

Peter Jacobs

HELDHAFTIGE MISSIES IN WOII

Raids vanuit de lucht, op zee en
in het hart van bezet gebied



Karakter Uitgevers B.V.

Inhoud

Inleiding	7	
Hoofdstuk 1	De bruggen bij Maastricht	13
Hoofdstuk 2	De Italiaanse vloot bij Tarente	20
Hoofdstuk 3	De aanval op de <i>Gneisenau</i>	31
Hoofdstuk 4	Breng de <i>Bismarck</i> tot zinken!	36
Hoofdstuk 5	De landing bij de rivier de Litani	44
Hoofdstuk 6	Het bombardement op Bremen	55
Hoofdstuk 7	Het hoofdkwartier van Rommel	63
Hoofdstuk 8	Vågsøy	69
Hoofdstuk 9	Operatie Postmaster	78
Hoofdstuk 10	Ontsnapping via het Kanaal	85
Hoofdstuk 11	Bruneval	93
Hoofdstuk 12	Saint Nazaire	109
Hoofdstuk 13	Boulogne	121
Hoofdstuk 14	Augsburg	126
Hoofdstuk 15	Barricade	137
Hoofdstuk 16	De batterijen Hess en Goebbels te Dieppe	144
Hoofdstuk 17	Verkenningstocht naar Sainte Honorine-des-Pertes	155
Hoofdstuk 18	Barce	160
Hoofdstuk 19	Basalt	170
Hoofdstuk 20	Cockleshell Heroes	174
Hoofdstuk 21	De Chindits	189
Hoofdstuk 22	De zwaarwaterfabriek Vemork in Telemark	199
Hoofdstuk 23	De Dam Busters	207
Hoofdstuk 24	Dwergonderzeeboten in actie tegen de <i>Tirpitz</i>	216
Hoofdstuk 25	Verkenning van de invasiestranden in Normandië	228
Hoofdstuk 26	De gevangenis van Amiens	234
Hoofdstuk 27	De Pegasusbrug	242
Hoofdstuk 28	De brug die net iets te ver weg lag	253
Hoofdstuk 29	Valli di Comacchio	270
Hoofdstuk 30	De inzet van dwergonderzeeboten tegen de <i>Takao</i> en de <i>Myōkō</i>	278

Dankwoord	285
Afkortingen- en woordenlijst	289
Bibliografie	291
Register	295

Inleiding

Tot de belangrijke strategische confrontaties die tijdens de Tweede Wereldoorlog hebben plaatsgevonden, behoren ook talloze gedurfde, door Britse eenheden uitgevoerde acties in zo'n beetje alle operationele strijdtoneelen ter wereld – zowel ter land, ter zee als in de lucht. Qua omvang varieerden deze raids enorm. Bij sommige waren duizenden manschappen betrokken, zoals bij Dieppe, Arnhem en in de jungle van Birma, terwijl weer andere werden uitgevoerd door slechts een handvol mannen, en in sommige gevallen zelfs door één of twee man. Tot die laatste categorie behoort een actie die is uitgevoerd door twee mannen in een kano, met als doelwit een vijandelijk schip in de door de Duisters bezette haven van Boulogne, en een missie waarbij twee mannen nacht na nacht vanuit een dwergonderzeeboot naar de kust zwommen om enkele stranden van Normandië te verkennen, waar kort daarna de uiterst belangrijke landingen zouden plaatsvinden.

Hoewel sommige acties voor eeuwig in het collectieve geheugen zijn gebrand omdat er een indrukwekkende film van is gemaakt en de naam ervan tot een begrip is geworden, zoals de legendarische Dam Busters, zijn andere raids, die niet minder vermetel of dramatisch waren, in vergeten archieven terechtgekomen en worden die alleen nog maar herinnerd door de mannen die eraan hebben deelgenomen. Dat laatste kan een aantal redenen hebben. Sommige van die acties zijn op duizenden kilometers afstand van Groot-Brittannië uitgevoerd, of er waren specialistische eenheden bij betrokken waarvan de bevolking toentertijd het bestaan niet eens kon bevroeden, zoals de actie bij Barce in Noord-Afrika, uitgevoerd door de Long Range Desert Group (LRDG) en een actie waarbij tegen het einde van de klaarblijkelijk vergeten oorlog in het Verre Oosten twee dwergonderzeeboten werden ingezet tegen Japanse kruisers in de Straat Johore bij Singapore. Sommige liepen uit op een dramatische

