

De Nacht Wacht



Graham Dugdale & Frans Lucas

1939-1945

Veel dank is verschuldigd aan Frans Lucas, zonder wiens enthousiasme en doorzettingsvermogen dit boek nooit verschenen zou zijn.

Graham Dugdale

Veel van de speciale apparatuur waarvan sprake is in dit boek, was in de tijd zeer geheim, maar nu te bezichtigen in verschillende musea. Een aanbevolen museum is ondergebracht in de Elias Beekman Kazerne, Nieuwe Kazernelaan 10, Postbus 9012, 6710 HC Ede

Copyright © 2004 Graham Dugdale / Frans Lucas

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enig andere manier, zonder voorafgaande toestemming van de schrijvers.

De Nederlandse uitgave wordt uitgegeven door Graham Dugdale en Frans Lucas en is verkrijgbaar bij Frans Lucas: flucas@home.nl

Deel 1 is een vertaling van het in 2003 in het Engels verschenen boek 'Even birds don't fly at night'. Ook deze uitgave is verkrijgbaar bij Frans Lucas: flucas@home.nl

Vertaling Deel 1 door Herman Bajjens, deel 2 door Nel van den Meiracker.

Vormgeving Patrick Lijdsman / Transvorm

Druk Wihabo

Omslag Toos Lucas - de Leeuw.

Disclaimer

Dit boek heeft geen commerciële doelstelling. Het is bedoeld om de herinnering levend te houden aan de dappere bemanning van de Halifax MA-W LL388. De informatie stamt uit vele verschillende bronnen waarvan achter in het boek een lijst is opgenomen. De foto's zijn voor een deel afkomstig van het internet. Voor zover de schrijvers ondanks al hun inspanningen niet in geslaagd zijn de eigenaren van de betreffende rechten te achterhalen verzoeken zij contact op te nemen met Frans Lucas.

Inhoud

Deel 1

Inleiding	9
1 Van rekrut tot gevorderde	11
2 Noord-Ierland	23
3 Vliegtuigbemanning	29
4 Tempsford	47
5 Krijgsgevangene	67
6 Vrij	107

Deel 2

1 De nacht van 28 augustus 1944	125
2 Het werk van de Nederlandse geheime dienst	135
3 De Special Duty Squadrons	143
4 De droppingen	147
5 Flight Lieutenant Peter Green	151
6 Flight Officer A.K.M. Dean	155
7 Gerrit Kroon	159
8 Jacky van der Meer	162
10 De medailles van Mr. G. Dugdale	163
Aanbevolen en geraadpleegde literatuur	164
Fotoverantwoording	165

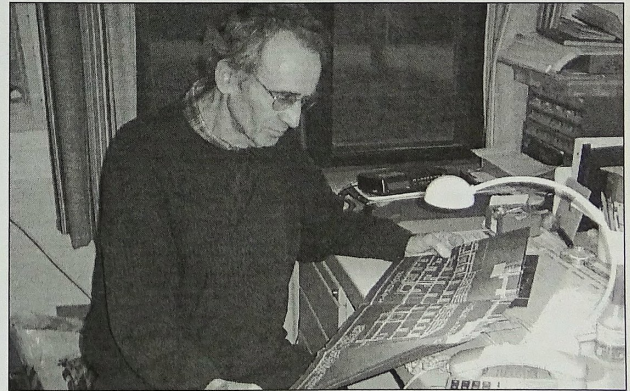
Inleiding

Vrij snel nadat wij in Engelen kwamen wonen, bezochten wij het kerkhof. Ik werd verrast door een gezamenlijk graf van twee Engelsen, bemanningsleden van de RAF: N. Slade, navigator en A. Dean, bombaimer.

Wat was hier in Engelen gebeurd? Veel vragen schoten door mijn hoofd. Om antwoorden te vinden, heb ik allereerst contact opgenomen met Ton Verlaat van de heemkundekring Onsenoort. Hij vertelde dat er nog geen echt onderzoek gedaan was naar de feitelijke toedracht van hetgeen er gebeurd moest zijn en dat de verhalen zeer uiteenlopend waren. Het voornemen om dit te onderzoeken was snel gemaakt.

Ton had mij verteld dat in het stadsarchief van 's-Hertogenbosch de archiefstukken lagen van de voormalige gemeente Engelen. Daar lag het begin van een jarenlange speurtocht die mij niet meer los zou laten.

