





Crew van de **Lancaster 1 – ME846**, de eerste maal in haar definitieve samenstelling, hier vóór hun toenmalig vliegtuig “Short Stirling” op het vliegveld RAF-Winthorpe, 1661 Conversion Unit. *v.l.n.r.* Peter Edmund **Knox**, Thomas A. **Newberry**, W. Dennis **Belshaw**, Mark Anthony Hamilton **Davis** (piloot-gezagvoerder), Leslie E.J. **Taylor**, George Harry **Moggridge**, John Ernest Ralph **Bowering**. (foto begin maart 1944)

Deze bemanning heeft slechts acht missies samen gevlogen: 19.05.1944: Amiens (F), 21.05: Duisburg (D), afgebroken wegens radiopanne, 22.05: Brunswick (D), 27.05: Cherbourg (F), 31.05: Maisy (F), 02.06: Wimereux (F), 06.06: Caen (F - invasie Normandië), 21.06.1944: Wesseling (D): laatste en fatale vlucht. (Bron: L. Whiteley, secretaris van 619. Squadron Association.)

## Inhoudstafel

Synopsis “crash Lancaster 1 – ME846” & ontsnapping van Peter Knox (RAAF).....	4
Méer dan zes decennia later (herdenkingen U.K. en bezoek België) .....	6
Paul Stevenson over zijn oom pilot-officer Davis (RAF-VR) .....	9
De zeven bemanningsleden, in alfabetische orde .....	12
Herinneringen: Peter Knox in België - juni-september 1944.....	19
Herinneringen: Peter Knox naar Engeland en Australië – september 1944 .....	33
Jane Knox en Marjan Kiepura in België (juni 2005).....	36
Balens “verzet” redt geallieerd luchtmachtpersoneel.....	37
Volgende schakel: Zosine Lafili en het Belgische verzet .....	39
Dankwoord vanwege Jane Knox .....	45
Geografische kaarten Geel-Liesel & Mol-Postel.....	46



© 2006 voor deze Nederlandstalige uitgave: Jane Knox-Kiepura en Kamiel Mertens. De samenstelling van de oorspronkelijke Engelstalige versie van deze brochure gebeurde door mevrouw Jane Knox-Kiepura, de research daarvoor door haar en deels door Kamiel Mertens. De vertaling naar het Nederlands werd uitgevoerd door mevrouw Margot Bouwens en de redactie van deze bewerkte Nederlandstalige uitgave is dan weer van Kamiel Mertens.

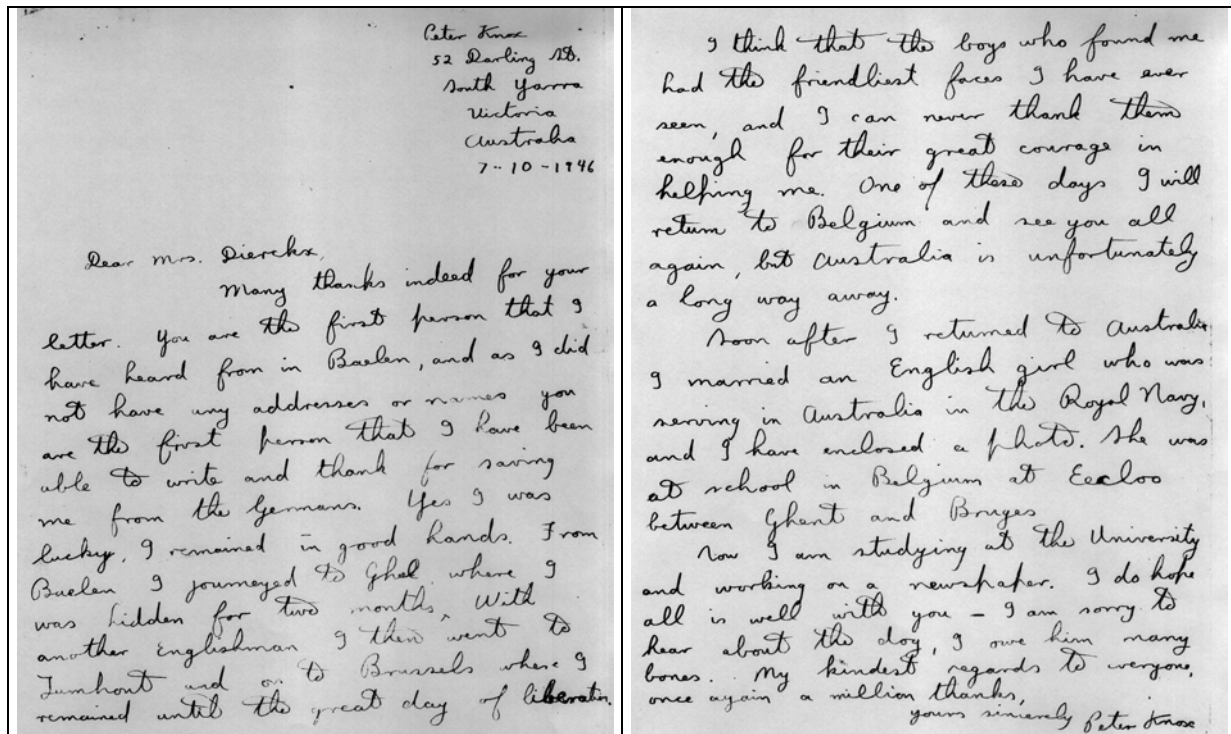
Contactadres: **Studium Generale vzw**      Holven 11      2490 Balen (België)  
 Tel (0032) 014-81.33.75      Fax (0032) 014-81.55.22  
[www.studium-generale.be](http://www.studium-generale.be)      [info@studium-generale.be](mailto:info@studium-generale.be)

**Synopsis: laatste vlucht van Lancaster 1 – ME846  
en ontsnapping van Peter Edmund Knox**

(door Kamiel Mertens)

**Tweeënzestig jaar terug in de geschiedenis**

Op 6 juni 1944 (gekend als “the longest day”) landden de geallieerden op de Normandische stranden, het begin van het einde voor Nazi-Duitsland. Terwijl de geallieerde troepen verwoed vechtend langzaam optrokken door West- en Noord-Frankrijk, gingen de geallieerde bombardementen op Duitsland onverminderd verder.



Met deze bedankbrief die Peter Knox op 7.10.1946 vanuit Australië schreef aan “Dear Mrs Dierckx” in Balen, begon het verhaal van deze herdenking. De jonge knaap Alfons Vermierdt ontdekte in Balen-Stappersdijk op 24 of 25 juni 1944 Peter Knox die verscholen zat achter een hoop “bonenstaken” in een veld. (*Het vervolg van zijn ontsnapping leest u in deze brochure*). Dat Peter Knox zijn brief niet schreef aan de ouders van Alfons Vermierdt, maar aan Mevrouw Dierckx, is te wijten aan het feit dat zij van Britse afkomst was (*gehuwd met een Balense soldaat – buur van Vermierdt - die tijdens de eerste wereldoorlog na een verwonding voor revalidatie naar Engeland gezonden werd*) en als enige Engelstalige bij de familie Vermierdt, eerder op hun verzoek een brief schreef aan Peter Knox, waarop dit antwoord kwam...

In de nacht van 21 op 22 juni 1944 – even vóór middernacht van de langste-dag-van-het-jaar (zomerzonnepunt) - stegen van op diverse vliegvelden in Engeland meerdere RAF-squadrons jachtvliegtuigen en bommenwerpers op met bestemming Wesseling bij Keulen. Daar moesten fabrieken en installaties van synthetische brandstof gebombardeerd worden van op grote hoogte (20.000 voet). Bij deze uitgebreide groep behoorde ook 619.Squadron (opgestegen in Dunholme Lodge) met onder meer de **Lancaster 1, Registratie ME846**. Dit toestel had een zevenkoppige bemanning, in alfabetische orde:

Sergeant W. Dennis "Geordie" **Belshaw** (RAF), boordwerktuigkundige  
 Pilot Officer John Ernest Ralph "Porky" **Bowering** (RAF), staartschutter  
 Pilot Officer Mark Anthony Hamilton "Dave" **Davis** (RAF-VR), piloot/gezagvoerder  
 Flight sergeant Peter Edmund **Knox** (from RAAF =Australian), bommenrichter  
 Sergeant George Harry **Moggridge** (RAF-VR), rugkoepelschutter  
 Sergeant Thomas A. ("Tom") **Newberry** (RAF), radio-operator  
 Flight Sergeant Leslie E.J. "Tag" **Taylor** (RAF), navigator

De koers van de RAF-squadrons naar Keulen bracht hen over het Kanaal, zij kruisten de Nederlandse kustlijn ter hoogte van Walcheren en vlogen op 18.000 voet hoogte iets ten noorden van de Nederlands-Belgische grens. Kort daarna begon het Duitse afweergeschut (FLAK) hevig te vuren, de donkere lucht afzoekend met behulp van zware schijnwerpers. Op een gegeven ogenblik (*"om 01.20 h British Summer Time, in de omgeving van Balen-Postel, dicht bij de Nederlandse grens"*, volgens het RAF-logboek) wordt Lancaster 1 - ME846 door een luchtdoelgranaat getroffen, de buitenste stuurboordmotor (*K.M.: dus uiterst rechts*) staat in vlammen. Het afsluiten van de brandstoftoevoer gaf geen resultaat en het vuur breidde zich snel uit. Captain Davis nam een snelle beslissing en beval via de intercom zijn mannen te springen. Daarvoor moest ieder zich van zijn – soms moeilijke – plaats begeven naar een deur of luik en de individuele zuurstoftoevoer afkoppelen. "Abandon aircraft!. Emergency! Jump-jump!".

Het vliegtuig was thans gedaald tot ongeveer 17.000 voet, en het springen zonder zuurstof was niet evident. Terwijl zijn makkers een uitgang zochten in het brandende vliegtuig, trachtte Davis het toestel zo goed mogelijk recht te houden, om het springen mogelijk te maken. In de herinnering van Peter Knox zag hij de navigator Taylor, de radio-operator Newberry en de boordwerktuigkundige Belshaw samen met hem het vliegtuig verlaten. Zij zagen met zekerheid de staartschutter Bowering dood in het vliegtuig liggen voordat zij sprongen.

Terwijl Knox en Taylor nog aan hun parachute bengelden zagen zij ver weg het brandende vliegtuig ergens boven de grond in een reusachtige ontploffing uiteen spatten. (*K.M.: Peter Knox schrijft dat hij het toestel beneden zich op de grond zag ontploffen, maar dat wordt door andere bronnen tegengesproken.*) Leslie Taylor schatte zijn landingspositie *"op ongeveer 15 km zuid-oost van Postel, maar noord-oost van een kanaal of rivier"*, wat hem hinderde zich naar het westen te begeven. Peter Knox landde aan de zuidkant van die waterloop en kon alzo makkelijker westelijk gaan. (*Knox en Taylor schatten de crashplaats van hun vliegtuig "ten noorden van Balen en ten oosten van Postel"*.)

Op de crashplaats werden de lijken van Moggridge en Bowering gevonden en door de Duitsers overgebracht naar een begraafplaats in Deurne. Later werden die lichamen opgegraven en herbegraven op het erepark van Schoonselhof in Antwerpen. (*K.M.: niet in Deurne maar wel bij Fort 3 in Borsbeek.*)

Vier bemanningsleden gered met valscherms, twee lijken geborgen, blijft vermist: de piloot-gezagvoerder Captain Davis. Van zijn lichaam werd – tot op vandaag - geen enkel spoor gevonden.

