

De crash van de AVRO Lancaster Mk. III ED976

I flew, I fell, I lived

(Ik vloog, ik viel, ik leefde)

Linton Stephenson

12 juni 1943 – 12 juni 2018



Op weg naar Düsseldorf

Tijdens de Tweede Wereldoorlog was Düsseldorf een centraal punt in het Ruhr-gebied waar de Duitse oorlogsindustrieën op volle toeren draaiden. Op 11 juni 1943 werd door de Royal Air Force besloten om met het 100th Squadron bombardementen uit te voeren om de oorlogsindustrie een genadige klap toe te dienen. In april 1943 begon de *"Battle of the Ruhr"* en werden er regelmatig zware bombardementen uitgevoerd. In de nacht van 11 op 12 juni 1943 werd het een vlucht met problemen, verklaarde staartschutter Linton Stephenson. De Lancaster van het 100th Squadron R.A.F. met zeven bemanningsleden aan boord was vertrokken uit Grimsby, UK met een zware bom van 4.000 pond en een lading fosforbommen. Onderweg moest er regelmatig van vlieghoogte worden gewisseld in verband met ijsafzetting op het vliegtuig. Op tijd werd het doel bereikt om de bommen af te gooien. *"Left, left, steady, right, steady, steady, bombs gone!"* De grote bom en de fosforbommen deden hun werk, maar kort daarna barstte het afweergeschut van de Duitsers in alle hevigheid los. De Lancaster werd geraakt maar kon ondanks de aanval zijn weg terug vervolgen richting Engeland. In 2018 is het 75 jaar geleden, dat deze bijzondere vlucht plaatsvond en het lot zich voltrok.



Lancaster gooit een 4.000 ponde af met fosforbommen



Gebombardeerd Düsseldorf

AVRO Lancaster Mk.III ED976

De AVRO Lancaster, die aan de luchtaanval deelnam had het serienummer ED976. Het toestel werd door de bemanningsleden *'The Queen of the Sky'* genoemd, vanwege haar geweldige prestaties. De bommenwerper had een leeggewicht van 16.705 kg en een startgewicht van 29.000 kg. Voorstuwung door vier Rolce Royce Merlin propellermotoren met ieder een vermogen van 1.300 pk. Normale bommenlading 6.000 kg en maximaal 10.000 kg. Boordgeschut 8 x 7,7 mm Browning machinegeweren in drie geschutskoepels. Maximum snelheid 450 km/u. Vliegafstand ca. 4.000 km en een maximale vlieghoogte ca. 8.000 m. Spanwijdte vleugels 31 m, lengte vliegtuig 21 m. Hoogste punt bij de cockpit 6 m. Bemanningsleden totaal zeven tot acht. De bommenwerper was voorzien van een dubbel hoofdonderstel en een staartwiel.



AVRO Lancaster Mk. III met bemanning



Cockpit Lancaster



Staartkoepel

Leutnant Werner Rapp

Leutnant Werner Rapp was ingedeeld bij de Luftwaffe, onderdeel NJG1 in Twente en was een ervaren jachtvlieger op de Messerschmitt BF-110. Hij had al diverse overwinningen op zijn naam, waarvan een bekende de aanval op de geallieerde bommenwerper Short Sterling R9168 *'T for Tommy'*, die op 16-12-1942 werd neergehaald bij Gortel. In het eerste halfjaar van 1943 scoorde Rapp nog zeven overwinningen, waaronder ook de aanval op de AVRO Lancaster ED976 bij Teuge. Het is niet bekend hoeveel van de 63 geallieerde bemanningsleden, door alle aanvallen van Rapp in die periode, het hebben overleefd.



Lt. Werner Rapp



Messerschmitt BF-110



Linton Stephenson heeft zich aangemeld bij de Royal Air Force

Springen voor het te laat is

Nadat de bommen waren afgegooid boven vijandelijk gebied werd de Lancaster geraakt door het luchtafweer van de Duitse grondtroepen. Eén van de buitenste motoren werd geraakt en viel uit. Captain "Red" Magill kreeg de Lancaster onder controle en kon het toestel laten klimmen om daardoor buiten het bereik van het luchtafweer te komen. Staartschutter Linton Stephenson kon geen kant op, omdat juist de motor die zorgde voor de bediening van de staartkoepel en de vier machinegeweren, was uitgevallen.

