieven van de RAF zijn beschikbaar in het Public Record Office in Londen. Voor de geschiedenis van de bemanning en het vliegtuig heb ik o.a. gebruik gemaakt van het operational record book van het squadron (inv.nr. AIR 27/1234). Verslagen van de gebeurtenissen die nacht, als ook gegevens over het weer zijn terug te vinden in de tactic reports, die dagelijks werden opgemaakt door het Air Force Survey Office (inv.nr. AIR 14/3373 en 22/139). Daarin bevindt zich ook een samenvatting van de debriefing reports van bemanningen die terugkeerden en o.a. verslag deden van aanvallen door Duitse nachtjagers. Voor de gebeurtenissen in Hilversum heb ik gebruik gemaakt van het Gemeentearchief in het Streekarchief voor Gooi en de Vechtstreek; proces verbaal 579/389 van het Hoofd Luchtbeschermingsdienst, secretarieearchief map 39. Verdere gegevens kwamen uit het Politierapport nr. 505, woensdag 12 mei op donderdag 13 mei 1943 en rapport 508 en 509. Vermeld moet nog worden dat de Gooi en Eemlander wel de zware aanval op Duisburg meldde, maar over de explosie boven het Rode Dorp met geen woord repte.

Gegevens over de Lancaster en haar bemanningen komen uit het boek Lancaster van M. Garbett en B. Goulding (Leicester, UK 1992), alsmede de meeste foto's in dit artikel. Verdere informatie werd gevonden in Lancaster target door Jack Currie (Londen 1977, 1992) en Air crew. The story of the men who flew the bombers door Bruce Lewis (Londen 1991). De geschiedenis van de Duitse nachtjagers en de Duitse afweermaatregelen tegen de geallieerde bommenwerpervlochten is terug te vinden in Wespennest Leeuwarden. De geschiedenis van de strijd van de Duitse nachtjagers en geallieerde luchtmachten boven Noord-Nederland in de jaren 1940-1945, deel II, door Ab A. Jansen (Baarn 1979). Het dagboekfragment is afkomstig uit *Honger en hoop* door Arjen van Hoorn [ps. A. Schouten van der Velden] (Texel 1978).

Mijn dank gaat tot slot uit naar de heer J. van der Woude in Eemnes, die mij op het spoor zette van de herkomst en identiteit van 'onze' bommenwerper en de heer W. Buising te Soest. Voor hun getuigenverklaringen van de gebeurtenissen dank ik de heren J. Dieperink, C. van Velsen en H. Vermeule te Hilversum en de heer T. van den Akker uit Mississauga, Ontario, Canada.