Peter Knox was het enige bemanningslid dat ongedeerd uit de Lancaster kwam én ontsnapte aan de Duitse speurders. Na enkele nachten zoekend stappen, belandde

hij in Balen waar hij door een knaap van 14 (**Alfons Vermierdt**) ontdekt werd. Diens vader was moedig en wijs genoeg om er plaatselijke verzetsmensen bij te halen (ondermeer **Victor Neels**: Peter Knox dook onder bij diens tante in Iemert) en uiteindelijk kwam Peter Knox terecht op een boerderij in Geel-Stelen (familie **Sterckx-Heyns**). Daar bleef hij schuilen tot midden augustus 1944, waarna hij, met een tussenstop van enkele dagen in Turnhout (mevrouw **Verstraeten-Lafill**), naar Brussel gebracht werd. Op 4 september 1944 werd Brussel door Britse troepen bevrijd en kon Peter zich melden bij zijn strijdmakkers. (*K.M.: nog vijf andere Lancasters van het 619.Squadron keerden die nacht niet terug naar hun basis.*)

### **Méér dan 60 jaar nadien: herdenking in U.K. en werkbezoek aan België**

Na het overlijden van Peter Knox op 21 mei 1998 nam zijn dochter **Jane Knox-Kiepura** (USA) het initiatief tot het opsporen van verwanten van de bemanningsleden van de ME846 met het oog op een herdenking. De inhuldiging van een gedenkplaat had effectief plaats op 11 juni 2005 in het Newark Air Museum (ex-RAF-Winthorpe, UK). Vandaag, 3 september 2006, gebeurt een analoge herdenking met onthulling van een bescheiden gedenkteken op de plaats van de crash in Mol-Postel.

Hoe en waarom één en ander gebeurde, leest u verder in deze brochure.



v.l.n.r.: Paul Rotthier, Frankie Vermierdt, Josepha Vermierdt-Aerts, Lea Vermierdt-Berghmans, Jane Knox-Kiepura, Alfons Vermierdt, Kamiel Mertens. Achter Alfons: Paul Knox en Marjan Kiepura. (foto poortgebouw abdij Mol-Postel, 19.06.2005)

### **Inleiding door mevrouw Jane Knox-Kiepora**

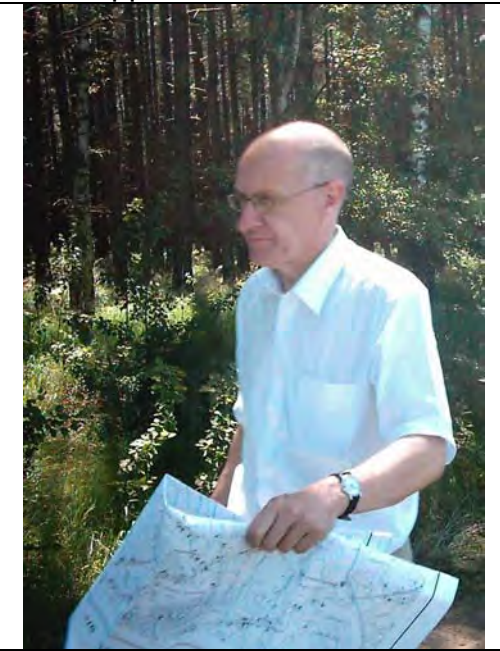
De viering van vandaag zondag, 3 september 2006, is een uniek hoofdstuk in de geschiedenis van onze ME846-familie.

Op 11 juli 2005 kwamen we samen om een gedenkplaat te onthullen in het Newark Air Museum (U.K.), het vroegere RAF-Winthorpe, waar de bemanning haar opleiding kreeg.

Deze gedenkwaardige en historische gebeurtenis bracht ons samen en wij besloten om onze zoektocht verder te zetten naar het vliegtuig en de officier-piloot M.A.H. Davis, wiens stoffelijk overschot nooit gevonden werd.

Wat er gebeurde in de nacht van 21 op 22 juni 1944 in de hemel van de zomerzonnewende, wordt langzaam duidelijk. De reeds lang begraven geheimen in de Postelse bossen onthullen zich zoals de prachtige bloem die bloeit op de vermoedelijke plaats waar het vliegtuig neerstortte.

Peter Knox was hier getuige van, een 20-jarige jongeman die verborgen werd door vele dappere zielen.



Paul Rotthier, burgemeester van Mol

Het volstaat niet om “dank je” te zeggen, maar met de volgende bladzijden hopen wij dat dit verhaal van opoffering, moed, dapperheid en menselijke goedheid eer zal doen aan al diegenen die hun leven riskeerden voor rechtvaardigheid en vrijheid.

Wij danken de burgemeester van Mol, mijnheer **Paul Rotthier**, om deze herdenking van zondag 3 september 2006 mogelijk gemaakt te hebben.

### **ME846-familie 1944 tot 2006**

Vóór we dit verhaal vertellen willen we eerst de mensen even voorstellen die onbaatzuchtig en onvermoeibaar gewerkt hebben om deze dag mogelijk te maken.

Ik wil graag beginnen met **Kamiel Mertens**, de “Belgische beschermengel van de ME846-family” en samen met hem, zijn rechterhand,

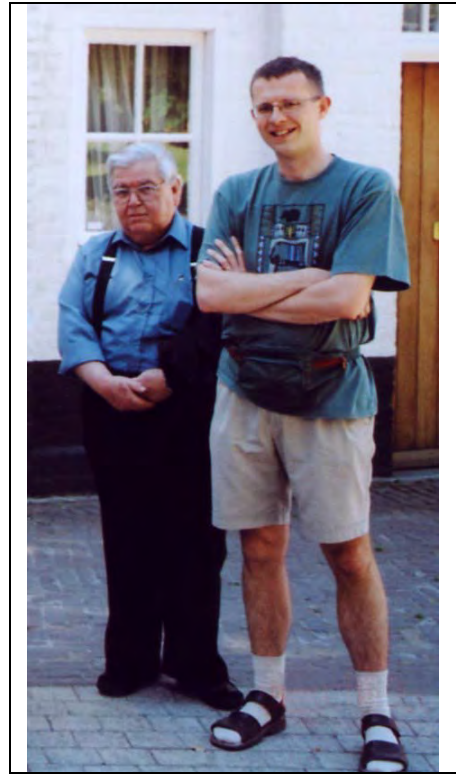
**Johan Claes**. Wij willen Kamiel speciaal danken voor de introductie bij de Molse burgemeester, mijnheer Paul Rotthier, die de spits afbeet en zich heeft gezet voor het monument en de organisatie van deze herdenking.

Kamiel Mertens (Balen, jaargang 1943) studeerde filosofie, theologie en sociaal werk. Hij behaalde ondermeer een master degree in sociale wetenschappen en de “Akte van bibliothecaris”. Hij was lector aan het Hoger Instituut voor Sociale Studies te Geel (1973-1978) en werd toen hoofdbibliothecaris van het overkoepelende “Hoger Instituut der Kempen” in Geel (thans “Katholieke Hogeschool Kempen” in Geel). Kamiel was in 1983 medeoprichter en eerste directeur van de wetenschappelijke uitgeverij Campinia Media vzw op de Campus HIK te Geel. Na zijn pensionering in 2000 stichtte hij samen met enkele vrienden **Studium Generale**

**vzw**, een (vrijwilligers-)vereniging voor de studie van (en het publiceren over) sociale, culturele en wetenschappelijke aangelegenheden, heemkunde, regionale geschiedenis, enz.

Het was door zijn boek "Balen tijdens de Tweede Wereldoorlog" (2004) dat we met elkaar in contact kwamen. **Alfons Vermierdt** las dat boek en wilde graag uitvinden wat er geworden was van Peter Knox. Alfons had nog steeds de brief van Peter, van 10 juli 1946, toen geschreven vanuit Australië, om de familie Vermierdt en hun hond te bedanken.

Vanaf die vraag van Alfons heeft Kamiel Mertens zich enorm ingezet en hij is de bezieler van de herdenking van vandaag 3 september 2006. Kamiel mailde mij (Jane Knox) op 15 oktober 2004 met de simpele vraag of ik familie was van Peter Knox. Sinds dat ogenblik heeft hij niet meer opgehouden met werken aan dit verhaal. Ik hoop dat hij geen spijt heeft van die ene noodlottige (sic) email, want vanaf toen heeft hij enorm veel onderzoek gedaan. Niet alleen bracht hij ons in contact met degenen die mijn vader Peter Knox verborgen hielden na zijn vliegtuigcrash te Mol-Postel, maar hij hielp ons tevens de crashplaats van de Lancaster 1 - ME846 in Mol-Postel te vinden.



Kamiel Mertens en Johan Claes

Kamiel was de bezieler en coördinator van ons bezoek aan België vorig jaar (waarbij ontmoetingen met nog levende actoren van 1944) en hij heeft ook de basis gelegd voor de herdenking van vandaag 3 september 2006. Kamiel werd nooit moe en liet zich niet afleiden van zijn missie: de zoektocht naar informatie over Captain Davis, wiens lichaam na de crash nooit gevonden werd.

Johan Claes was en is ook een enorme hulp, hij is doctor en ingenieur in biowetenschappen met specialisatie in voedingsleer. Hij is docent aan de "Katholieke Hogeschool Kempen" in Geel en sinds jaren een dierbare vriend van Kamiel.

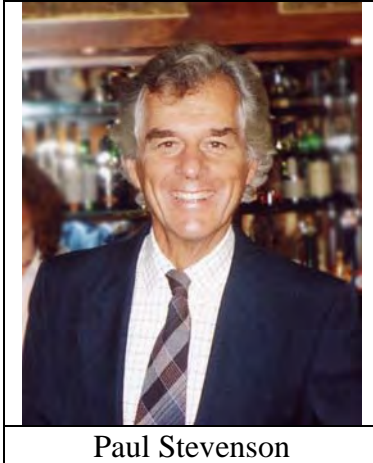
Mijn man, **Marjan Kieपुरa**, mijn broer **Paul Knox** en ik werden bij ons bezoek aan België in juni 2005 overweldigd door de gastvrijheid en goedheid van de dappere personen die onze vader in 1944 geholpen hebben.

Omdat het moeilijk is om alle namen in alfabetische orde te zetten, zijn de volgende bladzijden in chronologische volgorde, beginnende met de bemanningsleden van de Lancaster 1 - ME846. Dit wordt gevolgd door de personen en families die voor mijn vaders veiligheid en overleving zorgden nadat hij onverwacht en onzacht terecht kwam op Belgische bodem, op 22 juni 1944 omstreeks 01.30 a.m.



**Paul Stevenson over wijlen zijn oom pilot-officer H.A.M. Davis**

Op 3 september 2006 zullen mijn echtgenote en ik aanwezig zijn in België om een bezoek te brengen aan de plaats waarvan men aanneemt dat ze de laatste rustplaats is van mijn oom, officier-piloot Mark Anthony Hamilton Davis (RAF-VR). Dave – zoals hij bekend stond bij de bemanning van de Lancaster ME846 – werd neergeschoten in de vroege uren van 22 juni 1944.



Paul Stevenson

Vier bemanningsleden konden zich redden met hun valscherp, terwijl Dave het aangeschoten vliegtuig zo goed mogelijk in de lucht hield. Ongelukkig genoeg slaagden de bovenste en achterste schutter er niet in om te ontsnappen uit hun geschutskoepels. Het nog volledig met bommen geladen vliegtuig explodeerde dicht bij de grond. De lichamen van de twee schutters werden ontdekt en uiteindelijk door de Duitsers begraven, eerst op een begraafplaats in Deurne, (*K.M.= moet zijn: bij Fort 3 in Borsbeek*) later op het park Schoonselhof te Antwerpen. Het lichaam van mijn oom, piloot-officier Dave, werd nooit gevonden en het is pas sinds kort geleden dat ik hoorde over de plaats in Mol-Postel, in de nabijheid van de abdij, waar zijn lichaam zou kunnen rusten.