mislukking, zoals de rampzalige verkenningstocht naar Sainte Honorine-des-Pertes, terwijl weer andere opzettelijk voor het thuisfront werden verzwegen, zoals de landing bij de rivier de Litani in Libanon, waar een actie van Britse commando's tegen Vichy-strijdkrachten tot slachtoffers onder de Franse troepen leidde. Maar hoewel aan sommige raids toentertijd nagenoeg geen bekendheid werd gegeven, werden weer andere als de gelegenheid bij uitstek gezien om het Britse publiek eindelijk eens met goed nieuws te confronteren. Het tot zinken brengen van het machtige Duitse slagschip de *Bismarck* bijvoorbeeld, of de succesvolle commandoraid op Vågsøy, aan de Noorse westkust, die beide plaatsvonden in 1941, werden beschouwd als nieuws dat te goed was om niet met het publiek te delen, en de deelnemers aan beide acties werden bij hun terugkeer als helden onthaald.

Naarmate de oorlog voortduurde, ontwikkelde zich bij deze acties een zeker patroon. In 1940, toen het overleven van Groot-Brittannië de allerhoogste prioriteit had, ontbraken maar al te vaak de middelen, en ook de expertise, om acties tegen de vijand te ondernemen. Maar door het opzetten van nieuwe organisaties, zoals de Army Commandos en de Special Operations Executive (SOE), in het leven geroepen door de Britse eerste minister Winston Churchill om 'Europa in vuur en vlam te zetten', traden bij het uitvoeren van speciale acties nieuwe spelers aan, mannen die op hun vakgebied al snel tot kundige specialisten uitgroeiden. In die fase van de oorlog was het van het grootste belang om de vijand op elke mogelijke manier verliezen toe te brengen, maar sommige van die eerste commandoraids kenden een overhaaste voorbereiding en liepen daardoor regelmatig rampzalig af. Een voorbeeld van zo'n totaal mislukte commandoactie vond plaats tegen het einde van 1941 en was gericht tegen het vermoedelijke hoofdkwartier van generaal Erwin Rommel in Noord-Afrika; het was de laatste van een serie raids die door menigeen als net iets te doldriest werd beschouwd. De inlichtingen waarop deze actie was gebaseerd bleek hopeloos achterhaald en kwam de commando's op het verlies van enkele van hun beste mensen te staan.

Vanaf eind 1941 tot aan de geallieerde invasie van het noordwesten van Frankrijk in juni 1944, waren er meerdere Britse eenheden in staat om de oorlog op diverse manieren naar vijandelijk gebied te verplaatsen. Naast de conventionele strijdkrachten van het Britse imperium – de Royal Navy (de Britse marine), de British Army (het leger) en de Royal Air Force (de RAF, de luchtmacht) – waren er binnen de drie krijgsmachtonderdelen nog heel wat kleinere eenheden actief: de Small Scale

Raiding Force, de Combined Operations Pilotage Parties, 101 Troop, de Royal Marines Boom Patrol Detachment en de Long Range Desert Group, om er een paar te noemen. Al snel werd duidelijk dat de acties met andere organisaties gecoördineerd moesten worden, maar zelfs in het verdere verloop van de oorlog gebeurde dat niet altijd optimaal. Een voorbeeld: toen een groepje Britse mariniers een van de meest uitputtende raids ondernam, waarbij de mannen honderd kilometer een rivier op moesten peddelen om een aanslag te plegen op vijandelijke schepen in de door de Duitsers bezette Franse havenstad Bordeaux, een geschiedenis die later bekend zou worden onder de naam 'the Cockleshell Heroes' (de Notendophelden), gebeurde dat zonder dat ze ervan op de hoogte waren dat de SOE bezig was met de voorbereidingen voor een actie in dezelfde haven.