Daardoor was de Lancaster een makkelijke prooi geworden voor nachtjager Rapp. Een aanval van achteren was zonder weerstand van de staartschutter fataal. Rapp viel aan en nog twee motoren en de daar omheenliggende brandstoftanks in de vleugels werden in brand geschoten. De koepelschutter Johnny Lake schreeuwde dat hij was getroffen. Linton Stephenson ging naar hem toe om te helpen, maar er was overal rook en de Lancaster stond in brand. Captain "Red" gaf opdracht aan iedereen om te springen en riep 'bale out'.

Linton Stephenson bedacht zich geen moment en terwijl hij naar het ontsnappingsluik kroop struikelde hij over het toilet, maar gespte zich nog net met één haak aan zijn parachute vast en sprong. De Lancaster maakte een duikvlucht en stortte brandend neer. Voor de overige zes bemanningsleden was het te laat, zij kwamen om in de vlammenzee. Na drie succesvolle bombardementsvluchten op Duitsland met dezelfde Lancaster en zijn vaste 'crew' is deze vlucht helaas fataal afgelopen.



*Elsan toilet
aan boord*



Parachutehaken



Staartkoepel

Overige bemanningsleden



Sergeant W.F. Bradley
25 jaar, RAF
Bommenrichter

Sergeant G. Glover
leeftijd onbekend, RAF
Radiotelegrafist / Boordschutter



Sergeant E.N. Cummings
22 jaar, RAF
Boordwerktuigkundige

Sergeant A.B. Magill
22 jaar, RAF
Piloot



Flight Officer C.B. Flemming
leeftijd onbekend, RAF
Navigator



Flight Sergeant J.W. Lake
22 jaar, RCAF
Boordschutter



RAF = Royal Air Force
RCAF = Royal Canadian Air Force

Crash bij Teuge

Linton Stephenson hangt met één haak aan zijn parachute en hij ziet ongetwijfeld de Lancaster naast zich neerstorten wetende, dat zijn kameraden geen schijn van kans hadden. Het is midden in de nacht rond 02:30 uur op 12 juni 1943 en Linton komt enkele tientallen meters verder neer waar de Lancaster is gecrasht vlakbij de huidige Zanden Allee, Teuge. Hij was gewond, zijn nekspieren deden pijn, zijn rechterarm kon hij niet gebruiken, hij had zijn enkels verzwikt en had een kapotte knie. Ook was hij zijn helm en vliegerslaarzen verloren. Maar hij leefde. Hij had het gered en probeerde door de modder in de greppel vooruit te kruipen en zijn parachute en andere herkenningen in de wallenkant te verstoppen. Het was bijna 06:00 uur in de morgen. *“Ik zag een oude man en floot naar hem, maar die reageerde niet. Het leek wel een eeuwigheid te duren, maar toen sprong er ineens een man over het weilandhek, kwam naar me toe en bracht mij naar zijn boerderij.”* Dat bleek de heer Mölder te zijn, die zijn boerderij aan de Bekendijk had. Hij en zijn vrouw hadden een dochter van 3 jaar. Linton krijgt van hen te eten en te drinken. Varkensspek, brood en wijn. *“Ik kon niet eten, maar dronk de wijn en het brood en bood daar geld voor, dat niet werd geaccepteerd als vechter voor de vrijheid.”* Al snel bleek, dat de Duitsers een garnizoen op vliegveld Teuge hadden, dus werd Linton snel ingerekend. Hij werd opgepakt, hardhandig verhoord in barakken, die in Duits bezit waren. Een Duitse officier bracht Linton naar buiten en plaatste een pistool tegen zijn hoofd om erachter te komen waar de overige bemanningsleden waren. Hij schold hem uit en bleef maar dreigen.

De familie Mölder, die Linton op hun boerderij heeft opgevangen



De boerderij zoals deze nog bestaat aan de Bekendijk

In Duitse handen

Linton Stephenson vertelt:

“In de ochtend werd ik per truck vervoerd met andere gevangenen en onderweg werden er meerderen opgepikt, maar niemand van mijn bemanning was daarbij. Twee andere RAF jongens droegen mij naar een trein met veewagons. De twee bleven bij mij tot Keulen en moesten toen van trein wisselen. We zaten als haringen in een ton en moesten staan in de donkere veewagons met amper voedsel en drinken. Voor mij was het duidelijk, dat ik in Duitsland was. Het besef van tijd was ik kwijt en ik herinnerde me nog in Frankfurt am Main te zijn aangekomen. Daar werden we naar een ondervragingscentrum van de Gestapo gebracht en hardhandig verhoord met de boodschap, dat we vanuit hier naar concentratiekampen werden gebracht. Na dagen van verhoor sloeg ik door en heb de namen van mijn bemanningsleden prijs gegeven. De Duitse inlichtingenofficier vroeg waarom ik dit niet eerder had gedaan, want nu konden zij de namen aan het Rode Kruis doorgeven om de ouders van mijn kameraden te informeren, dat zij allen dood waren. Het was erg moeilijk om de gedachten aan mijn bemanning en vrienden die stierven te ordenen. Daar moest ik steeds weer denken aan wat we voor elkaar hebben betekend”.