Voor mij wordt dit het einde van een zoektocht van vele jaren en ik ben de Belgische mensen die dit ontdekten, zeer dankbaar. Ook degenen die dit groepsbezoek en de ontmoeting van familieleden en vrienden van de bemanning, mogelijk maken.

Heel bijzonder wil ik Kamiel Mertens en de burgemeester van de gemeente Mol, mijnheer Paul Rotthier, noemen, want zonder hun geestdrift en waardevolle hulp, zouden dit bezoek en deze gedenkenis niet gebeurd zijn.

Op 3 september 2006 zullen we niet alleen Dave en zijn bemanningsleden herdenken. We zullen er ook al die dappere Belgen herdenken die hun leven op het spel gezet hebben door de ontsnapte bemanningsleden te redden, te verschuilen en tenslotte hen op weg naar de vrijheid en naar thuis te zetten. Veel "home-runs" (*thuiskomst van neergestorte bemanningsleden*) waren mogelijk dankzij hun inspanningen, zo ook voor Peter Knox, de bommenrichter in Dave's Lancaster.

We mogen nooit hun inzet tegen de gemeenschappelijke vijand vergeten, evenmin dat zij meermaals en langdurig het eigen leven en dat van hun gezin op het spel hebben gezet.

Ik kijk enorm uit naar de ontmoeting op 3 september, zodat ik hen allen ook persoonlijk mijn dank kan uitzeggen. Alhoewel, het is meer dan 60 jaar geleden dat "onze" Lancaster neergeschoten werd, en herinneringen vervagen. De plaats die nu aangeduid wordt als de meest waarschijnlijke crashplaats, is misschien niet helemaal juist, er werden in die oorlogsjaren vele vliegtuigen neergehaald in dat grensgebied België-Nederland. Sommigen denken dat de precieze crashplaats - en rustplaats van oom "Dave" - zich noordelijker zou bevinden, juist over de Belgisch-Nederlandse grens. We zullen waarschijnlijk nooit absolute zekerheid krijgen over welke plaats

het nu precies geweest is, maar op 3 september 2006 kom ik dichterbij de rustplaats van mijn oom dan ooit voorheen het geval is geweest. Ik ben daar al de Belgische mensen die dit nu mogelijk maken, heel dankbaar voor.

**Paul M. Stevenson**

### **Herdenking U.K. 2005 van de bemanningsleden van de Lancaster 1 - ME846**

*"In remembrance..."*



Op zaterdag 11 juni 2005 werd een gedenkplaat onthuld in onze tentoonstellingsruimte, opgedragen aan de bemanning van de neergestorte Lancaster-1 ME846 code PG-C van 619.squadron in Dunholme Lodge te Lincolnshire.

Na hun opleiding in maart 1944 op "Short Stirling", 1661 HCU RAF-Winthorpe, werd de bemanning in het 619.squadron geplaatst. Tijdens hun achtste missie in de nacht van 21 op 22 juni 1944, omstreeks 01.20 BST (British Standard Time), werd hun Lancaster geraakt door luchtafweergeschut (Duitse FLAK) en stortte neer ten oosten van Postel in België, dichtbij de grens met Nederland.

De piloot, pilot-officer M.A.H. Davis hield het getroffen vliegtuig onder controle, zodat vier bemanningsleden zich konden redden met hun valscherms. Maar Davis zelf samen met de staartschutter pilot-officer J.E.R.

Bowering, en de rugkoepelschutter sergeant G.H. Moggridge, overleefden de crash niet. De twee boordschutters werden door de Duitsers begraven op de stadsbegraafplaats Schoonselhof te Antwerpen (België). De stoffelijke resten van piloot Davis en het vliegtuig werden nooit teruggevonden. (*Althans: tot op vandaag hebben wij in Duitse archieven geen spoor gevonden van het opruimingswerk.*)

Zesenvertig vrienden en familieleden waren aanwezig op 11 juni 2005 bij de onthulling van de gedenkplaat, waarvan twee mensen uit Canada, twee uit Amerika en twee weduwen van bemanningsleden van de Lancaster. De **E.H. Norman Taylor** wijdde de gedenkplaat in, hij is de zoon van de navigator: Flight Sergeant Leslie Taylor.

De productie van de gedenkplaat en de organisatie van de viering gebeurden door Paul Stevenson, neef van de Pilot-Officer Anthony Davis (door zijn bemanning aangesproken als "Dave").

's Avonds organiseerden Marjan en Jane Knox-Kiepura een buffet-diner in het Grange Hotel te Newark voor alle gasten. Jane is een dochter van bommenrichter Flight-Sergeant Peter Knox.



Familie en vrienden van de bemanning van de ME846 (11.06.2005 - Newark Air Museum)

Als deel van hun zoektocht naar het vliegtuig en de stoffelijke resten van piloot Anthony Davis, reisden Jane Knox-Kiepura en haar echtgenoot Marjan door naar België om Kamiel Mertens te ontmoeten. Hij helpt hen zoeken naar het vermiste vliegtuig.

Het enige bemanningslid dat niet werd vertegenwoordigd op de herdenking, was marconist Sergeant Thomas A. Newberry (1602063). Iedereen die betrokken is bij de vieringen rond de herdenking wil graag informatie i.v.m. Sergeant Newberry of van zijn nabestaanden. Informatie komt bij ons via het museum in Newark.

De onthulling van de gedenkplaat illustreert dat het museum een belangrijke schakel is tussen de oorlogsperiode van de RAF-Winthorpe en 1661 HCU.

Museum Trustee **Howard Heeley**:

*“Het was een voorrecht om te mogen aanwezig zijn bij zulk een emotioneel gebeuren. Het was hartverwarmend om getuige te mogen zijn van de enorm sterke band die er bestaat tussen de familieleden van de bemanning. Hopelijk kan ons museum helpen met de zoektocht naar de laatste rustplaats van Pilot-Officer Davis en het tot stand brengen van contact met Sergeant Newberry of zijn familie.”*

*Getekend, Howard Heeley, 2005.*

**De zeven bemanningsleden van Lancaster 1 – ME846** (in alfabetische orde)

**Sergeant W. Dennis “Geordie” Belshaw** - 1808996 RAF, boordwerktuigkundige. Dennis werd geboren op 8 oktober 1923, in Ladysmith Terrace, Ushaw Moor, te Durham, als enige zoon van **Dorothy** en **Arthur Belshaw**. Hij had een oudere zus, Dorothy, die spijtig genoeg overleed op de leeftijd van acht jaar. Dennis was toen zes. Hij had ook een jongere zus, **Vera**, die kort na het overlijden van Dorothy werd geboren. Zijn vader overleed toen Dennis acht jaar was; de familie verhuisde naar Bearpark.



Familie Belshaw: v.l.n.r.: Vera, Dennis, echtgenote Lettie, moeder van Anne, nicht Christine Cardose



Dennis Belshaw

Dennis verliet de school op de leeftijd van 14 jaar en werd loopjongen voor een lokale winkel. Daarna, op 16 jaar, begon hij te werken in die winkel, met een toekomstbeeld van opleiding tot manager. De oorlog kwam er tussen en Dennis nam dienst bij de RAF in 1941, toen hij 18 werd. Zijn “vleugels” kreeg hij in 1943.

Dennis en de bemanning deden vele vluchten samen, tot op die fatale nacht toen ze neergeschoten werden boven België. Alhoewel Dennis eerst hulp kreeg van de plaatselijke weerstand, werd hij toch door de Duitsers krijgsgevangen gemaakt. Tot het einde van de oorlog verbleef hij als POW (prisoner of war) in Stalag Luft 3 (*nummer van het krijgsgevangenenkamp voor geallieerde luchtmachtmensen in Duitsland*).

Na zijn vrijlating nam Dennis deel aan een trainingsprogramma, door de overheid opgezet voor teruggekeerde mannen en vrouwen. Hij werd schilder en decorateur en bracht het tenslotte tot verkoopsdirecteur.

Dennis huwde met Lette, vlak na de oorlog en samen hadden ze een dochter Anne. Later volgden daaruit twee kleinkinderen **Richard** en **Elisabeth**. Aan zijn kleinkinderen vertelde Dennis in detail over zijn oorlogservaringen.

Jammer genoeg overleed hij enige tijd vóór hij de kaap van de 70 bereikte.

**Pilot-Officer John Ernest Ralph (“Porky”) BOWERING.**

J-88199 RCAF (Royal Canadian Air Force) – staartschutter

*“To those who loved him – he will always live”*

*“Voor diegenen die hem liefhadden, zal hij altijd leven”*

In herinnering aan zijn broer “Porky” gebruikte **Clifford Bowering** zijn job als column-schrijver in de “Kingston Wig Standard” om John McCrae’s “In Flanders Fields” te publiceren op elke 11 november – Remembrance day.

**Chris Bowering**, zoon van Clifford, is actief betrokken bij het levendig houden van zijn ooms’ nagedachtenis.



J.E.R. Bowering

**Pilot-Officer Mark Anthony Hamilton DAVIS** – 174023 RAF-VR, piloot-gezagvoerder

Mark werd geboren op 19 juli 1923 als vijfde en jongste kind van **John Frederick Davis** en **Martha May Davis (Hamilton)**. Hij liep school in Birmingham op de King Edwards School (1931-1939).



Piloot-gezagvoerder M.A.H. Davis

In 1941 trad hij toe tot de RAF als vrijwilligersreserve.

In juni 1942 werd hij opgeroepen en trad effectief in dienst als "leading aircraftman".

In augustus 1942 werd hij voor zijn opleiding naar Canada gestuurd.

Op 29 november 1942 is hij op N° 34 EFTS Assiniboia / Saskatchewan (Canada)

Op 22 januari 1943 is hij op N° 35 SFTS, North Battleford, Saskatchewan.

In juni 1943 behaalde hij zijn "pilotenvleugels" in North Battleford, Saskatchewan.

Dezelfde maand gepromoveerd tot Flight-Sergeant.

In augustus 1943 wordt hij gestationeerd bij de RAF Silverstone en vliegt op Wellingtons. Daar wordt de kern gelegd van een bommenwerperbemanning.

In januari 1944 wordt hij gestationeerd in RAF-Scampton voor grondtraining.

Maart 1944 gaat hij over naar basis Winthorpe – 1661 Conversion Unit, om te vliegen op Stirlings. Daar worden eindelijk de laatste twee bemanningsleden aangeworven.

In april 1944 wordt Mark gestationeerd op de RAF-basis Syerston voor de omscholing op Lancaster.

In mei 1944 wordt het squadron 619 verlegd naar RAF-basis Dunholme Lodge, en wordt Mark gepromoveerd tot Pilot-Officer.

Zij vertrokken aan boord van de Lancaster 1 - ME846 vanuit Dunholme Lodge op 21 juni 1944. Ze werden neergeschoten boven het Belgisch-Nederlands grensgebied enkele uren later, in de diepe nacht van 22 juni en stortten neer in de bossen langs de oude Bladelse weg, in de nabijheid van de Norbertijnenabdij van Mol-Postel.

Piloot-gezagvoerder Mark Davis stierf in de vroege uren van 22 juni 1944 ergens boven de Belgisch-Nederlandse grens. Zijn lichaam werd nooit teruggevonden. Hij wordt vermeld op lijst 211 van het Runymede-gedenkteken.

**Flight-Sergeant Peter Edmund KNOX** – A418433 RAAF (Royal Australian Air Force), bommenrichter.



Peter was enige zoon van **Brigadier Sir Errol** en **Lady Knox** (geboren **Coore**) en had twee zussen: **Patricia** en **Pamela**. Hij werd geboren in Sidney (Australië) op 16 november 1923. Hij studeerde aan het Xavier College in Melbourne en aan Melbourne University, Newman College, B.A.