Van de vele Britse raids die tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn uitgevoerd, mogen sommige op z'n zachtst gezegd behoorlijk gewaagd worden genoemd. Als het niet om ware gebeurtenissen ging, zou je haast moeite hebben ze te geloven. Een daarvan was de raid op Saint Nazaire, die vaak omschreven wordt als een van de meest gedurfde acties van de oorlog. Voor deze actie werd een oorlogsschip van de Royal Navy volgestopt met explosieven, dat vervolgens in volle vaart de deuren van het droogdok moest rammen, zodat het dok niet langer gebruikt kon worden. Een andere was de legendarische Bruneval-raid; bestond er een betere manier om erachter te komen hoe een vijandelijke radar werkte dan er eentje in handen zien te krijgen, die te ontmantelen en vervolgens de belangrijkste componenten ervan voor verdere analyse mee naar Engeland te nemen? En dan was er nog de door de SOE uitgevoerde raid waarbij drie vijandelijke vaartuigen voor de westkust van Afrika uit een neutrale Spaanse haven gekaapt moesten worden, een actie die later als een klassieke SOE-raid werd omschreven, en zo kan ik nog wel even doorgaan.

De betekenis van al die missies varieert enorm. Sommige hielpen bij het behalen van een tactisch voordeel binnen een aanzienlijk grotere actie, bijvoorbeeld de actie bij de Valli di Comacchio, terwijl bij weer andere belangrijke inlichtingen werden verzameld, zoals de acties die door de Small Scale Raiding Force aan de overkant van het Kanaal werden uitgevoerd. Sommige leverden een bepaald bewijs, zoals de eerste op geringe hoogte en bij daglicht uitgevoerde bomaanval op het in Beieren gelegen Augsburg, die liet zien waartoe de Lancaster, de nieuwste Britse viermotorige zware bommenwerper in staat was, terwijl andere acties repercussies tot gevolg hadden die veel verdergingen dan

de omvang van de raid zelf, zoals de commandoactie op het Kanaaleiland Sark, die resulteerde in Hitlers beruchte *Kommandobefehl*, waarin nadrukkelijk werd gesteld dat iedere geallieerde commando die door de Duitsers gevangen werd genomen onmiddellijk terechtgesteld moest worden, ook al was hij in uniform en ook al was hij bereid zich over te geven. Zelfs nu zijn sommige raids nog steeds onderwerp van discussie en debatteren naoorlogse historici nog steeds of ze al dan niet als een succes moeten worden beschouwd: een actie waarover nog steeds onenigheid bestaat is de op geringe hoogte door RAF Mosquito's uitgevoerde aanval op de gevangenis van Amiens. Het feit dat er omvangrijke middelen werden ingezet voor het tot zinken brengen of neutraliseren van grote Duitse oorlogsschepen – de *Bismarck*, *Tirpitz*, *Scharnhorst*, *Gneisenau* en de *Prinz Eugen* – laat zien hoe bang men toentertijd voor deze schepen was, en dan met name Churchill; als deze schepen op de Atlantische Oceaan vrijelijk hun gang hadden kunnen gaan, had de oorlog wel eens totaal anders kunnen aflopen. En nu we toch aan het speculeren zijn over hoe de Tweede Wereldoorlog geëindigd zou kunnen zijn: wie weet hoe de afloop was geweest als de raid op de waterkrachtcentrale Vemork bij Telemark in Noorwegen, en het vervolgens tot zinken brengen van de veerboot *Hydro* op de Tinsjø waren mislukt. Het wordt door velen als de belangrijkste actie van de SOE tijdens de oorlog beschouwd, een die voorkwam dat de nazi's in het bezit zouden komen van deuteriumoxide, beter bekend als zwaar water, dat heel goed door de Duitsers gebruikt had kunnen worden voor de productie van kernwapens – nog zo'n onderwerp waarover na de oorlog nog heel vaak is gedebatteerd!

