

## LANCASTER HUMMELOSEWEG / ZELHEM

**23/24 september 1944** R.A.F. operatie naar het Dortmund-Eemskanaal bij Ladbergen. (Duitsland)

61 Squadron Royal Air Force – vliegveld Skellingthorpe / Engeland.  
doel: Dortmund-Eemskanaal ~ Ladbergen. 136 Lancasters en 5 Mosquitos van de 5e Group Bomber Command werden uitgestuurd voor een bombardement op het Dortmund-Eemskanaal om de dijken van dat kanaal bij Ladbergen ten noorden van Münster te bombarderen waar het waterniveau een stuk boven dat van het omliggende land lag. Ondanks de aanwezigheid van 70% bewolking boven het doelgebied werden toch gaten geslagen in de kanaaldijken waardoor een opening ontstond en het kanaal ruim 9 kilometer droog kwam te staan. De meeste schade werd veroorzaakt door 2 directe treffers van 12.000 pond Tallboy bommen die waren afgeworpen door vliegtuigen van het 617 Squadron bij het begin van deze operatie. 14 Lancasters – meer dan 10% van alle deelnemende Lancasters – gingen verloren. 61 Squadron rapporteerde: 13 Lancasters bombardeerden met succes het doel. 4 toestellen gingen verloren. 2 Lancasters keerden met hun bommenlading terug, waarvan een naar de basis en de andere liet zijn bommen elders buiten het doel vallen.

**Lancaster Mk III Serial Number ED470** opgestegen 19.20 uur rompkodering **QR@W** 214 vliegreun.

### Bemanning:

gezagvoerder / piloot

F/O Albert Keith **HORNIBROOK** †

leeftijd 20 jaar

leger-nr. R.A.A.F. 426346

zoon van James Harold en Amanda

Louisa Hornibrook uit Wilston,  
Queensland, Australië

Runnymede Memorial, paneel 257



boordwerktuigkundige

Sgt. Tegwyn **ROBERTS** †

leeftijd 22 jaar

leger-nr. R.A.F. (VR) 2205764

zoon van Morris en Margaret Roberts

uit Denbigh (Wales) Engeland

Runnymede Memorial, paneel 237



navigators

F/O John James **CONDON** †

leeftijd 24 jaar

leger-nr. R.A.A.F. 412056

zoon van John en Mary Condon

uit Double Bay, New South Wales,  
Australië.

Runnymede Memorial, paneel 257



bommenrichter

F/O Derek Cecil **HEATHER** †

leeftijd 22 jaar

leger-nr. R.A.F. (VR) 153571

zoon van Edward Cecil E. en Ivy Evelyn

Heather uit Reigate, Surrey, Engeland  
echtgenoot van Betty Heather-Meyers uit  
Mill Hill, London.UK Betty Meyers † 1999

Runnymede Memorial, paneel 206



radio-telegrafist

Sgt. Robert Stanley **MEACHEN** †

leeftijd 23 jaar

leger-nr. R.A.F. (VR) 1124861

zoon van Norman en Elizabeth Victoria

Meachen uit Billingham, County Durham  
echtgenoot van Doreen Meachen uit  
Stockton-on-Tees County Durham. UK

Runnymede Memorial, paneel 234



rugkoepel schutter

Sgt. Thomas **BROWN** †

leeftijd 25 jaar

leger-nr. R.A.F. (VR) 1171420

zoon van Thomas en T. Brown

echtgenoot van Hilda Brown uit  
Southport Lancashire. Engeland

Runnymede Memorial, paneel 226

staartschutter

Sgt. John G. **MILLER**

leeftijd 24 jaar

leger-nr. R.A.F. 2212940 (VR)

adres 1945:

187 Thelwell Lane  
Latchford / Warrington Lancs.  
gestorven rond 1990

enige overlevende, ondergedoken op  
boerderij "Achterkamp" in Zuidloo bij  
Bathmen (NL) echtgenoot van Rosslyn  
Miller uit Warrington, Lancashire, Engeland  
daarvoor getrouwd met Tilly Reterink uit  
Deventer; geholpen door de ondergrondse  
en in april 1945 naar Engeland terug  
gekeerd.