Hij behoorde tot de 28<sup>ste</sup> (later de 29<sup>ste</sup>) promotie van het Initial Training Centre. Dan ging hij naar N° 2 Air Observers School in Mount Gambier.

Zijn verdere opleiding gebeurde in Port Pirie, Zuid-Australië: N° 1 Air Navigation School, Nhill, Victoria. Hij kreeg zijn training op Avro Ansons.

Op 5 mei 1943 scheepte hij in op de Matson Liner Sidney -San Francisco (USA). Op 22 mei 1943 ontscheepte hij in Oaklands en kreeg een verdere opleiding in Camp Myles Standish, Mass. U.S.A.

Op 30 juni 1943 nam hij deel aan de parade voor de afscheid nemende U.S. Army Commander en vertrok met het troepenschip Queen Mary via Forth of Clyde en

ontscheept in Greenock (U.K.). Vandaar ging het per trein naar Brighton. Zijn verdere opleiding kreeg hij in Penrhos, Turweston, Silverstone, Scampton, Winthorpe en Syerstone.

Peter Knox werd toegevoegd aan het 619<sup>de</sup> Squadron, deel van Groep 5 van Bomber Command.

Met de Lancaster 1 – ME846, code PG-C – startte de bommenwerper op Dunholme Lodge (één van de vele oorlogsvliegvelden in U.K.) op 21 juni 1944. Zijn vliegtuig werd door de Duitse FLAK (luchtafweergeschut) geraakt boven het Belgisch-Nederlandse grensgebied en hij kon, samen met enkele andere bemanningsleden, van zijn valscherms gebruik maken. Als enige bemanningslid echter bleef hij onopgemerkt door de Duitse speurhonden en kon met de hulp van lokale verzetsmensen ontsnappen.

Na zijn thuiskomst in Australië huwde Peter Knox op 17 november 1945 met **Monica Newcombe**. Ze kregen samen negen kinderen: **Caroline, Jane, Christopher** (overleden), **Elizabeth, Anne, Edmund, Kate, Paul** en **Louisa**.

Peter Knox overleed op 21 mei 1998 in het graafschap Kent (U.K.)

**Sergeant George Harry Moggridge** 1896779 RAF-VR, rugkoepelschutter.



George Harry Moggridge

Hij werd geboren op 20 december 1924 in Mile End (Londen). Zijn vader, **George Percy Moggridge**, werkte aan de Londense dokken. De naam van zijn moeder was **Clara**. Als kind hield hij van alles wat met vliegen te maken had. Men zijn van hem: "Hij had altijd wel een schaalmodel van een vliegtuig bij de hand." Hij was ook een fervent lid van de lokale scoutsgroep.

Als het gezin samenkwam rond de piano, was zijn favoriete liedje "Riding Along on the Crest of a Wave". Niet verwonderlijk werd deze geliefde zoon door de familie "Sonny" genoemd. George had twee oudere zussen (**Mabel** en **Violette**). Waar zij woonden is niet geweten, wel dat Violet gehuwd is met een Amerikaan **Jim Rolf** die voor de Ford Motor Company werkte in Dagenham (U.K.)



Wij vermoeden dat “99 Lillechurch Road – Dagenham” zijn laatste thuisadres was (vóór hij zich bij de RAF aanmeldde), waar hij als ongehuwde bij zijn ouders inwoonde.

George vertrok die fatale dag 21 juni 1944 met de Lancaster 1 – ME846, code PG-C vanaf Dunholme Lodge. Zij werden boven België neergeschoten in de vroege uurtjes van 22 juni en kwamen terecht ergens in de bossen van Mol-Postel, omgeving oude Bladelse weg. George Moggridge overleefde de crash niet (“KIA: killed in action”).

Hij vond zijn laatste rustplaats op de Antwerpse begraafplaats Schoonselhof, “Plot IVA, rij F, graf 16”, nadat hij door de Duitsers voorlopig begraven was in Deurne. (*K.M.: moet zijn: bij Fort 3 in Borsbeek*)

Toen Peter Knox na de bevrijding van België in september 1944 terugkeerde naar Engeland, bracht hij een bezoek aan de families Moggridge en Newberry in Barking (Essex, U.K.). Die twee families werden inmiddels bevriend. De herinnering aan George Moggridge wordt levendig gehouden door zijn neef **Gerald Moggridge** die zo vriendelijk de bovenstaande informatie leverde. Hij had die zelf ontvangen van “Tante Peggy” die George als kind en jongeman gekend had.

**Sergeant Thomas A. Newberry** 1602063 RAF, radio-operator.



Thomas A. Newberry  
(van Dagenham, Essex-UK)

Hij behoorde tot het 619<sup>de</sup> squadron van de Royal Air Force – deel van Groep 5 van Bomber Command.

Hij steeg op in de Lancaster 1 - ME846, code PG-C, vanuit Dunholme Lodge op 21 juni 1944.

Neergeschoten boven België (Belgisch-Nederlands grensgebied) in de vroege uren van 22 juni 1944. Hij kon, zoals enkele makkers, tijdig springen met zijn valschermscherm en bracht het er levend af. Maar hij viel in Duitse handen en werd krijgsgevangen gehouden in het kamp Stalag Luft III.

Wij zijn nog steeds op zoek naar meer informatie over dit bemanningslid!

**Flight Sergeant Leslie E.J. "Tag" Taylor** 1585057 RAF, navigator



Leslie E.J. Taylor

Leslie werd geboren in Cheltenham Gloucestershire (U.K.) op 10.10.1922. Hij trad als vrijwilliger toe tot de RAF nadat zijn oudere broer omgekomen was tijdens een actie. Die behoorde tot het RAF-squadron 114, gestationeerd in Horsham St Faith (Norfolk). Hij vloog op Blenheim MK4's en nam deel aan meerdere geheime vluchten boven Frankrijk. Hij werd gedood in zijn vliegtuig op 28 april 1941 wanneer hij terugkeerde van een scheepscontrole boven de Noordzee.

Leslie kreeg een training als navigator en werd toegewezen aan het 619. squadron, dat deel uitmaakte van de 5<sup>de</sup> groep van Bomber Command.

Leslie vertrok in de Lancaster 1 - ME846 vanuit Dunholme Lodge op 21 juni 1944. Aangeschoten boven België op 22 juni 1944.

Gevangen genomen en als krijgsgevangene ondergebracht in Stalag Luft III.

Leslie werd aangesteld tot Warrant (gemachtigd) Officer toen hij in 1945 naar zijn vaderland terugkeerde. Hij huwde op 23 juni 1946 met **Eileen Davis**. Zij kregen vier kinderen: **Norman, Alan, Simon en Hilary**.

Leslie (of 'Tag' zoals hij door zijn kameraden genoemd werd) volgde een lerarenopleiding en had een 30-jarige loopbaan in het onderwijs, waarvan de laatste 10 als directeur. In 1978 moest hij jammer genoeg wegens ziekte met pensioen gaan.

Zijn moed en doorzettingsvermogen hielpen hem om verder te leven, zij het met beperkte mogelijkheden. Hij en zijn vrouw vierden hun gouden bruiloft in 1996.

Leslie overleed op 9 juli 2001, twee weken vóór zijn 55<sup>ste</sup> huwelijksverjaardag.

\* \* \* \* \*

*K.M.: van onderzoeker Chris Van Kerckhoven in Geel kregen we detailinformatie over het 619. Squadron en de Lancaster 1 - ME846 met zijn bemanning uit volgende bronnen:*

- *Chorley, W.R.: "Royal Air Force Bomber Command Losses of the 2. WW";*
- *Middlebrook & Everett: "The Bomber Command War Diaries";*
- *Commonwealth War Graves Commission: "War Dead of the British Commonwealth, 1939-1945"*
- *Dillen, Jean: "ERLAWERK VII, Antwerpen-Mortsel"*

### Herinneringen: Peter Knox in België – juni-september 1944

*{door hemzelf (1995), bijdragen van Kamiel Mertens (2005-2006), redactie Jane Knox(2006)}*

1 juni 1944 was een heel drukke nacht in de lucht boven België. Het was tegelijk de kortste nacht van het jaar (zomerzonnwende) en vele levens zouden voorgoed veranderen. Dit was zo voor de vele gewonden in die nacht, maar vooral voor de bemanning van de Lancaster 1 – ME846 toen die om 01.20 u (B.S.T.: British Standard Time) geraakt werd door het Duitse luchtafweergeschut (FLAK).

Peter Knox schreef hierover:

“De buitenste stuurboordmotor stond in vuur en vlam en kapitein Davis zei kalm en met afgemeten stem: “ Springen – verlaat het vliegtuig – springen!” Elk bemanningslid moest via de intercom bevestigen dat hij de opdracht gehoord had en uitvoerde. Doordat ik het ontsnappingsluik moest openen, reageerde ik als eerste: “bommenrichter springt”. Er werd niet geroepen of niet om hulp geschreeuwd. Verstijfd van het lange stilzitten voerde ik de routine uit: “ontsnappingsluik open”. De ganse tijd hield piloot Davis met veel moeite het vliegtuig recht.

Captain Davis moet zijn lot geweten hebben, met de dood voor ogen bracht hij een enorm offer: hij bleef ons vliegtuig recht houden zodat iedereen zou kunnen springen en verspeelde daardoor zijn eigen kansen op redding. Het is één ding voor al deze omstandigheden getraind te zijn, maar het is een andere zaak om het in zulke gevaarlijke omstandigheden ook toe te passen. Het is een daad van ultieme heldhaftigheid om zulke ingrijpende beslissing te nemen, zodat uw bemanning zich zou kunnen redden terwijl uzelf in de cockpit blijft.

Captain Davis mag nooit vergeten worden door degenen die hun leven aan hem te danken hebben, noch door hun nabestaanden.”



Dennenbos in Mol-Postel (19.06.2005)

Voor Sergeant Peter Knox (RAAF) werd dit ook één van de meest beslissende momenten in zijn leven, want met de dood voor ogen zijn er hogere krachten aan het werk. Vijftig jaar na datum kon Peter Knox nog steeds exact beschrijven wat er gebeurde toen hij zijn vliegtuig verliet:

“Dit was een omgeving en een toestand waarvoor we geen opleiding gekregen hadden. Ik reageerde niet langer meer als een robot die alle bevelen en handelingen automatisch uitvoert. De ramp die ons overkwam, trof mij zeer diep. Toen dankte ik God dat ik mocht ontsnappen en ergens wenste ik heel intens dat mijn vader en moeder zouden “weten” dat ik in leven was. Na een heel korte tijd zag ik onze Lancaster exploderen toen hij neerstortte. Ik vroeg me af of al de anderen ook ontsnapt waren en riep op “George” (Moggridge). Mijn woorden

leken opgeslorpt te worden door het donker rondom mij en ik besepte dat ik onmogelijk contact kon maken met andere bemanningsleden.

Een kwartier had ik nodig gehad om per valscherp beneden te komen. Ik ging door enkele wolken en kwam op de grond terecht aan de rand van een dennenbos. Mijn valscherp bleef hangen in een kleine boom. Ik had geluk: ik was niet gekwetst. Het weer was O.K. Het was donker en ik bevond me in een afgelegen gebied.”



Marjan Kiepura onderzoekt de mogelijke crashplaats

Vanaf dat ogenblik volgde Peter Knox de instructies die hem vroeger waren “ingedrild”. Hij nam zijn nooduitrusting, kompas, mes, ijzertabletten en waterzuiveringstabletten. Toen verstopte hij zijn valscherp en de kentekens van zijn uniform die hem als RAF-piloot kenmerkten in een gat in de grond en bedekte alles met dennennaalden.

Zoals hij geleerd had, volgde hij een pad naar het westen. Er waren huizen dichtbij...