Kameraadschap



WHEN YOU GO HOME
TELL THEM OF US
AND SAY
“FOR YOUR TOMORROW,
WE GAVE OUR TODAY.”

‘Boarding’ voor een
bommenmissie

Prisoner of War (POW) Krijgsgevangene

“Opnieuw werden we in oude veewagons gepropt en per trein ongeveer 10 of 11 dagen door Duitsland vervoerd. We werden uitgeladen in Koningsberg, Oost-Pruisen Heydekrug Kamp VI, dat lag ten westen van Letland en Litouwen. Dit was een krijgsgevangenenkamp onder de algemene naam Stalag Luft (afkorting van Stammlager Luft oftewel basiskamp lucht). Hier werden hoofdzakelijk luchtmachtmilitairen gevangen gehouden om te werken voor de Duitsers. In dit kamp bevonden zich toen ca. 12.000 gevangenen en er heerste een keihard regime. Toen we binnenkwamen werd ons te verstaan gegeven, dat er zonder meer op ons geschoten zou worden bij elke overtreding. Omgeven door hoge hekken met prikkeldraad onder elektrische spanning en wachttorens met gewapende bewakers was ontsnappen uit dit kamp onmogelijk. Er liepen krijgsgevangenen rondjes in het kamp en ik dacht, deze mannen zijn gek. Ze zagen er smerig uit, ongeschoren en droegen vieze en oude kleding. Dit wil ik nooit, zei ik tegen mijzelf, maar dat hield je als nieuwkomer niet lang vol. Binnen een paar weken was ik ook een van hen. Het was winter en koud en we droegen een ‘dog tag’ om ons nek met een herkenningsnummer. We hadden weinig kleding en we verbleven in onverwarmde barakken met nauwelijks voedsel en drinken. We kregen een klein beetje soep, getrokken van een paardenhoofd, dat onderin de ijzeren soeppan lag. Eens per week kregen we een gedeeld Rode Kruis pakketje. Vaak werden we 's nachts uit onze barakken gejaagd om soms wel drie uur buiten in de houding te staan. Dan werd alles doorzocht en waardevolle spullen en voedsel werden ons afgenomen.”



Wachttoren, omheining en barakken



Ligging Stalag Luft VI



Rode Kruis pakket



‘Dog tag’
(herkenningsplaatje)

Komt hier ooit een einde aan

Stalag Luft 357, Fallingbostal, Duitsland



Zelfgemaakte kalender

“Het werd april 1944 en de Russische kanonnen waren te horen. We waren nieuwsgierig en hoopten dat de Russen ons kwamen bevrijden. De Duitsers voelden het verlies van de oorlog aankomen en wij werden weer in oude veewagens geladen en op transport gezet richting Polen naar doorgangskamp Gross Tychow, waar we ongeveer drie weken verbleven en daarna

werden doorgestuurd richting Hannover naar Stalag 357 in Fallingbostal. Vanaf D-Day 6 juni 1944 werden steeds meer gevangenen hier naartoe gebracht. Zo ook gevangen genomen soldaten van B.C.R. (British Culombia Rangers). Zou mijn broer Alferbij zitten? Hij had zich daar gemeld om te vechten tegen de Duitsers. Iemand wist dat hij op tijd was ontsnapt naar de veilige linies. Hij was in ieder geval in leven. Plotseling kwamen de Russen, namen de macht in het kamp over en wij moesten te voet vertrekken. Duitse soldaten begeleiden ons. Het werd een lange barre voettocht, die we “Black March” noemden. Lopen, lopen en nog eens lopen. Honderden kilometers en zonder goed schoeisel, weinig voedsel en kleding. Onderweg vielen veel doden door uitputting en ziekten. Zwakkeren kregen soms zonder meer de kogel. De Duitse soldaten accepteerden geen protest en schoten vaak zonder enige aanleiding, met de dood als gevolg. Toen kwam er ineens een Britse Jeep recht op ons afrijden met twee radiomannen aan boord. De Duitse soldaten schrokken en gooiden hun geweren weg en sommige gevangenen pakten die geweren op om de Duitsers onder schot te houden. De bevrijding was een feit!”