Ik had een vrije dag genomen en de parkeermeter goed gevuld om voldoende tijd te hebben archiefstukken op te zoeken en in te zien. De zeer behulpzame medewerkers van het archief vertelden echter dat de archieven uit de oorlog niet meer compleet waren. Er was veel verbrand en vernietigd door oorlogsgeweld. Na enig zoekwerk kreeg ik twee dozen met archiefstukken aangereikt in de studiezaal. Ik was nog nooit in een archief geweest en het was een heel apart gevoel om twee dozen vol stukken te hebben die zoveel jaren geleden zijn geschre-



1. Ton Verlaat in zijn studeerkamer



ZB. De Halifax

in Tempsford. Voor ons lag het noodvliegveld van Woodbridge het dichtst bij. Terwijl de tijd verstreek bespraken wij hoe we het vliegtuig lichter konden maken. We dachten er zelfs aan om de lading in de Noordzee te droppen omdat elke vermindering van het totale gewicht het vliegtuig zou helpen een paar meter te klimmen. Naarmate de tijd verstreek verbruikten wij meer brandstof en geleidelijk aan wonnen we een paar meter, eerst langzaam, maar daarna sneller. Het vliegtuig begon te klimmen.

Tegen de tijd dat we de Engelse kust bereikten, hadden we voldoende hoogte gewonnen om Woodbridge voorzichtig te naderen voor een landing.

Met een bevriend vliegveld in zicht herinnerden wij ons wat de instructeurs ons hadden geleerd op de radioschool. Als je de noodtoestand veilig doorkomt, vergeet dan niet het SOS bericht te annuleren. Je zou toch niet willen dat de reddingsdiensten 's nachts in touw zijn om naar jullie te zoeken terwijl je in de mess al aan de ham met eieren zit. Dankbaar trokken wij ons SOS bericht in. De bevestiging van het grondstation kwam meteen in perfecte krachtige morsetekens die mijn koptelefoon ergens vanuit het donker overspoelden.

Omdat de piloot niet wist hoe het vliegtuig zich zou gedragen landde hij met een veel hogere snelheid dan normaal en het eerste contact met de geweldig grote baan leek veel meer

lawaaï te geven dan een gewone landing. Geleidelijk aan kregen de remmen grip en brachten ze de snelheid omlaag, maar we hadden nagenoeg de hele extra lange landingsbaan nodig voor we uiteindelijk konden stoppen. Toen kwam er een jeep aanrijden met achterop een groot bord 'FOLLOW ME' en dat deden we.

Toen we uit elkaar gingen ontstond er een lange discussie over het afsluiten van de vliegtuigdeuren. We hadden de gehele lading nog aan boord en het meeste spul zou als souvenir zeer gewild zijn, vooral de pistolen en andere kleine wapens. Toen alles veilig was afgesloten meldden wij ons voor de debriefing en gingen daarna vlug naar bed.

De volgende morgen moest ik naar Ipswich om de granaatscherf uit mijn been te laten halen. Ik werd plaatselijk verdoofd en heb er niet veel van gevoeld. De rest van de bemanning was ondertussen teruggevlogen naar Tempsford en later in de middag werd ik opgehaald door een klein vliegtuig. Ik bewaarde het kleine glanzende stukje metaal dat de dokter uit mijn been had gehaald en hoopte het te bewaren als een aandenken aan de nacht van het SOS bericht. Helaas raakte het gauw zoek in de drukte van het militaire leven.

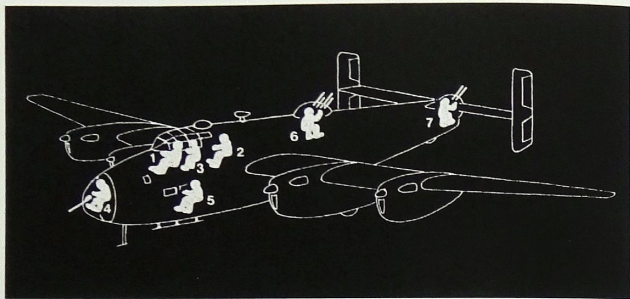
Iemand bracht mij op het idee een 'wound stripe' aan te vragen, een onderscheiding die je onder op de rechter mouw droeg. Ik vulde de aanvraag in en werd naar de bevelvoerende officier (Wing Commander) gemarcheerd.

Zijn explosieve commentaar betekende het einde van het interview. "Goeie genade man, een kerstboom is er niets bij." Na enig tijd echter kreeg ik alsnog de 'wound stripe'.

Na een paar dagen werden de draadjes verwijderd. Ik ging met kort verlof waarna ik me weer bij mijn eigen bemanning voegde. Als je een paar dagen verlof had ging je naar Londen. Over de hoofdspoorlijn die net voorbij de westelijke grens van Tempsford liep was het 80 kilometer.

Londen kende alle vermaak dat je maar kon wensen en voor militairen met verlof waren er speciale aanbiedingen. Een van de voorstellingen die ik er gezien heb was Arsenic and Old Lace, waarin verschillende beroemde filmacteurs meespeelden.