Peter schreef:

“Na ongeveer twee uur kwam ik bij een kanaal. Er was een sluis en er lagen boten aangemeerd. Doordat dit de kortste nacht van het jaar was, werd het nu bijna dageraad en ik was moe. Ik vond een diep hol op een heuveltje dat uitkeek over de sluis en besloot om er mijn schuilplaats te maken voor de rest van de dag. Eén enkele persoon zag mij, een schooljongen die liep te wandelen. Hij glimlachte vriendelijk en liep weg. Blijkbaar heeft hij niemand iets verteld over onze ontmoeting want er kwam niemand opdagen. Het is moeilijk uit te maken waar je op vreemd grondgebied hulp kunt vragen of verwachten.

Ik had rantsoenen voor twee of drie dagen. Ik bleef bij mijn plan om verder westwaarts te lopen. Het kanaal oversteken bleek een hele uitdaging en ik had tegelijk ook water nodig. Toen de avond viel, raapte ik al mijn moed bij mekaar en wandelde naar de sluis. Ik wachtte tot de opzichter (sluiswachter) ver genoeg verwijderd was van de kleine voetgangersbrug over de sluis en ik liep er heel snel over. Eenmaal de sluis gepasseerd klauterde ik naar beneden langs de andere oever.

Toen het helemaal donker was, volgde ik een pad dat heel verlaten leek en bleef doorwandelen, weg van het kanaal. Het was heel stil en ik kon de huizen vermijden die ik zag. Toen het weer dag werd, kwam ik bij een weg met velden aan beide zijden. Toen ik overstak, zag ik een groep fietsers. Zij leken mij arbeiders op weg naar de fabriek. Toen ze mij passeerden, draaide één van hen zijn fiets om, staarde naar mij en reed daarna verder met de anderen. Ik bleef naar de grond kijken en liep verder.



Alfons Vermierdt aan de sluis van Mol-Maat



Ik besepte dat ik een schuilplaats moest zoeken voor de dag, want de mensen waren wakker. De weg die ik volgde splitste in links en rechts en ik besepte dat dit een ingrijpende keuze zou worden. Ik ging links en na enkele minuten zag ik een haag in het midden van een veld. Omdat het zomerde, was de haag vol gebladerte. Ik vond een plaatsje in een hol, goed verstopt voor nieuwsgierige ogen. Ik had nog wat rantsoen over en herinner me niet dat ik toen honger had.

Het was nog steeds droog en warm. Mijn schoenen, gemaakt van mijn vliegtuiglaarzen, waren met fleecе gevoerd en mijn voeten zweetten erg. Ik deed mijn schoenen uit en hing mijn sokken aan een tak om ze te luchten. Ik voelde me redelijk veilig en viel in slaap.

Ergens, in het midden van de dag, hoorde ik een hond blaffen en binnen enkele minuten had hij mij gevonden!



Jane Knox en Alfons Vermierdt in een weide langs de Balense Stappersdijk, waar Alfons in juni 1944 Peter Knox ontdekte

Een man, waarschijnlijk een boer, duwde het gebladerte opzij. Hij was duidelijk geen Duitser en ik wist dat ik mezelf bekend moest maken. Ik zei in het Frans dat ik een “aviateur anglais” was. De man en de hond verdwenen snel. Ik kon niets anders doen dan afwachten, hopen en bidden dat hij een Nederlandse of Belgische patriot was. Ik wist nog steeds niet aan welke kant van de grens ik geland was.



Paul Knox, zoon van Peter,  
broer van Jane



Alfons Vermierdt (geknield) met z'n hond Johnnie,  
vader Jozef en moeder Julia Kemps,  
grootmoeder Theresia Kemps-Dierckx (foto begin 1946?)

Het was bijna avond toen ik stemmen hoorde en er twee mannen naderden.  
(nota K.M.: *Dat waren hoogstwaarschijnlijk de gebroeders **Albert** en **Jozef Cools**, beiden lid van de Balense Weerstand. Ze gingen met Peter Knox naar het huis van de familie Vermierdt in Rijsberg om voor Peter Knox te zorgen. Vervolgens werd*

*Peter naar een stal gebracht in de velden aan de andere kant van het dorp (Balen), meer bepaald op Schoorheide of "Malou." Daar bleef Peter 24 uur.)*

*We laten Peter verder aan het woord:*

"Ik gebruikte opnieuw mijn beste "school-Frans" om uit te leggen wie ik was. Dit was een spannend moment, zowel voor hen als voor mij. Als ze mij zouden overdragen aan de Duitsers, was het afgelopen met mijn vrijheid. Als ikzelf een Duitser bleek te zijn (voor hen) die zich uitgaf als een Engelse piloot om zodoende in het netwerk van de Weerstand te infiltreren, zouden zij hun leven verliezen. (Want dat zou betekenen dat de Duitsers op de hoogte waren van hun verzetswerk).

Ze zegden dat ze vrienden waren en dat ik hen op ongeveer 50 yard (1 yard= 91 cm) moest volgen. Er werd verder niet gesproken. Ik volgde hun instructies en we liepen langs wegeltjes tussen de velden in de richting van een boerderij. Ze wezen naar een hooischuur en zegden me om daar te wachten. Ik kroop langs de ladder omhoog en ging in het hooi liggen. Een tijdje later kwam er een man terug met wat eten. Hij sprak een beetje Engels en de ondervraging begon. We waren beiden heel nerveus. In het geval dat we gevangen genomen werden, was onze opdracht om de Duitsers alleen onze "name, rank and number" te vertellen. Anderzijds was ons (piloten) opgedragen dat, als we geluk hadden en werden opgepakt door de "Weerstand", zij onze geloofwaardigheid moesten vaststellen en dat ze heel doelgerichte vragen zouden stellen om te bewijzen dat we echt van een RAF-vliegtuig kwamen. Zij zouden ook die doelgerichte informatie gebruiken om te vergelijken met die van eventuele andere opgepikte bemanningsleden. Dit zou hen helpen op te weten te komen of ze met een "echte" vlieger te maken hadden.

Ik werd gevraagd naar het nummer van het squadron, het vliegveld van vertrek, de naam van de piloot, het doel van de vlucht, het type vliegtuig en de motoren, waar en wanneer we neergehaald werden. Ik werd bestookt met vragen over Engeland en over de laatste nieuwe muziek. Ik geloofde echt dat ik in handen was van de Weerstand en gaf antwoord op al de vragen.

Voor één ding was ik zeer dankbaar, de ondervrager vroeg mij niet naar mijn "dog tags" (*letterlijk "hondenpenning"*), de metalen plaatjes rond onze hals die informatie bevatten zoals naam en bloedgroep. Ik had gedoucht vooraleer mijn vliegerspak aan te trekken en had deze plaatjes in de badkamer van het squadron laten liggen.

Ik sliep goed in het hooi. Het menselijk contact was geruststellend en ik voelde dat ik niets anders kon doen dan de instructies volgen van de mensen die mij gevonden hadden. 's Morgens brachten ze nog wat te eten, ik herinner mij dat het telkens een omelet was met gebakken aardappelen, en ook een warme drank. Het was lekker. Ik denk dat ik mij ontspande na de stress van de drie vorige dagen, want ik heb enkel een vage herinnering aan mijn bewegingen van de volgende één of twee dagen.

Ik zag alleen de persoon die me eten bracht, ik rustte en sliep. Ik veronderstel, als ik terugkijk, dat iemand mijn antwoorden onderzocht en dat ze uitzochten wat ze met mij zouden doen. Ik werd overgebracht van de boerderij naar een dennenbos en werd daar twee of drie dagen geïsoleerd gehouden. Mijn oppasser was een jongere

man die een beetje Engels kende. (K.M.: dit was - de latere kolonel - Vic Neels, toen commandant van de Balense verzetsgroep.)



Bezoek (18.06.2005) aan Josefien Timmermans-Gombeer in Leopoldsburg-Iemert (tante van Vic Neels) v.l.n.r.: Raf Timmermans, Anna Neels-Voss, Maria Timmermans-Henrickx, François Timmermans, kol. Vic Neels, zittend tante Josefien



v.l.n.r.: Kamiel Mertens, Jane Knox-Kiepura, Paul Knox, Anna Neels-Voss, Vic Neels (18.06.2005)



Ik wist nu wel dat ik in het Vlaamssprekende deel van België was, dichtbij de Nederlandse grens, maar meer wist ik ook niet. Ik kreeg een deken en een waterdicht laken en er werd een paar keer per dag eten gebracht. Ik gebruikte het waterdicht laken om een soort tent te maken met takken en bracht de tijd waarschijnlijk door met uit het zicht van anderen te blijven.

Ik herinner me niet ooit vreemdelingen gezien te hebben. Ik weet nog wel dat er een enorm onweer was. Het duurde heel lang voor de regen door de dennenbomen sijpelde. Ik dacht nog dat ik geluk had, totdat ik besepte dat het water nog een hele tijd door de takken bleef sijpelen nadat het onweer gepasseerd was.

*(K.M.: Victor Neels had Peter Knox meegenomen naar een gehucht van het naburige Leopoldsburg, genaamd IEMERT. Daar woonde een tante van Neels, mevrouw Josephine Gombeer, gehuwd met Leo Timmermans. Hun huis stond aan de rand van het dennenbos waar Peter Knox enkele dagen verborgen werd. In datzelfde bos waren nog andere schuilplaatsen waar ontsnapte Russische krijgsgevangenen verscholen zaten. Die werden door de Duitsers tewerk gesteld in één van de Limburgse koolmijnen. Vier dagen later nam Neels Peter Knox mee naar mevrouw **Jeanne Leemans-Schlesser** in de H. Geeststraat in Geel.)*

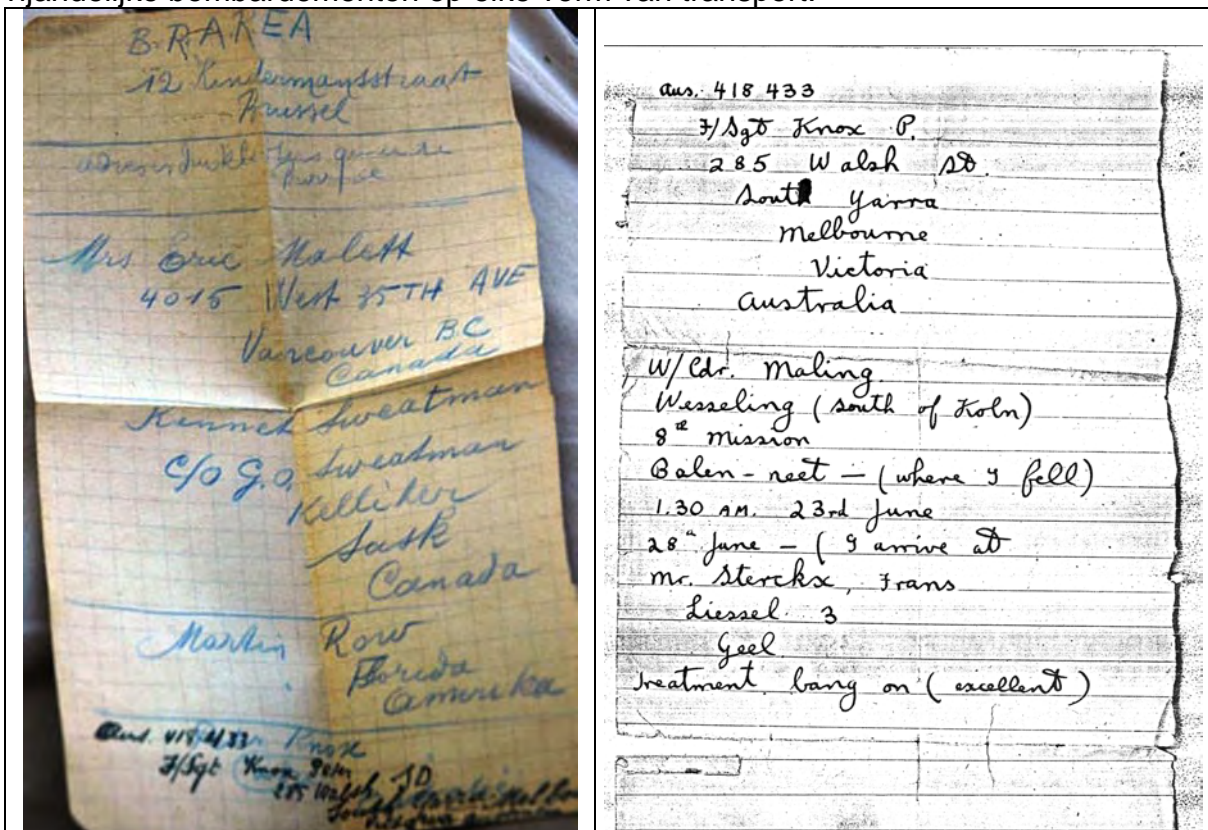
Binnen de week dat ik neergeschoten was, werd ik erkend als “geldige RAF-ontsnapper”, en op 26 juni 1944 werd ik in contact gebracht met de “Weerstand”. Ik kreeg een fiets toegewezen, het belangrijkste transportmiddel in bezet Europa, en werd begeleid naar een huis in een nabijgelegen dorp. Ik vond het raar en beangstigend om weer onder de mensen te komen. Ik denk dat ik achter elke deur Duitse soldaten verwachtte. Het was echter allemaal heel alledaags, het gaf althans die indruk. Mensen wandelden door de straten, stonden te praten op de hoek van een straat, ik zag niemand in uniform.