Ik heb dertig raids en verkenningsmissies geselecteerd die ter land, ter zee en in de lucht zijn uitgevoerd, missies die ik als de meest gedurfde van de Tweede Wereldoorlog beschouw. In plaats van te veel soortgelijke raids te beschrijven, heb ik geprobeerd een zo veelzijdig mogelijke selectie samen te stellen waarin alle krijgsmachtonderdelen en alle belangrijke operatiegebieden aan bod komen, variërend van acties waarbij duizenden manschappen betrokken waren, tot aan kleinschalige operaties waarvoor slechts enkele personen werden ingezet, zodat iedereen is vertegenwoordigd die zo moedig in al die verschillende delen van de wereld strijd heeft geleverd: van het noorden van Noorwegen tot aan de Kanaaleilanden en de Afrikaanse westkust, en van Noordwest-Europa tot Noord-Afrika, het Midden- en het Verre Oosten. Bij de acties die vanuit de lucht zijn uitgevoerd, heb ik ervoor gezorgd dat er raids beschreven worden waarin verschillende type toestellen van de

RAF en de Fleet Air Arm zijn ingezet – de Battle, de Blenheim, de Beaufort, de Swordfish, de Mosquito en de Lancaster – zodat alle dappere bemanningen die met deze verschillende types hebben gevlogen vertegenwoordigd zijn. Wat de omvang van de operatie of de locatie ervan ook geweest mag zijn, voor de raids die ik heb geselecteerd was stuk voor stuk een krachtige leiding nodig en moesten de mannen die eraan hebben deelgenomen buitengewoon koelbloedig zijn. Uiteraard waren niet alle operaties succesvol. Sommige acties liepen rampzalig af, maar de mannen die aan deze raids hebben deelgenomen, deden dat in het besef dat de kans bestond dat ze niet zouden terugkeren. Heel wat van hen werden voor hun wapenfeiten onderscheiden, sommigen zelfs meer dan eens, en waar daar sprake van is heb ik die onderscheidingen als volgt afgekort: Victoria Cross (VC); Distinguished Service Order (DSO); Distinguished Service Cross (DSC); Military Cross (MC); Distinguished Flying Cross (DFC); Distinguished Conduct Medal (DCM); Conspicuous Gallantry Medal (CGM); Distinguished Service Medal (DSM); Military Medal (MM) en Distinguished Flying Medal (DFM).

Dit zijn dertig verhalen over buitengewone moed en onverschrokkenheid bij mannen die het vaak niet konden navertellen. Ik heb ze in chronologische volgorde op papier gezet om te laten zien welke plaats ze innemen binnen de totale context van de oorlog, en ik heb dan ook niet geprobeerd ze op een andere manier te rangschikken. Bij het samenstellen ervan ben ik me er zeer van bewust geweest dat het selecteren van deze raids vergeleken kan worden met het vragen naar iemands dertig favoriete films, boeken of muzieknummers – iedereen heeft zijn eigen lijst met favorieten. Uiteindelijk is zo'n keuze altijd een persoonlijke zaak, en dit is dan ook mijn selectie. Mijn hele leven heb ik inspiratie uit deze raids geput, en ik hoop dan ook dat dat ook bij u het geval zal zijn.

Geniet van het boek!

HOOFDSTUK 1

De bruggen bij Maastricht

12 mei 1940

Al sinds de instelling ervan door koningin Victoria in 1856, is het Victoria Cross de hoogste militaire onderscheiding binnen het Britse Gemenebest, een die alleen wordt toegekend voor daden die getuigen van onvervalste moed, en waarbij de rang of het milieu waartoe de ontvanger behoort geen enkele rol speelt. Het feit dat de onderscheiding tijdens de Tweede Wereldoorlog slechts tweeëndertig keer aan vliegers werd uitgereikt, geeft aan hoe bijzonder de toekenning ervan is, en het is dan ook uniek dat het vc aan twee leden van dezelfde bemanning werd toegekend. En juist daarom begint het boek met gedurfde acties dan ook met deze twee mannen: Donald Garland en Thomas Gray, de piloot en de waarnemer van een Fairey Battle die zo moedig aan een ogenschijnlijk onmogelijke taak begonnen.