Londen had in de oorlog veel restaurants met een verscheidenheid aan gerechten die je in andere steden amper zou vinden. Ik denk met plezier terug aan een klein café in Greek Street met een verschoten foto van Albert, Koning der Belgen, aan de muur. Ze hadden er altijd volop gegrilde steak die smaakte als de beste. De filialen van Lyons Corner waren ook erg populair. In een van deze drukke zaken dronk ik mijn eerste koude bier dat geserveerd werd in een koude drinkkan die uit een koelbox kwam met een glazen front. De herinnering aan dat eerste ijskoude drinken op een hete dag in Londen komt vaak bij me op als het heel warm is.



43. De Halifax met de registratie MA-W in grote letters op de zijkant van de romp, steeg op om 21.50 uur Engelse tijd, dat was 22.50 Nederlandse tijd

Aan boord waren	1 P. Green	Piloot
	2 N. Slade	Navigator
	3 N. Huntley	Boordwerktuigkundige
	4 A. Dean	Bommenrichter
	5 G. Dugdale	Radiotelegrafist
	6 C. Carter	Schutter
	7 N. Hayward	Schutter
	Gerrit Kroon	Radiotelegrafist
	Jacky van der Meer	Organizer
	Krijn Buitendijk	Sabotage instructeur

Daar woonden Nico van de Wiel met zijn nicht. 's Morgens hoorde zij gerammel aan de deur en deed open. Zij zag twee mannen staan, gekleed in groene, gescheurde overalls. Zij waren door en doornat. Zij liet de twee binnen liet ze voor de kachel zitten om zich te kunnen warmen en drogen. Zij begreep wel dat zij uit het vliegtuig kwamen dat zij als een brandende vuurball naar beneden had zien komen. Een van de twee vroeg haar waar zij waren. Zij antwoordde: "Bij Engelen." "Is dat in de buurt van Haarsteeg?", vroeg hij, "daar ben ik wel eens geweest." Met naald en draad heeft zij nog geprobeerd de overalls te maken. In haar beleving zijn zij maar heel even binnen geweest, want al spoedig zag zij zoekende Duitsers door het aardappelveld naar het huisje toe lopen. Zij stuurden de mannen naar de boerderij van Van Gent, niet ver daar vandaan, onder langs de dijk. Van Gent onderhield nauwe banden met het verzet. Hij had op zijn boerderij meer mogelijkheden om onderduikers een schuilplaats te bieden. Van Gent heeft ze een roeiboot geleend waarmee zij het kanaal konden oversteken, Jacky had

hier in de buurt familie wonen, waar zij de nacht hebben doorgebracht. Krijn Buitendijk is daarna doorgereisd naar Deurne en heeft zich bij Baron de Smet gemeld met het verzoek de gebeurtenissen te melden aan Londen. Jacky bleef nog achter. Later werd Jacky door medewerkers van baron de Smet opgehaald met een Duitse ambulancewagen en naar Deurne gebracht. Daar hoorde hij van de ondergrondse dat het afwerperterrein 'Hendrik' vlak bij een Duits kamp lag. Zij beschouwden het als een geluk bij een ongeluk dat zij daar niet gesprongen waren.

In een telegram van 29 augustus vroeg het Bureau Bijzonder Opdrachten aan Mulholland (een geheim agent die op 5 juli was gedropt bij Ede) of hij iets wist van een toestel dat niet op zijn basis was teruggekeerd. Op 4 september ontving Londen het bericht van het ongeluk en wie het hadden overleefd. Hieruit blijkt dat de verbindingen met Londen toen prima werkten.

Oppervachtmeester Fijneman geeft in zijn proces-verbaal zeer gedetailleerd de gebeurtenissen weer van de crash. Het feit dat het proces-verbaal gedateerd is op 30 augustus geeft ook een stuk betrouwbaarheid. Bovendien blijkt uit latere stukken en gevonden onderdelen van het vliegtuig, dat zijn verhaal juist is.

Hij schrijft: "...een perceel weiland genaamd 'de Steenoven', gelegen tussen het Henriëttekanaal en de Oude Dieze, op welk perceel weiland gedurende de nacht van 28 op 29 augustus 1944 te omstreeks 23.30 uur een viermotorig vliegtuig (Halifax) bommenwerper was neergestort en waarbij alstoen twee leden van de bemanning waren omgekomen, die zoals later is gebleken waren genaamd: Dean en Slade, welke personen volgens verklaring van een Feldwebel der Duitse Weermacht van Engelsche nationaliteit waren en gekleed in donker blauw



44. De familie Van Gent

grijs uniform, op last van bovengenoemde autoriteiten onder mijn toezicht gekist en vervolgens overgebracht naar het daarvoor bestemde lijkenhuisje aan de Algemene begraafplaats te Engelen. Op woensdag 30 augustus 1944 daarop volgende, des voormiddags te 7 uur 30 minuten zijn beide slachtoffers in een gemeenschappelijk graf op de protestantse Begraafplaats onder toezicht van een Feldwebel der Duitse Weermacht, de oppervacht-



ERNEST F. DEAN,
F.A.S., F.C.S.A.,
CHARTERED SECRETARY,
CORPORATE ACCOUNTANT AND AUDITOR

TELEPHONE,
SUDBURY 2477.