Op weg, de vrijheid tegemoet

Bevrijd

“We hadden onze vrijheid terug en velen van ons hebben dit niet meer mogen meemaken. We hoefden nog maar een paar dagen in Duitsland te verblijven maar werden al heel snel opgehaald door Lancasters die ons naar Engeland brachten. Opnieuw aan boord van de Lancaster, maar nu met een goede afloop. In het veilige Engeland werden we hartverwarmend ontvangen. Na een paar dagen in quarantaine te zijn geweest werden we naar Bournemouth gebracht voor verder herstel en werd ik bevorderd tot officier in de Royal Canadian Air Force. Er lag ook een telegram van mijn moeder. Hoe ze wist dat ik daar was, is een groot raadsel. In het telegram stond, dat mijn broer Alf was opgenomen in het ziekenhuis van Reading bij Londen. Ik twijfelde geen moment, nam de trein via Londen naar Reading en ging op zoek naar het ziekenhuis waar mijn broer moest liggen. Uiteindelijk vond ik het ziekenhuis en werd ik door Franse zusters naar mijn broer gebracht. Een bijzonder weerzien en ik zag in één oogopslag dat hij een grote wond aan zijn buik had. Ik troostte hem met de woorden, dat alles weer goed zou komen. We namen weer snel afscheid, ik pakte zijn hand, hij lachte en ik vertrok en buiten zijn gezichtsveld werd ik erg emotioneel. Ik ging weer naar Londen om maar zo snel mogelijk naar huis in Canada te gaan. Mijn vader en moeder haalden mij op in Saskatoon, Canada na een lange reis vanuit Londen. Ze keken verwonderd en respecteerden mijn stilte tijdens de lange treinreis naar huis in Rosetown. Ik hoopte dat mijn ouders mijn gedachten begrepen en mij de tijd gaven om te wennen aan alles in de hoop dat de tijd alle wonden zou helen.



Broer Alf werd vier maanden na de thuiskomst van Linton vervoerd van Reading naar een ziekenhuis in Vancouver, met de granaatscherf in zijn buik. De doctoren durfden niet te opereren en pas na drie of vier jaar werd de granaatscherf uit zijn buik verwijderd. Alf overleefde het, werd beter en werkte daarna tot aan zijn pensioen in een houtzagerij. In 1987 overleed hij. Ik pakte de draad van het leven weer op, ontmoette mijn vrouw Joyce en we kregen een gezinsleven met onze twee kinderen. Maar de wens om nog eens terug te keren naar de plek waar ik de crash had overleefd bleef altijd in mijn gedachten.”

Terug in Teuge

“Samen met mijn vrouw Joyce reisden we jaren na de oorlog naar Duitsland en Italië om het graf te bezoeken van Joyce's broer die daar als Canadees soldaat was begraven. Ook bezochten we in Duitsland het concentratiekamp Dachau. Wij voelden de beklemmende stilte tijdens dit bezoek. Ook probeerden we de begraafplaats te vinden waar mijn kameraden begraven zouden liggen. Dat lukte niet direct omdat ik de plaats niet in mijn herinneringen kon terughalen. Wij bezochten andere oorlogsbegraafplaatsen en zagen hoe goed en mooi deze begraafplaatsen werden onderhouden. Uiteindelijk eind 90-er jaren hebben we Teuge en Terwolde gevonden en zijn we terecht gekomen bij de plekken, waar ik met mijn parachute ben neergekomen en waar de Lancaster brandend neerstortte en mijn kameraden de dood vonden. Nog vele malen zijn we terug geweest bij de herdenkingen op de begraafplaats in Terwolde en door de lokale bevolking met warme gastvrijheid ontvangen, mogen verblijven en samen zijn. In het jaar 2000 ben ik met mijn zoon en dochter naar Nederland gegaan. We waren uitgenodigd mee te doen met de parade ter ere van die Canadese mannen en vrouwen, die hadden geholpen Holland te bevrijden in mei 1945. De parade vond plaats in Apeldoorn. Er was ons verteld, dat er die dag meer dan 300.000 mensen langs de route zouden staan. Wachtende aan het begin van de parade, werd ons aangeboden om in een van de militaire voertuigen mee te rijden, die de honderden veteranen zouden vervoeren langs de route. Zonder te aarzelen zei ik: Ik ga lopen, mijn beide kinderen aarzelden geen moment en zeiden, als jij gaat lopen dan gaan wij ook lopen. Wij liepen met ons drieën naast elkaar, mensen haastten zich om ons bloemen te geven, te omhelzen en handen te schudden. We hadden zoveel bloemen, dat onze vrienden in de menigte ons moesten helpen ze te dragen. Ik kon niet geloven wat er gebeurde. Het ging ons verstand te boven.”