De Fairey Battle was een eenmotorige lichte bommenwerper. Het toestel werd aangedreven door dezelfde Rolls-Royce Merlin-motor die bij de modernste RAF-jagers, de Supermarine Spitfire en de Hawker Hurricane, voor hun snelheid en buitengewone prestaties zorgde, maar in tegenstelling tot de jachtvliegtuigen, moest de Battle het gewicht van een driepersoons bemanning en een in de vleugels meegevoerde bommenlast van vier 112kg-bommen meetersen. Hoewel het toestel er rank en snel uitzag, was de Battle zo'n 160 kilometer langzamer dan de nieuwe generatie jagers die op dat moment in gebruik werd genomen, had het een beperkte actieradius, was het minder wendbaar en was het buitengewoon kwetsbaar als het door het luchtdoelgeschut vanaf de grond onder vuur werd genomen. In de lucht kon het zich verdedigen met één enkel machinegeweer dat in de stuurboordvleugel was gemonteerd, terwijl een tweede mitrailleur door de radiotelegrafist/boordschutter

achter in de cockpit werd bediend. Eerlijk gezegd was de Battle al verouderd op het moment dat het toestel in gebruik werd genomen, maar de RAF bleef het type na het uitbreken van de oorlog inzetten omdat er simpelweg geen beter toestel voorhanden was.

Voor de bemanningen van 12 Squadron verliepen de eerste acht maanden van de Tweede Wereldoorlog verhoudingsgewijs weinig gedenkwaardig. Nadat ze na het uitbreken van de oorlog in september 1939 als een van de tien met lichte bommenwerpers uitgeruste squadrons haastig naar Noord-Frankrijk waren vertrokken om daar deel uit te maken van de RAF Advanced Air Striking Force, waren ze maar weinig in actie gekomen, en als ze al waren opgestegen was dat uitsluitend voor verkenningsmissies geweest. Het squadron was neergestreken op een airstrip in de buurt van Amifontaine, zo'n veertig kilometer noordwestelijk van Reims.

Toen, tijdens de vroege uren van 10 mei 1940, veranderde alles. Aan de periode die later de *Phoney War*, de Schaduwoorlog, zou worden genoemd, kwam plotseling en op dramatische wijze een eind toen Duitse leger- en luchtmachteenheden Noord-Frankrijk en de Lage Landen aanvielen. Pantserenheden van de Duitse hoofdmacht dreven al snel een wig in de geallieerde eenheden in België en omsingelden deze, waarbij een aantal uiterst belangrijke bruggen over het Albertkanaal in Duitse handen was gevallen.

Twee van deze bruggen bevonden zich vlak bij de Belgisch-Nederlandse grens, bij de plaatsjes Vroenhoven en Veldwezelt, even ten westen van Maastricht. Op de ochtend van 12 mei kregen vrijwilligers van 12 Squadron het verzoek om op zeer korte termijn een belangrijke opdracht uit te voeren. De vrijwilligers die naar voren traden hadden geen flauw idee wat de missie behelsde en kregen ook geen tijd om voorbereidingen te treffen; terwijl de zes bemanningen zich naar de briefing begaven, waren ze nog steeds bezig bij te komen van de verliezen die het squadron had geleden op de openingsdag van het Duitse offensief, twee dagen eerder, toen drie van de vier Battles die opdracht hadden gekregen oprukkende vijandelijke troepen in Luxemburg te bombarderen niet waren teruggekeerd.

Terwijl de vrijwilligers naar de briefing luisterden, beseften ze al snel dat ze voor een bijzonder moeilijke taak zouden komen te staan. De beoogde doelwitten waren twee bruggen ten westen van Maastricht, die bij Vroenhoven en Veldwezelt, bruggen die niet door de zich terugtrekkende grondtroepen waren opgeblazen en die nu door de Duitse strijdkrachten gebruikt konden worden om België verder binnen te

trekken. Eerste luitenant Norman Thomas zou de eerste, uit drie toestellen bestaande sectie leiden, de sectie die de betonnen brug bij Vroenhoven zou aanvallen, terwijl de tweede sectie, die de opdracht had om de stalen brug bij Veldwezelt te bombarderen, onder commando stond van een 21-jarige Ier, eerste luitenant Donald Garland.