Deze foto's van Peter Knox werden genomen door de “Weerstand” voor een valse ID-kaart (bron: Vic Neels)

In het huis ontmoette ik een vrouw van middelbare leeftijd, zij was een spilfiguur in de Weerstand. (K.M.: *Mevrouw Jeanne Leemans-Schlesser, geboren in Dinant. Zij werd in de zomer van 1944 door de Duitsers gearresteerd en naar een gevangenenkamp in Duitsland gezonden.*)

Zij vertelde mij dat ik moest wachten in een naburige boerderij totdat ik in zuidelijke richting, naar Brussel, zou gebracht worden. Ik ontdekte dat ik was neergeschoten boven Balen-Neet in België en bevond me nu in Geel. (K.M.: *als mevrouw Leemans inderdaad Balen-Neet als crashplaats noemde, vergiste ze zich, wellicht omdat Peter Knox door Balense weerstanders bij haar gebracht werd.*) Zij vertelde me dat reizen heel moeilijk was geworden na de invasie van Europa (Normandië), en ook door de vijandelijke bombardementen op elke vorm van transport.



Lijstje met RAF-mensen die door de Balense Verzetsgroep geholpen werden (bron: Vic Neels)

Nota van Peter Knox, waaruit ondermeer blijkt dat hij op 28 juni 1944 arriveerde bij de familie Sterckx-Heyns in Geel-Liesel n° 3

Toen werd ik voorgesteld aan de twee mensen die mij naar de boerderij zouden vergezellen. Zij waren een zoon en een dochter van de boer: **Jules en Dimpna Sterckx**. Het ging allemaal heel efficiënt en vlug. Ik ontdekte na de oorlog dat deze goede vrouw (*Jeanne Schlesser*) die meer dan 100 airman hielp ontsnappen, werd verkleit aan de Duitsers en naar een gevangenenkamp gestuurd werd. Voor de Belgen was dit een heel gevaarlijk werk.

Jules, die ongeveer even oud was als ik, en zijn jongere zus Dimpna, waren kinderen van een Vlaamse boer. Zij moesten mij begeleiden door de straten waar zij bekend waren. Het was de eerste keer dat zij zulk een opdracht op zich namen en het getuigde van een enorme moed, want ik was duidelijk een vreemdeling in deze buurt. Zij zouden groot gevaar lopen.



Boerderij "Hoge Hof" in Geel-Liesel (Sterckx-Heyns),  
geschilderd door Frans Aldelhof naar H. Tonnaer

Onze reis van de boerderij naar het dorp gebeurde per fiets. Ik volgde mijn twee gidsen op een veilige afstand en we reden zonder problemen door het platteland. Het landschap was heel vlak en open en er waren veel korenvelden. Ik herinner mij dat we een smalle sloot overstaken en dan kwamen we bij een boerderij.

Ik werd er binnengebracht en voorgesteld aan de boer, **Frans Sterckx**, en zijn

vrouw, **Maria Clementina Sterckx-Heyns**, en ook aan **Marcel Maes**, de verloofde van Dimpna. Ik was blij verrast dat er nog een andere RAF-man aanwezig was op de boerderij. Het was de Flight-Sergeant Navigator **Reg(inald) Brookes**, ook ongeveer 20 jaar oud, die neergeschoten was op het einde van de maand maart, tijdens zijn terugvlucht van een aanval op Nürnberg in Duitsland. (n.v.d.r.: *aldus memoires Peter Knox. Volgens auteur Chorley in "RAF Bombar Command losses of 2. WW": F/S R. BROOKES: 100 Squadron, Lancaster 1 – LL887 HW-H van Grimsby, neergestort aan de Belgisch-Nederlandse grens in de nacht van 22 op 23 april 1944, nadat zijn vliegtuig getroffen werd door afweergeschut tijdens hun terugvlucht van Düsseldorf.*)

Reg had zich op verschillende plaatsen schuil gehouden en was nog maar pas op de boerderij gearriveerd. De familie die ons beschermde sprak geen Engels, maar we konden in het Frans communiceren, vooral met Jules en Marcel.



Echtpaar Frans Sterckx – Maria C. Heyns

De boerderij werd onze basis voor de ganse maand juli en het eerste deel van augustus. Wij werden daar gehouden terwijl de enorme veldslagen rond Normandië plaatsvonden.

De ontsnappingsroute voor vliegeniers door Frankrijk was geblokkeerd en de weerstand kon alleen maar zorgen dat we een veilige plaats hadden totdat de geallieerden de bezette gebieden zouden bevrijden. Dit was een gevaarlijke opdracht voor al de betrokkenen. Ons werd verteld dat de Duitsers herhaaldelijk het Belgische platteland afzochten naar jonge Belgen om ze in te zetten als werkkrachten. We moesten niet alleen verstopt blijven voor de Duitsers, maar ook uit het zicht gehouden worden van andere boeren. Dit was een buurt van kleine

bedrijven en het was een groot probleem om twee grote mannen uit het zicht te houden van nieuwsgierigen.



Peter Knox en Dimpna Sterckx in een korenveld

Er was een kleine schuilplaats gebouwd in een hoop stenen tegen de achterkant van de boerderij. We moesten langs een kleine opening in de schuilplaats kruipen. Dan werd dit gat dicht gemaakt met stenen. Binnen was er alleen een matras. Reg en ik sliepen daar naast elkaar (hoofd-voeten en vice versa). Ventilatie kwam er door de spleten van de opeen gestapelde stenen. Het was een doeltreffende schuilplaats en soms, waarschijnlijk als er een Duitse inval verwacht werd, verborg Jules zich hier ook. Het was dan wel erg klein.

Gedurende de dag hadden we twee schuilplaatsen. Eén was in een brede haag, midden daarvan was er plaats voor een gezellig hoekje. Wij hadden daar plaats om te liggen, te zitten of

wat rond te kruipen. Ik had niet het gevoel dat het te eng was. De tweede schuilplaats was in het midden van een korenveld. De boer had een klein vierkant gemaakt en daar hadden we meer ruimte om te bewegen. Het koren was volgroeid en hoog genoeg zodat we er voorover-gebogen konden staan zonder gezien te worden. Zowel Reg als ik waren gezond en gelijkaardig van karakter. Er waren geen spanningen tussen ons.



Peter Knox, Dimpna Sterckx, Reg. Brookes



Jules Sterckx en Peter Knox

In het donker konden we wat beweging nemen, een beetje heen en weer wandelen in de buurt van de boerderij. Natuurlijk moesten we het advies volgen van de boer en zijn familie over waar we de dag doorbrachten en wanneer we het huis konden naderen. Dan konden we met hen praten, ons wassen en het toilet gebruiken. De lichten in het huis waren dan gedoofd en de honden blaften als er vreemdelingen naderden. 's Avonds aten we samen met de familie. Ze waren heel vrijgevig met het eten. Omdat ze een boerderij hadden, waren er veel eieren en ik herinner me ook

dat er een varken geslacht werd. Dit moest in het geheim gebeuren want de Duitsers hielden strikt toezicht op al het voedsel en vorderden granen en dieren op om hun troepen en thuismarkt te bevoorraden. Gelukkig kwamen de Duitsers niet in de buurt van de boerderij toen wij daar waren.



v.l.n.r.: Frans Sterckx, Jules Sterckx, Marcel Maes, E.H. Constant Hannes, Peter Knox, Dimpna Sterckx, Alfons Sterckx, Maria Sterckx-Heys

We waren dicht in de buurt van een vliegveld en we zagen Duitse vliegtuigen opstijgen en landen. Soms vlogen ze zo laag over ons dat we ons moesten verstoppen in het koren en andere gewassen. We herkenden de vliegtuigen niet, ze waren te klein, maar het waren zeker geen gevechtsvliegtuigen. Ze leken eerder op observatievliegtuigen. Hoe dan ook, voor ons leken ze onheilspellend en we bleven uit hun zicht. *(K.M.: Hoogstwaarschijnlijk betreft het de Duitse vliegbasis in Diest-Schaffen, ongeveer 20 km Z.O. van Geel. Was vóór en na de oorlog in dienst als Belgisch militair vliegveld, thans als opleidingscentrum voor valschermspringen.)*

We kwamen de dag door met praten, slapen en enorm veel kaartspelen. De familie gaf ons een dik pak van 52 kaarten en we leerden elkaar al de verschillende spelletjes die we kenden: "Chinees" en "Miss Milligam" waren onze favorieten.

We vertelden mekaar over onze families en onze opvoeding, en wat we zouden gaan doen na de oorlog. We probeerden een beetje Vlaams te leren met behulp van een spraakkunstboek. We leerden wel de tekst van "Lili Marleen", een populair liedje in die tijd. We hadden het meest contact met Jules. Hij lichtte ons in over de oorlog. Meestal verkeerden we in een staat van vergetelheid en elke dag rolde in de volgende.

Het weer bleef zacht, maar op een nacht was er een hevig onweer. We zaten allemaal samen in de grootste kamer van de boerderij. Ik voelde de angst die er heerste door al dat gebliksem en gedonder rondom ons. Er was echter geen schade en de oogst overleefde het onweer.



Peter Knox en Marcel Maes



Peter Knox op de fiets,  
daarachter Jules Sterckx

Terwijl de zomer vorderde, werd het graan ook rijp genoeg om te oogsten. Langzaam verloren we onze veilige schuilplaats in het koren. De weerstand besliste dat we moesten verhuizen. Dat moet voor de familie een oprechte opluchting betekend hebben, maar ze drongen niet aan op ons vertrek. We werden naar de grootste kamer gebracht en kregen een drankje, toen kwam iemand van de verzetsbeweging om ons over de plannen in te lichten.

Toen de dag van ons vertrek aangebroken was, verzamelden allen buiten het huis om afscheid te nemen, waarbij we trachtten ons sterk te houden.