“Het was de beste wandeling die ik ooit als zoon met mijn vader heb gelopen”, vertelde zoon Terry.



De plek waar Linton neerkwam



De 'crash site' van de Lancaster



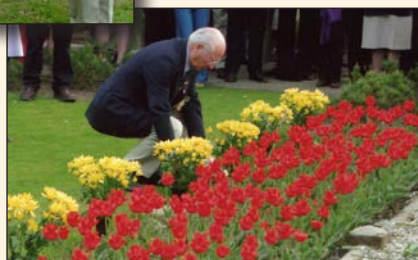
Linton en zijn vrouw Joyce bij de 'crash site'

Herdenkingen

Diverse herdenkingen in Teuge en Terwolde mochten in samenzijn met de familie Stephenson plaatsvinden. Het was belangrijk voor Linton om van tijd tot tijd weer even terug te zijn om in gedachten te kunnen terugkeren naar die momenten van de toen zo fatale crash van hun “Queen of the Sky”, waarbij zijn dierbare kameraden het leven moesten laten. Zijn ontsnapping aan de dood, gevolgd door een lange, zware en moeilijke tocht waar veel ellende, ziektes en verdriet is ondervonden, om uiteindelijk terug te mogen keren in vrijheid.



Monument bij de Kijkhoek ten noorden van het vliegveld



The ode of remembrance

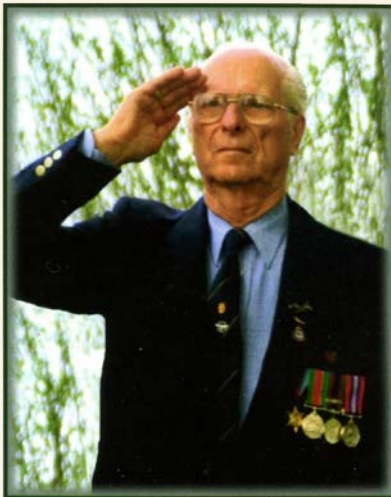
*They shall not grow old as we that are left grow old
Age shall not weary them, nor the years condemn
At the going down of the sun and in the morning, we will remember them*

Vrij vertaald:

*Zij zullen niet oud worden zoals wij die achterbleven
Zij zullen de vermoeidheid van de oude dag niet kennen
Wij zullen deze jaren nooit vergeten.
Zowel bij zonsopgang als bij zonsondergang zullen wij hen herdenken*

Linton's ultieme wens, de bijzetting

Al ver voor zijn overlijden had Linton aan zijn vrouw en kinderen de wens uitgesproken om na zijn dood bijgezet te worden bij zijn omgekomen kameraden op de begraafplaats in Terwolde. Op 10 februari 2015 overlijdt Linton in het bijzijn van zijn familie in het Calgary Foothills Hospital, Canada. Zijn familie vindt het belangrijk dat zijn laatste wens in vervulling zal gaan. Met medewerking van alle instanties en de inzet van velen heeft deze plichtigheid op 2 september 2015 op de begraafplaats Terwolde plaatsgevonden. Linton is gecremeerd en zijn as werd in het bijzijn van zijn voltallige familie naar Nederland gebracht om tijdens de plechtigheid te worden bijgezet. Zoon Terry houdt een bijzondere en aangrijpende toespraak met liefdevolle woorden van waardering en respect en sluit af met: *“Hij was mijn beste vriend, hij was mijn vader.....”*



*“Do not mourn for me, for I have not left you.
Look in the eyes of my children and grandchildren
and you will find me there.”*

Linton Stephenson

1920 – 2015



Colofon

De uitgave van dit boekje is mogelijk gemaakt door de Gemeente Voorst.



Met medewerking van de Oudheidkundige Kring Voorst.
In samenwerking met Algemeen Belang Teuge: Werkgroep 4 mei.
Initiatief en ontwerp: Theo Schaefer
Tekst: uit Kroniek Oudheidkundige Kring Voorst
Foto's: Bert van de Zedde
Opmaak en druk: DTP-Studio Joke Wensing