Nadat de bruggen intact in handen van de Duitsers waren gevallen, waren die absoluut niet van plan ze door hun tegenstander te laten vernietigen, en dus werd er behoorlijk wat materieel ingezet, waaronder luchtdoelgeschut en luchtdekking door jachtvliegtuigen, om ze te beschermen. Daarom kregen de Battle-bemanningen tijdens de briefing te horen dat ze boven het doelgebied Hurricanes konden verwachten, die voor de Battles uit het luchtdoelgeschut onder vuur zouden nemen en het zouden opnemen tegen de Duitse jachtvliegtuigen die in de buurt op de loer zouden liggen.

Thomas en Garland zetten een plan op. Ze besloten verschillende soorten aanvallen uit te voeren om het de vijandelijke verdediging zo moeilijk mogelijk te maken, zodat de Battle-bemanningen wat meer kans op succes zouden hebben, en dus niet met zes toestellen op dezelfde hoogte en gelijktijdig richting Maastricht te vliegen. Thomas koos ervoor om zijn sectie op een hoogte van 1.800 meter naar het doelwit te leiden en dan in een duikvlucht de brug bij Vroenhoven aan te vallen, terwijl Garland er de voorkeur aan gaf om de brug bij Veldwezelt laagvliegend te naderen en die dan van geringe hoogte te bombarderen.

Kort na achten in de ochtend klommen de bemanningen in Amifontaine aan boord van hun Battles. Eén toestel bleek technisch niet in orde, en dus zat er voor Thomas niets anders op dan de aanval op de brug bij Vroenhoven met slechts twee toestellen uit te voeren, waarbij de andere Battle gevlogen zou worden door de 20-jarige tweede luitenant Tom Davy. Enkele minuten later stegen de Battles op en gingen ze op weg naar Maastricht. Ondertussen waren er ook acht Hurricanes opgestegen vanaf het nabijgelegen Berrie-au-Bac, maar in plaats van als jagers op te treden en in afwachting van de Battles het doelgebied vast onder vuur te nemen, werden de Hurricanes binnen de kortste keren een prooi van een grote formatie Messerschmitt Bf 109's die op hen neer dook.

Toen de twee Battles bij het doelgebied arriveerden, waren de Hurricanes al in een felle strijd verwickeld en hadden ze de grootste moeite zich hun tegenstanders van het lijf te houden. De taak waarvoor de Battle-bemanningen zich nu zagen gesteld was zwaarder dan ze ooit hadden kunnen vermoeden. Terwijl Thomas en Davy op Vroenhoven

aanvlogen, werden ze al snel door het Duitse luchtdoelgeschut opgemerkt en werden ze blootgesteld aan een waar spervuur. Tussen de rook en enkele wolken door konden de vliegers hun doelwit zien liggen, maar al snel daarna werden ze ontdekt door de Bf 109's die de bruggen verdedigden.

Onverschrokken en volledig gefocust op hun taak begonnen Thomas en Davy hun aanval vanuit het zuidwesten. Terwijl de twee Battles op weg waren naar hun doelwit, merkten ze al snel dat ze, terwijl ze dwars door het afweervuur in de richting van de brug doken, ook nog eens door Duitse jagers onder vuur werden genomen. Tijdens hun aanval werden beide Battles herhaaldelijk getroffen, maar Thomas en Davy zetten hun aanval door, slaagden erin hun bommen boven de brug af te werpen en draaiden toen scherp weg in een poging het vege lijf te redden.

Hoewel hun bommen doel troffen en de brug enige schade opliep, bleef hij intact. Thomas, wiens toestel – met de squadroncode/vliegtuigletter 'PH-F' – nu talrijke keren was geraakt, had de grootst mogelijke moeite zijn vliegtuig onder controle te houden en besepte al snel dat hij zijn Battle nooit meer tot aan de eigen linies in de lucht zou kunnen houden, en gaf zijn twee bemanningsleden, sergeant B.T.P. Carey, de waarnemer, en radiotelegrafist/boordschutter korporaal T.S. Champion, opdracht het vliegtuig te verlaten vóór het in de buurt van de brug zou neerstorten; ze overleefden het alle drie en werden krijgsgevangen genomen.

