

64 jaar later...

Constant Devroe

De heer en mevrouw Georges en Nelly De Lathauwer woonachtig in een riant appartement in het wooncomplex 'The Tennis Gardens' in het Zoute ontmoetten op een reis naar Canada de 83-jarige medereiziger Robert Birney.

Toen de kranige Amerikaan hen vroeg van welke stad in België ze afkomstig waren, antwoordden ze : "We zijn van Knokke-Zoute".

Groot was de verwondering van de heer Birney die vertelde dat hij in 1945 met zijn vliegtuig, een B17, een vliegend fort, een noodlanding maakte in Knokke-Zoute.

Bij hun terugkomst in Knokke wendde de familie De Lathauwer zich naar onze plaatselijke historicus Danny Lannoy, die zo vriendelijk was hen naar mij door te sturen. Toen ging de bal aan het rollen.

Reeds enkele maanden later kregen we het bezoek van de kleinzoon van de Pilot Bernhard Shuff, samen met twee medestudenten. Na hun cursus Spaans in Salamanca kwamen ze het Knokke-Zoute van weleer verkennen.

Een eerste kennismaking gebeurde in de Bronlaan, nabij de historische plaats. Samen met de familie De Lathauwer werd het een zeer drukke dag. Zoveel mogelijk zien op één dag en dan terug naar huis.



Bronlaan, augustus 2007

Van links naar rechts :

Paul Anderson, John Houston, Constant Devroe, Guinus Johnson (kleinzoon van piloot Bernhard Shuff) - Georges en Nelly De Lathauwer.

Bernhard Shuff

We laten de 85-jarige ex-piloot Charles Bernhard Shuff aan het woord :

“Op 22 maart 1945 ondernam ik mijn twintigste gevechtso opdracht en was de piloot van een B17, een viermotorige bommenwerper, beter gekend als een vliegend fort.

De opdracht bestond er in doelen nabij Westerholt, juist over de Rijn, te bombarderen. Het was een gemakkelijke taak die slechts een zestal uren in beslag nam. Gedurende de laatste maand namen de opdrachten acht tot twaalf uur in beslag.

De vliegroute liep vlak oostwaarts in België langsheen de Schelde monding. Op 12000 voet schakelden we over op zuurstof en de formatie begon zich aaneen te sluiten.

Staartschutter Sergeant Joe Britton had zich in zijn enge geschutskoepel gewrongen en liet zijn parachute in de romp van het vliegtuig achter. Zuidwaarts zag hij het Kanaal en aan zijn rechterzijde de Noordzee. Aan de piloot moest hij verslag uitbrengen van de formatie en het vijandelijk afweergeschut.

Sergeant George Cramer had zich eveneens in zijn geschutskoepel gewurmd, draaide het geschut in het rond als test terwijl Sergeant Bernard Hendricks hetzelfde deed in de bovenste geschutskoepel.

Radio-operateur Sergeant Erwin Harrison had bundels aluminiumfolie, kaf genaamd, om gedurende de aanval af te werpen waardoor de Duitse radar gestoord werd.

Ons vliegtuig was uitgerust met een voorziening, bediend door Sergeant Robert Plover, om de vijandelijke radar en radiosignalen te storen.

2de Luitenant Navigator Robert Birney had duidelijke controlepunten op de te volgen route en de tijdsindeling klopte perfect. Hij kon reeds de rook in Wesel zien en liet weten dat het tijd was om de Flakjassen aan te trekken en de helmen op te zetten want de bomaanval zou beginnen.

Staartschutter Sergeant Joe Britton meldde dat er afweergeschut zichtbaar was. Op minder dan twee minuten van het doel werden we geraakt door een drietal voltreffers. Het was alsof we tegen een stenen muur aanvlogen. De cockpit vertoonde verscheidene gaten veroorzaakt door granaatsplinters. Een granaat zo groot als een honkbal, vloog door de vloer en ging er via het dak weer uit. Het springtuig vloog tussen mij en de copiloot William White door.

Zijschutter Sergeant George Lesko werd zwaar gewond door een uiteenspattende granaat. Motor nummer 3 werd getroffen en viel uit. Ik zei tot de navigator : “We hebben geen roer meer, geef mij een koers Birney om terug te keren”. Robert antwoordde : “De bommen zijn nog niet gedropt, blijf bij de groep .” We slaagden erin onze bommen te droppen.