## HET MYSTERIE VAN EEN ENGELSE BOMMENWERPER OPGELOST

In het verleden is door de officiële instanties in Engeland een fout gemaakt betreffende het lot van de Lancaster ED470 en haar bemanning. Het Britse Ministerie van Defensie in London, maar ook andere bronnen zoals Royal Air Force – Hendon en de Engelse schrijver W.R. Chorley beweerden dat de ED470 op 23 september 1944 was neergestort op het punt waar de Waal zich afsplitst van de Rijn bij Bommel/Huissen ten zuiden van Arnhem. Afgezien van het feit dat deze aanduiding geografisch onjuist is, is deze bewering in het geheel onhoudbaar gebleken. De Waal splitst zich immers af bij Millingen aan de Rijn, dat is  $\pm 8$  Km. ten oosten van Bommel en  $\pm 10$  Km. ten zuid-oosten van Huissen. Bommel ligt zelfs niet eens aan de Rijn maar uitsluitend aan de Waal. Deze foutieve informatie werd op 14 oktober 1946 verzameld door de Engelse onderzoeks-officier Flight Lieutenant K.G. Springborn die met veldonderzoek bezig was aan de hand van onjuiste informatie van de gemeentesecretarie en de burgemeester van Bommel, dhr. W. van Elk.

Aan sommige familieleden van de bemanning werd geschreven dat de bemanning boven Duitsland vermist was en aan anderen werd meegedeeld dat de bemanning met haar toestel in de Rijn/Waal was neergestort.

Hieronder een gedeelte uit een brief d.d. 21 juli 1986 van het Engelse Ministerie van Defensie aan de vrouw van de bommenrichter Flying Officer Derek Heather met daarna de Nederlandse vertaling:

Our records show that F/O Heather was the bomb aimer of Lancaster ED 470 of No 61 Squadron, which took off from its base at Skellingthorpe at 19-20 hours on 23 September 1944, to attack Munster.

The full crew was:-

|                    |                              |                 |                                |
|--------------------|------------------------------|-----------------|--------------------------------|
| F/O A K Hornibrook | (Pilot) <i>Avr.</i>          | Sgt R S Meachen | (Wireless OP) <i>Es. Dutch</i> |
| Sgt T Roberts      | (Flt engineer) <i>Danish</i> | Sgt J G Miller  | (Air gnr)                      |
| F/O J J Condan     | (Navigator) <i>Avr.</i>      | Sgt T Brown     | ( " " )                        |
| F/O D C Heather    | (Bomb Aimer)                 |                 | <i>Southampton - Lanc.</i>     |

Sgt Miller was a survivor, and he stated on his return after being held as a POW that the aircraft was on fire in the air when he baled out. He saw it crash, but was not sure of the crash place.

Regretfully, Sgt Miller was the only survivor. Dutch resistance workers saw the Lancaster crash in the middle of the River Rijn/Waal, and no-one else baled out or left the aircraft when it hit the water. None of the bodies of the remaining six occupants of the aircraft were even found, and it is assumed that they either remained in the aircraft or were washed out to sea. The place of the crash is adjacent to the district Bommel-Huissin.

All missing members of this crew are recorded on the Air Forces Memorial at Runnymede, near Windsor, which is dedicated to all those airmen who lost their lives in North West Europe and have no known grave.

Onze dossiers geven aan dat F/O Heather de bommenrichter was van Lancaster ED470 van het 61 Squadron, die opsteeg van haar basis Skellingthorpe om 19.20 uur op 23 september 1944 voor een aanval op Münster.

De bemanning bestond uit:

|                    |                        |                  |                     |
|--------------------|------------------------|------------------|---------------------|
| F/O A K Hornibrook | (piloot)               | Sgt. R S Meachen | (radio telegrafist) |
| Sgt. T Roberts     | (boordwerktuigkundige) | Sgt. J G Miller  | (boordschutter)     |
| F/O J J Condon     | (navigator)            | Sgt. T. Brown    | (boordschutter)     |
| F/O D C Heather    | (bommenrichter)        |                  |                     |

Sergeant Miller overleefde en bevestigde na zijn terugkomst uit krijgsgevangenschap dat het vliegtuig in de lucht in brand stond toen hij eruit sprong. Hij zag het neerstorten maar kon geen uitsluitsel geven betreffende de crashplaats.