Davy's toestel, 'PH-G', was ook geraakt, maar zijn boordschutter, een 21-jarige Canadees, soldaat eerste klasse Gordon Patterson, was het al twee keer gelukt om een aanval van vijandelijke jachtvliegtuigen af te slaan, zodat zijn piloot de brug kon blijven aanvliegen. Nadat het toestel zijn bommen had afgeworpen, krom het steil omhoog en maakte tegelijkertijd een bocht in de richting van het wolkendek, toen het opnieuw door een Bf 109 werd aangevallen, die van boven op de Battle neerdook. Patterson slaagde er opnieuw in de aanvaller onder vuur te nemen, en de Bf 109 werd voor het laatst gezien toen het met een rooksluier achter zich aan in de wolken verdween.

Op dat moment trok Davy's toestel ook al een lange rooksluier achter zich aan, en zowel Patterson als de waarnemer, sergeant G.D. Mansel, meldden dat de benzinetank in de bakboordvleugel in brand stond. Ze bevonden zich op slechts vijf kilometer noordoostelijk van Maastricht toen Davy zijn twee bemanningsleden opdracht gaf van hun parachute gebruik te maken. Nadat ze het toestel hadden verlaten, vloog Davy

terug in de richting van de geallieerde linies. De brand was blijkbaar vanzelf uitgegaan en hij besloot in de cockpit te blijven zitten. Hij zag dat hij erg veel brandstof verloor, maar slaagde er toch in de eigen linies te bereiken en wist op enkele kilometers afstand van zijn thuisbasis een noodlanding te maken.

Hoewel het toestel ernstig beschadigd was geraakt, werd het later naar Amifontaine overgebracht, en uiteindelijk bleek het van de vijf toestellen die aan de actie hadden deelgenomen de enige Battle te zijn die kans had gezien terug te keren. Aan Davy werd later het DFC toegekend vanwege de door hem betoonde moed tijdens de aanval op de brug bij Vroenhoven en voor het feit dat het hem gelukt was zijn toestel terug naar de eigen linies te brengen. Zijn waarnemer, Mansell, slaagde erin uit handen van de Duitsers te blijven en wist korte tijd later de geallieerde linies te bereiken, maar Patterson brak een arm en een botje in zijn linkervoet, en zag daardoor geen kans meer te ontsnappen. Uiteindelijk werd hij krijgsgevangen gemaakt en werd hij behandeld in een ziekenhuis in Luik. Aan Gordon Patterson werd later de DFM toegekend voor het voldoende lang afweten van de aanvallende Messerschmitts om de vlieger in staat te stellen het bombardement op de brug daadwerkelijk uit te voeren; deze toekenning betekende de eerste Canadese DFM van de Tweede Wereldoorlog.

De tweede sectie, onder commando van Garland, was enkele minuten na Thomas en Davy van Amifontaine opgestegen. De drie Battles vlogen op geringe hoogte en onder een laaghangend wolkendek in de richting van hun doelwit. Garlands waarnemer in 'PH-K', sergeant Tom Gray, kwam uit een gezin met zeven zonen uit Wiltshire, en zou over enkele dagen 26 worden. Hij was op 15-jarige leeftijd als aspirant bij de RAF gekomen, en na zijn leerperiode op Halton had hij een tijdlang aan vliegtuigmotoren gesleuteld, maar op een gegeven moment had hij zich als vrijwilliger bij de vliegdiens gemeld; dit was zijn eerste operationele bombardementsvlucht. Het derde bemanningslid was radiotelegrafist/boordschutter korporaal Lawrence Reynolds uit Guildford in Surrey, die nog maar net twintig was.