### **Turnhout en Brussel**

We verhuisden van het platteland naar een nabij gelegen stad, Turnhout. We ondernamen deze reis van toch meerdere kilometers per fiets. Een jonge priester was onze gids. (*n.v.d.r.: het is niet duidelijk of Peter en Reginald samen reisden. Dimpna Maes herinnert zich dat haar broer Jules hen begeleidde. Reginald Brookes herinnert zich dan weer dat Jules hem een deel van de weg begeleidde, maar dat Peter Knox apart volgde omdat twee grote mannen samen anders te veel zouden opvallen.*)

Gelukkig was de weg vlak. Na zes weken met weinig beweging waren onze spieren in slechte conditie en fietsen was hard werken. We reden langs binnenwegen en moesten een kanaal oversteken bij een sluis. Enkele minuten vóór we daar arriveerden, zagen we RAF-vliegtuigen naar beneden duiken om het scheepvaartverkeer op het kanaal aan te vallen. We zagen hoe mensen zich bij de

sluis verzamelden en de priester besloot dat het te gevaarlijk was om verder te fietsen. We keerden en namen een andere weg. We voelden ons wel opgelucht dat we geen paar minuten vroeger bij de sluis aangekomen waren en door onze eigen vliegtuigen beschoten waren.



François Verstraeten-Zosine Lafili

Turnhout was een redelijk grote stad en het was een rare ervaring om door de straten te rijden waar mensen winkelden en gewoon hun ding deden. De priester nam ons mee naar het huis waar we enkele dagen zouden verblijven alvorens men ons naar Brussel zou brengen. (n.v.d.r.: Kwakkelstraat nr. 80 in Turnhout)

Voorzichtig mochten we binnen. De vrouw die voor ons zou zorgen, had een flat op de tweede of derde verdieping van het huis. We moesten ons ontdoen van de fietsen en zo snel en normaal mogelijk langs de voordeur binnengaan.

Onze nieuwe verzorgster was eind' 30 of begin 40. Ze was vrij groot en nogal mager. (K.M.: **Mevrouw Zosine Verstraeten-Lafili**). Haar man was beroepsmilitair in het Belgisch leger en krijgsgevangen. (K.M.: **François Verstraeten**)

De vrouw was een stadsmens, zeer intelligent, lief en had een gezond gevoel voor humor. Ze sprak vloeiend Frans, hoewel Turnhout echt een Vlaamse stad is. (K.M.: *Lafili werd geboren in Leuven, is dat een verklaring voor haar kennis van het Frans?*). Reginald en ik kregen te horen dat we, zodra alles geregeld kon worden, naar Brussel zouden verhuizen.

We begaven ons nooit op straat maar konden vrij bewegen in de flat, deze had twee slaapkamers en een woonkamer.

Er werd beslist dat we apart naar Brussel zouden gebracht worden en enkele dagen later vertrok Reginald. Ik volgde enkele dagen later. In die dagen werden twee Amerikaanse vliegeniers door de Weerstand naar Turnhout gebracht. Die spraken geen Frans en ik moest een boodschap van de verzetsmensen vertalen. Ik herinner me de precieze tekst niet meer, maar weet nog wel dat ze aangespoord werden geduld te hebben en ze kregen uitleg over wat er allemaal voor hen gedaan werd. Ik ontmoette hen maar enkele minuten. Het waren boordschutters van een "Flying Fortress" die enkele dagen voordien was neergeschoten. Ze hadden het moeilijk met hun positie, vooral door de communicatieproblemen. Ik kon hen verzekeren dat ze in goede handen waren. Voor één van hen kon ik niets doen, hij zei: "mijn voeten doen zo'n pijn". Hij had een paar schoenen gekregen die veel te klein waren. (n.v.d.r.: *waarschijnlijk betreft het hier Captain Griffith en Sgt **Daniel Cargill** die op hetzelfde ogenblik als Peter Knox in Kwakkelstraat 80 verbleven. Zie verder.*)

De reis via Antwerpen naar Brussel was mijn eerste contact met mensen buiten de enge cirkel van de Weersstand. Een man van middelbare leeftijd begeleidde mij in

de trein. Ik kroop in een hoekje bij het raam en hij ging naast mij zitten zodat niemand mij kon aanspreken. We zaten in een trein met kleine compartimenten met naar elkaar gerichte banken waarop telkens ongeveer vijf of zes mensen konden zitten. In de trein werd het heel druk maar de reis was vrij saai. Er waren geen zoekacties, geen controleurs en geen praatgrage reizigers. Op een bepaald moment stopten we nabij een Duits militair kamp en ik kon de soldaten bekijken. Het was de eerste keer dat ik Duitsers van dichtbij zag, buiten de piloten van de vliegtuigen als ze over de boerderij vlogen.

In Brussel ging ik van het station naar een café waar ik werd overgedragen aan een andere man, die nam me mee per bus naar een huis in het centrum van de stad, waar ik zou verblijven. Daar werd ik herenigd met Reginald die de reis ook veilig gemaakt had. Dit gebeurde echter niet altijd. Nadat Brussel bevrijd was, sprak ik met een man van de RAF die, zoals ik, naar Brussel gereisd was via Antwerpen. Zijn begeleider, een man van middelbare leeftijd, had hem aan de Duitsers uitgeleverd. Gelukkig voor hem lieten de Duitsers hem achter toen de geallieerden Brussel veroverden. Die begeleider was waarschijnlijk een dubbelspion. Ik heb me dikwijls afgevraagd of we dezelfde begeleider hadden en ik in Brussel misschien alleen maar aan de juiste mensen was overgedragen om zijn geloofwaardigheid bij het verzet te versterken. De beschrijving van zijn uiterlijk klopte alleszins! (*K.M.: vermoedelijk de beruchte dubbelspion Prosper De Zitter.*)

De ochtend van 4 september 1944 werd het duidelijk dat de Duitsers zich terugtrokken en dat de stad bevrijd zou worden. De straten stroomden vol mensen en Reg en ik deden mee (aan de feestvreugde). We stonden op de voornaamste laan van Brussel toen de tanks en pantserwagens van het "Guards Regiment" binnenreden. Het was een overweldigend beeld, we deden mee aan de verwelcoming en riepen en wuifden naar de soldaten. Toen ze stopten en hun plaats innamen naast de weg, spraken we hen aan. Het was allemaal heel gedisciplineerd. Op een bepaald ogenblik ging er een gerucht door de stad dat er een wapenstilstand was en dat de oorlog voorbij was. Mensen dansten en zongen. De "Guards officers" bevelen hun manschappen om bij hun voertuigen te blijven en niet deel te nemen aan de feestelijkheden. Het gerucht verdween zo snel als het gekomen was en het vertrouwde beeld van de oprukkende troepen kwam terug.

Reg en ik werden ongeduldig en wilden ons bij iemand aanmelden. We werden doorverwezen naar een plaats aan de rand van de stad die door de RAF was overgenomen. Het werd door kleine vliegtuigen als landingsplaats gebruikt. We baanden ons een weg in de hoop mee te kunnen met een vlucht naar Engeland. De wachtposten vertelden ons dat dit verboden was, maar dat het leger voor ons zou zorgen, het had een afdeling voor mensen zoals wij. Ze moesten immers zeer voorzichtig zijn. Wij droegen burgerkleding en we hadden spionnen of saboteurs kunnen zijn.

De stad was uitbundig maar toch enigszins gespannen. Er waren immers veel bange mensen die eerder gecollaboreerd hadden met de Duitsers. De volgende dag had het Britse leger de stad in handen en alle belangrijke hotels opgevorderd. Kort daarna werden we doorverwezen naar een ontvangstcentrum en kregen we contact met militair personeel dat instond voor de opvang van ontsnapte krijgsgevangenen, vliegeniers zoals Reg en ik, die waren neergeschoten en ontsnapt aan de Duitsers, alsook agenten, spionnen en anderen met recht op bescherming van de



geallieerden. Na een soort eerste onderzoek werden we als “echt” geaccepteerd en kregen een hotelkamer. We kregen een maaltijd en één van de officieren trakteerde ons op champagne, uit Duitse voorraden meegenomen. Andere vliegeniers slenterden binnen, maar ik kende niemand van hen. (*n.v.d.r.: volgens Reginald Brookes -info 31 mei 2006- was dit het Metropool Hotel in Brussel.*) (*K.M.: dat hotel wordt ook door andere RAF-ontsnapters vermeld. Zie **Bram Dierckx**: “Terug naar de basis”*)

Later die avond zag ik in de foyer van het hotel een oorlogscorrespondent met Australische herkenningstekens op zijn schouder. Ik vroeg hem of er iemand van de krant van mijn vader aanwezig was: de “Melbourne Argus”. De volgende ochtend vond ik een oude vriend, **Geoff Hutton**. Het was een heel emotioneel moment, ik dacht dat ik nu mijn ouders zou kunnen laten weten dat ik “alive and kicking” was. In feite was dat veel moeilijker dan het lijkt. Er waren immers strenge regels in verband met het vrijgeven van informatie over iemand die officieel “gesneuveld” was. Het bericht dat ik nog leefde zou op de 9<sup>de</sup> september 1944 's morgens vroeg, op de afdeling van de “Melbourne Argus” toekomen. Mijn moeder en vader verbleven in hun weekendverblijf in Woodend, zo'n 50 mijl (1 mijl = 1,6km) buiten Melbourne. De redacteur van dienst maakte hen wakker met dit nieuws. Ik denk dat er die nacht in Woodend niet veel meer geslapen werd...

Reg en ik en nog andere vliegeniers in het hotel moesten nog één of twee dagen wachten vooraleer er maatregelen konden genomen worden om ons weer naar Engeland te brengen. De RAF vloog ons niet terug vanuit Brussel maar we werden met legervoertuigen naar Parijs gebracht. We sloten ons aan bij een lang konvooi van voertuigen, het was eerder een vermoeiende reis. Ik denk dat we allemaal leden onder een reactie op de euforie van de vorige dagen. We brachten een nacht door in Parijs en werden toen, in een Dakota van het RAF Transport Command, overgevlogen naar een vliegveld aan de rand van Zuid-Londen. De piloot vloog met een groep nerveuze passagiers, want voor deze ongeveer 30 inzittenden eindigde hun vorige vlucht met een valschermsprong. Voor de RAF-mannen was dit thuiskomen, voor mij een halte op mijn weg naar Australië.

*Dit is het besluit van “Peter Knox in België – juni tot september 1944.”*

#### **Herinneringen: Peter Knox naar Engeland en Australië - september 1944**

Ik bracht enkele dagen in Londen door met mijn herintegratie bij de RAAF (Royal Australian Air Force). Het was allemaal routine. Er was geen begeleiding. Ik onderging een kort medisch onderzoek, pikte mijn post op en mijn persoonlijke bezittingen. Naar Uxbridge gaan was een lugubere ervaring: een gebouw waar alle bezittingen van vermiste vliegeniers bewaard werden. Het was een ziellose en neerslachtige plaats met rijen hokjes met kitbags, uniformen en persoonlijke bezittingen die we bij ons hadden. (*K.M.: de voorwerpen die elk bemanningslid moest achterlaten vóór de start van elke vlucht.*)

In Londen werd ik ingelicht over het lot van mijn bemanning. De navigator (Taylor), de radio-operator (Newberry) en de boordwerktuigkundige (Belshaw) waren door de Duitsers krijgsgevangen gemaakt. De piloot (Davis) en de twee schutters (Moggridge en Bowering) stonden nu genoteerd als “vermist en waarschijnlijk dood”. Ik vernam ook dat ons squadron (619) ernstig gehavend werd tijdens die rampnacht: de helft van de vliegtuigen kwam niet terug. De officiële papieren laten duidelijk zien

dat het een rampzalige operatie was geweest voor de RAF. In totaal werden 127 Lancasters ingezet en 41 daarvan waren verloren, hetzij ongeveer één op drie. (*K.M.: er werden uiteraard meerdere squadrons ingezet*) Het is het hoogste verliespercentage aan Lancasters in één nacht in de tijdsspanne van drie jaar dat ze ingezet werden (van maart 1942 tot mei 1945).