Spijtig genoeg was sergeant Miller de enige overlevende. Leden van de Nederlandse ondergrondse zagen de Lancaster neerstorten in het midden van de rivier Rijn / Waal en niemand anders was eruit gesprongen of had het toestel verlaten toen het het water raakte. Geen enkel lichaam van de overgebleven zes bemanningsleden werd ooit terug gevonden en aangenomen wordt dat zij of in het toestel zijn achter gebleven of wel eruit zijn gespoeld richting zee. De crashplaats is in het district Bommel-Huissen.

Alle vermisten van deze bemanning zijn vermeld in het Luchtmacht Herdenkingscentrum te Runnymede bij Windsor dat is gewijd aan al die vliegeniers die hun leven verloren in noord-west Europa en geen graf hebben.

Ook het doel dat het Engelse Ministerie van Defensie vermeldde was onjuist, het doel van de ED470 was niet Münster maar het Dortmund-Eemskanaal bij Ladbergen en sergeant Miller werd niet krijgsgevangen gemaakt maar ontsnapte juist met medewerking van Nederlandse pilotenhelpers en verbleef als onderduiker bijna een halfjaar op boerderij "Achterkamp" in de buurtschap Zuidloo bij Bathmen tot hij werd bevrijd toen een Canadese legereenheid met een jeep bij die boerderij kwam voorrijden op 6 april 1945.

De AVOG begon al in 1975 met het onderzoek en kwam er snel achter dat de ED470 nooit in de Rijn of de Waal zou kunnen zijn neergestort. Na o.a. archiefonderzoek waren wij ervan overtuigd dat de onbekende bommenwerper, waarvan in het gemeentearchief van Zelhem een proces verbaal werd gevonden, de ED470 moest zijn die op 23 september 1944 aan de Hummeloseweg was neergestort. In 2004 werd een eerste schriftelijk verzoek aan het gemeentebestuur gericht maar het duurde uiteindelijk nog tot 2013 voordat alle betrokken instanties bereid waren tot een berging van de vliegtuigresten over te gaan. In oktober 2013 werd die berging uitgevoerd, waarbij een aantal bewijzen werd gevonden dat het om Lancaster ED470 ging.



Staalplaat die onder de stoel van de piloot was gemonteerd om hem te beschermen tegen kogels en splinters van granaten met daarin gekrast en geverfd het nummer 470 dat door het technisch grondpersoneel op een onderhoudsbasis was aangebracht tijdens revisiewerkzaamheden.



Tijdens de berging werden diverse voorwerpen uit het toestel en onderdelen van de Lancaster gevonden, zoals o.a. van de motorophanging, koptelefoon, koelvloeistofsysteem, motorblok, zuurstoftanks, 1 Browning ·303 inch mitrailleur, noodluik en compressor. Een van de weinige herleidbare onderdelen was een aluminium strip met de codering 86F3703 aangeduid in de LPNL met Drawing No.: 85 & 86/F3703: "Nose Piece Rib 5" uit de neus van het toestel.

Een ander belangrijker onderdeel was een motorplaatje van de linker buitenmotor (Engine No. 1 Port Outer) met o.a. de aanduiding "Lancaster Power Plant Merlin 28".

Twee voormalige werknemers (*die beschikken over een uitgebreid archief uit de oorlog*) van de Rolls Royce-fabriek, waar deze vliegtuigmotoren werden gemaakt, bevestigden dat dit plaatje behoorde tot een Rolls Royce Merlin 28 motor.

Tijdens de raid van 23/24 september 1944 naar ook andere doelen dan het Dortmund-Eemskanaal, gingen in totaal 21 Lancasters verloren. Daarvan was één Lancaster uitgerust met Rolls Royce XX motoren, 13 Lancasters (12 Mk.'s I en 1 Mk. III) waren uitgerust met Rolls Royce 24 motoren, 6 Lancasters hadden Rolls Royce 38 motoren (de latere versie van de 28) en één Lancaster was uitgerust met Rolls Royce 28 motoren, dat was de ED470.