YOUR REFERENCE

"THE CHANTRY"
SECRETARY OF PLUMBERS
STOUR STREET,
SUDBURY, SUFFOLK.

26th June 1947

TO WHOM IT MAY CONCERN

Re - Flying Officer A.K.M. Dean

Understanding that there is a proposal to remove the graves in Engelen graveyard to another place, I would earnestly request that the removal of the body in the grave (with the above name marked on a white cross) be postponed until further instructions are received by you.

My reason for making the above earnest request, is that I am at present in communication with the Air Ministry, (Casualty) at No. 2 Seville Street, London, S.W.1, and I am awaiting their reply to my letter asking for an examination and examination of the grave said to contain the body of my son as above-named, in order to prove the fact that it is the body of my son or NOT.

Ernest Dean

57. Brief van vader Dean, met inzet A.K.M. Dean, bommenrichter

Flight Officer A.K.M. Dean

6

In het archief van de voormalige gemeente Engelen/Bokhoven heb ik een brief gevonden van Ernest Dean wiens zoon Arnold Keith Dean op ons kerkhof begraven ligt. De brief is gedateerd 26 juli 1947. Met deze brief reageert hij op een voorstel om alle gesneuvelde Engelse militairen van het vaste land te herbegraven op een centraal kerkhof bij Brussel. Hij vraagt de stofelijke resten van zijn zoon niet te herbegraven voordat er opnieuw een identificatie plaatsgevonden heeft. Hij geloofde niet dat zijn zoon was omgekomen. Om op zoek te gaan naar de familie stuurde ik een brief naar zijn adres. Ongeopend kwam de brief retour met de opmerking dat geadresseerde er niet meer woonde. Later kreeg ik de suggestie om de lokale krant te interesseren voor het verhaal van de Halifax en zijn bemanning. Pat Bray, een journaliste van het huis aan huis blad de Sudbury Free Press, heeft een artikel geschreven in de krant, waarin ook gevraagd werd om te reageren als iemand de familie kende. Twee dagen nadat het artikel was verschenen, belde de zus van Keith Dean mij op. Zij was getrouwd en heette Pamela Bishop. Onderstaande informatie is van haar afkomstig:

Arnold Keith Dean werd geboren op 29 september 1923. Zijn roepnaam was Keith. Hij had een jongere zus Pamela. Toen hij nog klein was noemde ze hem "Dixie" naar een bekende voetballer, Dixie Dean. Toen hij ouder werd, noemde ze hem Keith.

Op 18 jarige leeftijd meldde hij zich aan bij de RAF, hij wilde piloot worden. Hiervoor heeft hij ook een gedeelte van de opleiding gevolgd in Canada. Uiteindelijk is hij bommenrichter geworden met als specialiteit navigatie. Hij heeft vele vluchten gemaakt boven bezet Europa. Wingcommander A. M. Boxer heeft voor de maand augustus aantekeningen gemaakt uit archieven en deze ter hand gesteld van Pamela Bishop. Hij schrijft dat er vanwege het slechte weer in augustus 1944 niet zo veel vluchten gemaakt zijn. Ook de snelle opmars van de geallieerden in Frankrijk hebben er toe bijgedragen dat er minder missies gevlogen hoefde te worden. In augustus heeft Keith 8 vluchten gemaakt. Zes boven bezet Frankrijk, één vlucht boven België en zijn laatste vlucht op 28 augustus die eindigde bij Engelen. In de Loss Card staat achter zijn naam: MBKA. Het zou kunnen betekenen, (RAF) Member Killed in Action.

Zijn zus Pamela vertelde al in het eerste telefoongesprek dat Keith NIET in Engelen begraven ligt. Haar vader wilde absolute zekerheid dat zijn zoon was omgekomen en huurde een privé detective in om na te gaan wat er met zijn zoon gebeurd is. De detective was tot de slotsom gekomen dat Keith niet was gedood bij de crash, was ondergedoken en uiteindelijk door de Duitsers gearresteerd en naar Duitsland overgebracht. Vanaf dat moment kon de detective geen spoor meer vinden.