Copiloot White legde de motor stil en plaatste de schroefbladen in vaanstand. Zo stonden ze in een hoek van 90° ten opzichte van de vluchtlijn. Dit remde het vliegtuig meer af.

Navigator 2de Luitenant Robert Birney stippelde een koers uit naar Manston in Kent (Engeland) dat dienst deed als een reusachtige noodlandingsplaats voor getroffen vliegtuigen.

Radio-operateur Sergeant Erwin Harrison "Itch" en Sergeant Bernard Hendricks "Shorty" trachtten de zwaar gewonde Sergeant George Lesko het zo comfortabel mogelijk te maken. Een granaatsplinter had zijn ruggengraat geraakt en hij was buiten bewustzijn.

Ik gaf de controle van het vliegtuig over aan copiloot William White en stapte achteraan in de romp om de opgelopen schade vast te stellen. Iedere afdeling van het vliegtuig was doorzeefd, kabels hingen los te slingeren, de radioapparatuur was volledig vernield en het achterste compartiment verloor zuurstof. Het was onbegrijpelijk dat we in deze toestand de bommenwerper nog konden besturen.

Toen ik de zwaar gewonde Sergeant George Lesko zag, gaf ik aan de Sergeanten Harrison en Hendricks het bevel de parachute van de gewonde aan een vaste lijn vast te haken en hem zo naar buiten te duwen. Ze zegden dat ze zijn parachuteharnas doorgesneden hadden om zijn kwetsuur te verzorgen en dat ze de plunjezak waar ondermeer een reserve valscherf in zat, vergeten waren.

We naderden de kust en zagen een Amerikaans konvooi de Scheldemonding opvaren. Vlugschoten we groene vuurpijlen af om te tonen dat we "friendlies" waren.

Sergeant Hendricks meldde mij dat motor nummer 2 in brand stond. We maakten vanaf 8500 voet een vlugge daling, remkleppen volledig ingeschakeld, wielen neer. Later beweerde Sergeant Hendricks dat die vlugge daling waarschijnlijk de vlammen van de benzinetanks wegviel. Wie weet?

We moesten nu ten spoedigste een noodlanding maken. Navigator Robert Birney zei dat er een landingsstrook voor gevechtsvliegtuigen onder ons lag, bekend als Knock-Zoute B-83 en vroeg mij of ik het groot vliegtuig daar kon laten landen. "Ik kan het ding op een postzegel neerzetten" grapte ik en gaf meteen bevel de remkleppen in te schakelen en het landingsgestel neer te laten.

Een jachtvliegtuig maakte aanstalten om de landingsbaan te verlaten en ik dacht: "Haast je maar kereltje want weldra krijg je gezelschap."

Een vuurpijl werd van uit de cockpit afgeschoten en toen de rook wegtrok, stelde ik vast dat de roerkabel stukgeschoten was. Ik was van plan in glijvlucht te dalen hetgeen zonder roer onmogelijk was. De hoogte en de snelheid waren nu te groot. We moesten ergens landen.

Op het einde van de startbaan zag ik een tamelijk effen vlakte en besloot daarop een buiklanding

te maken, wat veiliger was want ik wist niet of er daar putten of rotsen waren. Toen beval ik aan de copiloot White om de wielen op te trekken. Door het geraas hoorde hij het bevel niet en ik brulde : "Wielen omhoog !"

Enkele seconden later raakte het vliegtuig zachtjes de grond, gleed verder en maaide met de rechtervleugel enkele jonge dennen af, net een zeis die het gras afmaaide.

Het was een zeer zachte landing, want nadat de copiloot White naar de gewonde rompschutter Sergeant Lesko ging zien, was hij vergeten bij het terug plaatsnemen zijn veiligheidsgordel vast te maken en toch bleef hij rustig op zijn plaats zitten.

Navigator Birney en Sergeant Hendricks stonden achter onze zetels, schudden elkaar de hand: "Prachtige landing!"

"Maak dat je hier wekomt we staan in brand" brulde ik en trachtte zelf door het venster weg te komen. Maar in mijn haast vergat ik mijn parachuteharnas af te haken en bleef in de vensteropening vastzitten. Vliegensvlug haakte ik af, kroop door het venster en plofte naar beneden, maar was vergeten dat het vliegtuig met de rechtervleugel hoog op de dennen lag.