Nu kwam het wel vaker voor dat Lancasters bij revisie van bijvoorbeeld de motoren, een ander type motor kreeg dan de oorspronkelijk gemonteerde, bijvoorbeeld bij schaarste of het niet voorhanden zijn van exact hetzelfde type motor. Er zijn voorbeelden waarbij Lancasters zowel RR 24 als RR 28 motoren hadden of andere combinaties van verschillende types. De motorvermogens kwamen vrijwel exact overeen en de vliegeigenschappen werden hierdoor niet negatief beïnvloed zo is bekend. Wel kan ervan worden uitgegaan dat de ED470 in ieder geval *-af fabriek-* was uitgerust met RR Merlin 28 motoren. Indien de ED470 op enig moment bij revisie een ander type motor zou hebben ontvangen (*het was immers al een veteraan onder de Lancasters met 214 operationele vliegreizen*) volgens de bovengenoemde (*geïmproviseerde*) "mix" dan zou juist op het gevonden plaatje geen "Merlin 28" hebben moeten staan, maar juist volgens die gedachtegang eerder "Merlin 22" of "Merlin 38". Er is echter een plaatje gevonden met "Merlin 28" wat tot geen andere conclusie kan leiden, dat bij de vervanging van Motor No. 1 men netjes de oude aan revisie toe zijnde of defecte "RR-Merlin 28" motor heeft vervangen door een nieuwe of gereviseerde "RR-Merlin 28" motor dus van hetzelfde type als "af-fabriek" of wel een *"revisie volgens het boekje"*. Het Engelse Ministerie van Defensie berichtte echter in hun brief van 14 juli 2005 dat de Port Outer motor het nummer "1201 / 265935" had.

Deze motor (*of nog weer een andere tussentijdse motor*) zal op enig moment bij revisie vervangen zijn door een Merlin 28 motor met het nummer 16556.

Bekend is dat het administreren van dit soort gegevens heel vaak niet *up-to-date-* was. De haast waarmee vaak de bommenwerpers weer moesten worden ingezet en de oorlogsstress zorgden ervoor dat "de boekhouding" dikwijls achter de feiten aanliep.



Omdat dus de ED470 de enige van de 21 neergestorte Lancasters was die die nacht standaard met Rolls Royce Merlin 28 motoren was uitgerust, kon deze vondst in dit geval, in combinatie met het

gevonden nummer "470", als aanvullend bewijs worden beschouwd als zijnde afkomstig van Lancaster ED470.

Daardoor hebben uiteindelijk ook de nabestaanden van de ED470 bemanning de zekerheid gekregen dat hun dierbaren op deze plaats in Zelhem zijn omgekomen.



Er werd ± 2500 Kg. aan metaalresten gevonden.

Het bergingsproject eindigde echter in een grote teleurstelling voor de AVOG. Zoals hiervoor beschreven startte AVOG al in 1975 met het vooronderzoek naar de ED470. In 2004 hebben wij de autoriteiten al proberen te overtuigen en te bewegen tot een berging te komen om daar uiteindelijk het bewijs te vinden dat de onbekende bommenwerper de ED470 moest zijn. Het duurde nog tot 2012 voordat er enige beweging in dit proces kwam en alle partijen zover waren en in oktober 2013 een berging door de Luchtmachtbergingsdienst werd uitgevoerd. Aanbevelingsbrieven van nabestaanden zorgden er uiteindelijk voor dat ook de gemeenteraad van Bronckhorst overstag ging om de benodigde financiën beschikbaar te stellen.

In 2013 kwam het bergingsproject in een stroomversnelling. De burgemeester van Bronckhorst stelde in januari 2013 een aantal werkgroepen in. Namens de AVOG nam de secretaris hieraan deel, zowel in de *'Algemene Projectgroep Berging vliegtuigwrak Zelhem'* als ook in de *'Wergroep Historie en Educatie'* die een onderwijsproject moest samenstellen voor de plaatselijke scholen. De berging zelf werd voor oktober 2013 gepland en in die maand ook uitgevoerd. Vanzelfsprekend waren alle betrokkenen verheugd dat tijdens de berging het bewijs werd gevonden dat het om de ED470 ging. Gedurende de berging kwamen enkele nabestaanden over om tijdens de publieksdagen de gevonden restanten te bekijken, dat was op 19 en 26 oktober 2013.

Hoewel er volgens de officiële autoriteiten geen menselijke resten waren aangetroffen, heeft deze berging toch geleid tot opluchting en voldoening bij de nabestaanden, te weten dat hun dierbaren in Zelhem aan de Hummeloseweg hun graf hebben gevonden en niet in de Rijn of Waal bij Huissen of Bommel waren verdwenen en in feite heeft deze bemanning hierdoor niet langer de status van vermist. Het gehele project verliep op zich voortreffelijk en ook de publieksdagen, waarop duizenden bezoekers de gevonden materialen kwamen bekijken, waren een groot succes. Het einde van het bergingsproject of wel de afloop verliep echter voor de AVOG zéér teleurstellend. In de vergadering van de 'Algemene Projectgroep Berging vliegtuigwrak Zelhem' van 26 maart 2013 was o.a. het volgende afgesproken:

registratienumm : z15467/INT13-16229  
er  
onderwerp : 3e bijeenkomst berging vliegtuigwrak Zelhem  
datum : 26 maart 2013  
plaats : Gemeentehuis Bronckhorst  
aanvangstijd : 19:00 uur  
- er moet van te voren duidelijke afspraken gemaakt worden over het gevonden materiaal;