De twee andere piloten in Garlands sectie waren tweede luitenant I.A. McIntosh in 'PH-N' en de 28-jarige sergeant Fred Marland in 'PH-J'. Tegen de tijd dat ze de brug bij Veldwezelt konden zien, waren de drie Battles al waargenomen vanaf de grond en wachtte hun hevige afweervuur. Nog voor ze goed en wel met het aanvliegen naar het doelwit konden beginnen, werd McIntosh' toestel in de hoofdbrandstoftank geraakt en vloog het in brand. McIntosh wierp snel zijn bommen af en draaide

weg, en slaagde erin een noodlanding te maken in de buurt van Neerharen, iets ten zuidoosten van Genk. Hij en zijn twee bemanningsleden, sergeant N.T.W. Harper en korporaal R.P. MacNaughton, werden allen krijgsgevangen gemaakt.

Omdat ze niet langer in de buurt wilden blijven dan strikt noodzakelijk was, gingen de twee resterende Battles zo snel mogelijk tot de aanval over. Zonder ook maar één moment terug te schrikken vlogen Garland en Marland recht op de door het luchtdoelgeschut opgeworpen barrage af en leken de flak waardoor ze werden begroet simpelweg te negeren. Ondanks de intensiteit van het afweervuur leidde een koelbloedige Garland de twee resterende Battles tijdens de vlakke duikaanval richting brug. Nadat hij zijn bommen had afgeworpen, werd Garlands toestel opnieuw aangevallen, deze keer door vijandelijke jachtvliegtuigen. Toen hij keek waar de andere Battle zijn aanval uitvoerde, zag hij nog net hoe de neus van Marlands toestel plotseling omhoog schoot, waarna de Battle opzij rolde, onbestuurbaar raakte en zich in de buurt van Veldwezelt in de grond boorde; Marland, zijn waarnemer, de 24-jarige sergeant Ken Footner, en zijn radiotelegrafist/boordschutter, de 22-jarige korporaal John Perrin, vonden daarbij de dood.

Garlands bommen kwamen op het westelijke landhoofd van de brug terecht, en richtte daar aanzienlijke schade aan, maar hij beseftte dat hij in een buitengewoon hopeloze situatie verkeerde. De Battle was geen partij voor de Bf 109's die nu in grote aantallen op hun hulpeloze prooi neerdoken, en werd vrijwel onmiddellijk uit de lucht geschoten. Het vliegtuig kwam neer in het plaatsje Lanaken, dat vier kilometer ten noorden van Veldwezelt ligt; er waren geen overlevenden.

Van de vijftien bemanningsleden van de vijf Battles die aan de aanval hadden deelgenomen, kwamen er zes om en werden er zeven krijgsgevangen genomen. Hoewel het zonder meer een tragisch verlies genoemd mag worden, was het een gelukkige bijkomstigheid dat een van de Hurricane-piloten die erop uit waren gestuurd om tegenstanders uit de buurt van de bommenwerpers te houden, getuige was van de moed die door de Battle-bemanningen bij de bruggen over het Albertkanaal werd betoond, en hij was het dan ook die later meldde hoe onverschrokken en vastbesloten de bemanningen bij de aanvallen waren geweest, ondanks de geweldige overmacht waarmee ze werden geconfronteerd.

In de *London Gazette* van 11 juni 1940 werd bekendgemaakt dat aan zowel Donald Garland als Thomas Gray postuum het Victoria Cross was toegekend; de eerste VC's voor RAF-personeel tijdens de Tweede Wereldoorlog. De toelichting bij de toekenning besloot met:

Een groot deel van het succes van deze essentiële operatie moet worden toegeschreven aan de leider van de formatie, eerste luitenant Garland, en aan de kalmte en vindingrijkheid van sergeant Gray, die luitenant Garlands toestel onder de moeilijkst denkbare omstandigheden zodanig naar het doelwit wist te navigeren dat de hele formatie in staat was om op succesvolle wijze het doelwit aan te vallen, ondanks de zware verliezen die daarbij werden geleden.

Bijna een jaar later woonde Garlands moeder de plechtigheid op Buckingham Palace bij, waar ze de onderscheiding voor haar zoon in ontvangst nam. Ze had vier zoons, die tijdens de Tweede Wereldoorlog allemaal bij de RAF dienden, maar tragisch genoeg allemaal sneuvelden.