Navigator Birney ontsnapte door de neus van het vliegtuig, waarvan het plexiglas verbrijzeld was. De copiloot White en sergeant Hendricks vluchtten door het bommenruin naar buiten. De andere bemanningsleden droegen Sergeant Lesko in een deken gewikkeld naar een ambulance, die ondertussen gearriveerd was. Later verklaarde een militaire dokter dat de sergeant overleden was.

De bemanning werd in een hotel nabij de zeedijk ondergebracht en genoot er van een uitstekende verzorging. Op een middag werden we uitgenodigd door de uitbater Honoré Verstringhe van het nabij gelegen restaurant 'Les Hirondelles' voor een lekkere maaltijd met kip en rode wijn.

Na die dagen van rust vlogen we met een C-47 van Brussel naar onze basis in Grafton-Underwood.

In april volbrachten we nog vijf opdrachten. Vier dagen later stond de 8ste Luchtmacht voor goed aan de grond.

Noot :

Navigator Robert Birney kon de rook zien in Wesel. Dit was geen wonder want de volgende dag zou zowel ten noorden als ten zuiden van Wesel de Rijn worden overgestoken door de 51 ste Highland Division, de 1st Command Brigade en wat zuidelijker door de troepen van het IX Amerikaanse Leger.

Het was precies om die doorbraak te vergemakkelijken dat de Amerikaanse "Fortresses" op 22 maart dit gebied ten noorden van Essen moesten bombarderen. Dit om de Duitse troepen en hun materiaal te treffen in hun onderkomens en kantons, waarbij Westerholt zou bedacht worden met meer dan 250 ton aan bommen.

Knocke-Zoute stond voor noodlandingen van geallieerden bekend als "B-83".



B 17 Vliegend fort.



*Voorman van links naar rechts : Copiloot 2nd Lt. William White, Pilot 2nd Lt. Bernard Shuff, Navigator 2nd Lt Robert Birney, Bombardier Charles Abbott, Sgt Bernard Hendricks
 achteraan van links naar rechts : Sgt. George Craner, Sgt. George Lesko, Sgt. Joseph Britton, Sgt Erwin Harrison
 (foto genomen in december 1944)*



April 1945

Mevrouw Margareta Lanibrecht, echtgenote van André De Leyn, soldaat Eduin Svensen, Canadese landbouwer afkomstig uit Zweden en zevenjarig zoonje Danny De Leyn, dat later piloot werd.



April 1945

Julien Vanlandschoot (1928) zoon van brasseur Constant Vanlandschoot vertelde dat het vliegtuig juist binnen de plaigetraptte omheining van het golfterrein aan de Lekkerbosk lag, bij de Knokkensuurs heler bekend als "de misuur golf".



Geschutskoepel van de B17.



*De plaats waar de brandende B17 ligt, is afgezoomd met witte linten.
De plaatsen van landmijnen gezuiverd, werden door de genisten gemarkeerd met witte linten.*



*Mei 1945 - Henri Vermeersch, bedisnde op het vliegveld van het Zoute, nam een bickje van de uitgebrunde B17.
Hortense Reubens, echtgenote van Henri met haar dochters : Denise, Jacqueline en haar neefje Germain Vermeersch.
Het meisje rechts is onbekend.*



*Mei 1945
Boven op het wrak : Denise, Germain en Jacqueline.
Vooraan staat Hortense, echtgenote van Henri Vermeersch, die naar de camera kijkt.*

In mei laatstleden kwamen de ex-navigator Robert Birney, zijn echtgenote Margaret, zoon Reed en kleindochter Lauren voor een vierdaags bezoek naar Knokke. De familie De Lathauwer bezorgde hen een prinselijke ontvangst.

We hadden het genoeg en terug op sleeptouw te nemen. Zo gingen we terug met mijn oude legerjeep naar de plaats van de noodlanding en daarna naar het gewezen vliegveld nabij het vogelreservaat. Alle herinneringen werden bovengehaald.

Een gebeurtenis om nooit te vergeten. Bedankt Georges en Nelly voor jullie gastvrijheid en dankzij jullie werd een stukje geschiedenis op kaart gezet.



Van links naar rechts : Robert Birney, Constant Devroe, Lauren Birney, Margaret Birney, Reed Birney.



Bronlaan, 30 januari 2008

Van links naar rechts :

Constant Sys (85 jaar), piloot Dany Deleyn (70 jaar), Norbert Sandelé (77 jaar), Constant Devroe (91 jaar), Omer Sys (74 jaar)