In het vervolgoverleg van de 'Algemene Projectgroep Berging vliegtuigwrak Zelhem' van 16 april 2013 met alle betrokkenen (gemeente Bronckhorst, Bergingsdienst / Ministerie van Defensie, Politie, AVOG, Museum Smedekinck, Oudheidkundige Vereniging, plaatselijke pers en Onderwijsveld) was verder het volgende afgesproken:

registratienummer : 15467/INT13-16585  
onderwerp : 4e bijeenkomst berging vliegtuigwrak Zelhem  
datum : 16 april 2013  
plaats : Gemeentehuis Bronckhorst  
aanvangstijd : 19:00 uur  
kunnen komen. Aangegeven wordt dat de gemeente een plek aanwijst waar de spullen opgeslagen worden.

Vrijwel iedereen was er dan ook van uitgegaan dat na beëindiging van de berging er nog een vergadering zou volgen waarin overlegd zou worden op welke wijze het gevonden materiaal op een verantwoorde manier zou worden verdeeld. Van de hierboven aangegeven schriftelijk vastgelegde afspraken is helaas echter in de praktijk door de overheden helemaal niets terecht gekomen.

Het bergingsproject was 28 oktober 2013 afgelopen en direct daarna zijn vrijwel alle waardevolle en tijdens de publieke kijkdagen geëxposeerde vliegtuigonderdelen zonder verder overleg met andere betrokkenen naar Museum Smedekinck in Zelhem gegaan (*enkele markante stukken behield de Bergingsdienst zelf*) en het resterende materiaal ( $\pm 2000$  Kg) is –in samenspraak tussen alléén de Bergingsdienst en de gemeente Bronckhorst– direct afgevoerd en tegen de afspraak in zinloos vernietigd in een shredder. Groot was dan ook de verbijstering niet alleen bij de AVOG maar ook bij andere overlegpartners dat in dezen de overheden (gemeente Bronckhorst en Bergingsdienst / Ministerie van Defensie) zich niet aan de gemaakte afspraken hebben gehouden. Hierdoor is de AVOG bewust op een onbegrijpelijke, walgelijke, zeer brute en onbeschofte manier buiten spel gezet en is er voor ons museum helaas niets overgebleven om op te nemen in de collectie en beschikbaar te houden als waardevol aandenken voor de nabestaanden, hoewel door ons meermalen was aangegeven dat wij weldegelijk belangstelling hadden voor een deel van dit unieke materiaal. Zo is o.a. nog door de voorzitter op 17 oktober 2013 tijdens een privé-rondleiding met de bergingsofficier duidelijk door hem aangegeven dat de AVOG belangstelling had voor een deel van het gevonden materiaal. Dit had de AVOG na alle jarenlange inspanningen en kosten die gemaakt zijn absoluut niet verdiend.

Door deze schandalige afloop heeft het bestuur besloten niet meer samen te werken met de gemeente Bronckhorst (*Educatief Schoolproject WOII*) de Bergingsdienst van het Ministerie van Defensie en andere officiële overheidsinstellingen. Ook nu weer bleken sommige overheden helaas onbetrouwbaar zoals ook al in 2008 na overleg met het Ministerie van Volksgezondheid Welzijn en Sport (Programma / Subsidieregeling Erfgoed van de Oorlog) waarbij beloftes zijn gedaan die óók niet zijn nagekomen.

Aan het bergingsproject “Zelhem” heeft het bestuur, zeker gelet op de jarenlange en intensieve inspanningen om tot deze berging te komen, een krachtig gevoel van onbehagen overgehouden. We zullen het goed onthouden.

*Het is triest en tegelijkertijd ook shockerend te ervaren dat je zelfs de officiële instanties in dit land niet meer op hun schriftelijke woord kunt vertrouwen.*

Peter Monasso – secretaris Stichting AVOG.