Even triest waren de RAAF-rapporten waaruit bleek dat tegen september 1944 acht van de negen andere Australische bommenrichters waarmee ik mijn opleiding gekregen had, neergeschoten werden. Enkelen waren krijgsgevangen genomen, anderen verdwenen samen met hun bemanning.

*(n.v.d.r. Gedurende zijn verblijf in Engeland bezocht Peter Knox de families van de andere Engelse bemanningsleden. Hij bezocht tijdens zijn terugreis naar Australië ook de nabestaanden van het Canadees bemanningslid "Porky" Bowering.)*

*Peter Knox herinnerde zich ook volgend voorval:*

### ***"Beelden uit mijn herinnering"***

Toen ik in de metro-trein naar Richmond zat, viel het me op dat de man tegenover mij net dezelfde manieren had en heel erg leek op een RAF-piloot die deel uitmaakte van een bemanning die samen met ons opgeleid werd. Zijn naam was **Woods** en hij was goed bevriend met onze piloot Davis. Ik wist dat hij ook neergeschoten was. Uiteindelijk vroeg ik mijn medereiziger naar zijn naam en vertelde hem waarom. Het was de broer van de vermiste en wellicht overleden piloot. Hij was aangenaam verrast om met iemand over zijn broer te kunnen praten en we brachten een uur of twee samen door in een bar dichtbij het station van Richmond.

### ***Epiloog***

Peter Knox schreef: "Direct na de oorlog nam ik contact met Jules (Sterckx, in Geel) de zoon van de Belgische boer die mij onderdak gaf, en met de mevrouw (Lafili) in Turnhout. Jules had interesse om te emigreren naar Australië en mijn vader bood aan hem te helpen. Hij kwam nooit. Hij ging naar Belgisch Congo en verongelukte in een verkeersongeval in Kenia in 1957. Zijn zus Dimpna trouwde met Marcel (Maes). Onze lieve vriendin in Turnhout (*Zosine Emilienne Verstraeten-Lafili*) werd herenigd met haar man en uit haar brieven blijkt dat ze weer een normaal leven leidt.

Zo was het ook voor ons. We trouwden, kregen kinderen en hadden een job. De oorlog werd een steeds verder verwijderd deel van ons leven. Ik werd nooit lid van een RAAF- of RAF-vereniging en in de 50 jaar sinds het einde van de oorlog heb ik enkel over mijn persoonlijke ervaringen gesproken als het mij uitdrukkelijk gevraagd werd, of soms ook als ik toevallig een andere oud-RAF-man ontmoette. Dit heeft niets te maken met angst om het verleden op te rakelen maar eerder omdat de verhalen van oude soldaten, mariniers en vliegeniers dikwijls in herhaling vallen en saai worden. Dus deze herinneringen heb ik niet geschreven voor het amusement maar als een feitelijke weergave van mijn persoonlijke oorlogservaringen in "Bomber Command", zoals ik ze mij nog kan herinneren na een halve eeuw."

Op 17 november 1945 huwde Peter Knox met **Monica Newcombe**, een Engelse WREN (*vrouwelijk lid van de Royal Navy*) in Newman College Chapel, Melbourne University.



Huwelijk van Peter KNOX (RAAF) en Monica Newcombe (WREN), daarachter v.l.n.r.: Norm Jarvis, Peter Murphy en Pamela Knox (zuster van Peter). Monica Newcombe wordt omringd door collega's van de WREN. Hun huwelijk vond plaats in de Newman College Chapel, Melbourne University, op 17 nov. 1945. Monica was met een troepschip naar Australië gezonden voor actieve dienst met de Women's Royal Navy.



Royal Australian Air Force – Bommenrichters op Penrhos Wales, anno 1943. Peter Knox op de tweede rij, uiterst links.

**Jane Knox en Marjan Kiepura in België** (juni 2005)

**“De Hoge Hof Revisited” - Recapitulatie**

Het gezin Sterckx-Heyns woonde in de Hoge Hof van 1934 tot 1963, zij hadden een boerderij. Peter Knox werd daar ondergebracht door mevrouw Jeanne Leemans-Schlesser van Geel, nadat hij aan haar was “overgedragen” door de Balense verzetsmensen. Hij werd op de Hoge Hof mede-onderduiker met Reginald Brookes, een andere RAF-man (Lancaster 1 – LL887, 100.squadron) die reeds in de nacht van 22 op 23 april 1944 neergeschoten werd. De kinderen Sterckx waren Jules (1922-1957), Dimpna (1926-....) en Alfons (1927-....). Een buurjongen Marcel Maes was de verloofde van Dimpna.



E.H. Constant Hannes

Peter Knox (Rooms-katholiek) kreeg er af en toe bezoek van **E.H. Constant Hannes**, leraar aan het St-Aloysiuscollege van Geel, die hem af en toe de biecht kwam horen en de H. Communie brengen.

**De stap naar 2005**

Na de herdenking in Dunholme Lodge (juni 2005) kwamen Jane Knox en echtgenoot Marjan Kiepura, samen met **Paul Knox**, broer van Jane, op **zaterdag 18 en zondag 19 juni 2005** op “verkenning” in België.

Op *zaterdagmiddag* werd een druk programma afgewerkt met achtereenvolgens bezoeken aan:

- Dimpna Sterckx in Geel (en uitstap naar de plaats waar vroeger de boerderij Hoge Hof stond;
- Alfons Vermierdt en Vic Neels in Balen (bezoek aan de plaats waar Alfons als 14-jarige knaap in juni 1944 Peter Knox ontdekte: de Stappersdijk in Balen);
- Josefien Timmermans-Gombeer, tante van Vic Neels in Leopoldsburg-Iemert, waar Peter Knox enkele dagen in een bos verscholen zat.

Op *zondagvoormiddag* troffen we aan de Norbertijnerabdij van Mol-Postel de Molse burgemeester Paul Rotthier en de gezinnen Neels en Vermierdt. We brachten een bezoek aan de vermoedelijke crashplaats langs de oude Bladelseweg en aan de bruggen van Mol-Maat (waar Peter Knox in juni 1944 wellicht het kanaal overgestoken is).

De volgende beelden dateren van deze twee verkenningsdagen in juni 2005.





Paul Knox, Dimpna Sterckx, Jane Knox, Jules Heyns, Alfons Sterckx (Geel, 18.06.2005)



Luc Sterckx, Marcel Maes (jr), Dimpna Sterckx, Jan Maes, Jules Heyns, Alfons Sterckx (Geel, 18.06.2005)



Jan, Marcel, Dimpna, Jules Heyns, Luc, Alfons, Kamiel, Jane en Paul (18.06.2005)



Marie-Christine, Jan, Marcel, Dimpna, Paul en Jane (Geel, 18.06.2005)

### Balense "weerstand" redt geallieerd luchtmacht personeel

**Bemanningsleden, gered en verborgen door Vic Neels c.s.** (volgens zijn opgave in het boek van Kamiel Mertens: "Balen tijdens de tweede wereldoorlog", Studium Generale vzw, Balen, 2004, pp. 425-428.)

De namen in **vet-cursief** betreffen bemanningsleden die door Vic Neels en de Balense verzetsgroep gered en verborgen werden. (K.M.: bijkomende info verzameld door Jane Knox)

**Flight Sergeant Philip Tweedy DFM** – 635 Sqn Lancaster III ND819 F2-M  
Operatie Duisburg, take off 2249 / 21-22 mei 1944 van Downham Market. Crash in Luyksgestel, (Nederlands-Limburg), dicht bij de Belgisch-Nederlandse grens. (Per W.R. Chorley: F/S Tweedy diende bij het 76. Squadron, details van zijn DFM werden gepubliceerd op 14.09.1943. Hij vloog met de Noorwegense Lt E. Sandberg.  
De volgende bemanningsleden werden KIA (killed in action):  
Sgt E.J. Rowlands, RAF, (graf in Nederweert War Cemetery); - F/S M.B. Rumbles, RAF; - F/S L.J. Making, RAF; - F/S A.A. Jepson RCAF, (alle drie begraven op

Eindhoven General Cemetery); W/O G.A.D. Mould (herdacht op panel 214 van het Runnymede Memorial); - W/O J.A. Porter, RAF, pow.

**Flight Sergeant Peter Edmund Knox RAAF** - 619 Sqn Lancaster 1 - ME846 PG-C  
Operatie Wesseling – take off 23.01 21-22 juni 1944 van Dunholme Lodge.

Andere bemanningsleden: Sergeant Thomas A. Newberry - 1602063 RAF, radio-operator, pow. Sergeant W. Dennis "Geordie" Belshaw - 1808996 RAF – boordwerktuigkundige, pow (na zich eerst te hebben verborgen)

Pilot-Officer Mark Anthony Hamilton "Dave" Davis - 174023 RAFVR – vermist, verondersteld gesneuveld. Zijn naam staat op het Runnymede Memorial - panel 211.

Flight Sergeant Leslie E.J. "Tagger" Taylor - 1585057 RAF - Navigator/pow.

Sergeant George Harry Moggridge - 1896779 RAFVR – rugkoepelschutter, KIA.

Pilot Officer John Ernest Ralph "Porky" Bowering - J/88199 RCAF – staartschutter.

**W/O Kenneth C. Sweatman RCAF** - 424 Sqn Halifax III HX313 QB-B

Operatie Leopoldsburg (Kamp van Beverlo), take off 23.45 27-28 May 1944 vanaf Skipton-on-Swale - crashed te Oostham-Langven (Limburg), 6 km WZW van Leopoldsburg. Van kol. Neels weten we dat Kenneth Sweatman kwam van Kelliher Saskatchewan, Canada.

Verdere details omtrent Sweatman door Vic Neels (*gecteerd door K.M.*):

Crash in Olmen-Germeer (nabij Balen) na het bombardement van mei 1944 van het Kamp van Beverlo (Leopoldsburg). Verzorgd door **Theunis Alfons** (plaatselijke weerstand), gedurende één nacht (medische zorgen, voeding, bed... ). Overgedragen aan Neels, (vergezeld door **De Groof Frans**); transport naar Balen, 7 dagen bij Neels, dan transport naar Mevrouw Leemans in Geel.

De crash en de redding zijn gedocumenteerd in het boek van Olmenaar **Frans Smolders**: "Olmen tijdens de tweede wereldoorlog" en in zijn andere boek: "De laatste vlucht van de Blonde Bomber". Tevens info in het studieproject van de Balense student Bram Dierckx: "Terug naar de basis - Vluchtroutes voor geallieerde piloten naar Engeland." (Sint-Jan Berchmanscollege Mol, 2005)

Ook aan boord van hetzelfde vliegtuig: gesneuveld: F/O R.A. Irwin, RCAF; Sgt W.G. Wakely, RCAF; Sgt G.F. Freeman, RCAF; lijkdienst voor de drie gesneuvelden werd gehouden op 30 mei te Sint-Truiden; hun stoffelijke resten werden sindsdien overgebracht naar de oorlogsbegraafplaats te Heverlee.

F/O W.J. Elliott, RCAF; (evacuated?); Sgt M. Muir, RAF, (evacuated?); F/S Poppa, RCAF, krijgsgevangen; F/L Mallett, RCAF, (evacuated?); (samen met Sweatman)

**F/L B.L. Mallett, RCAF** - 424 Sqn Halifax III HX313 QB-B

Operatie Leopoldsburg, take off 2345 - zie Sweatman boven – zelfde vliegtuig – 27-28 mei 1944 vanaf Skipton-on-Swale - crashed te Oostham-Langven (Limburg), 6 km W-Z-W van Leopoldsburg, België.

**Navy - Roy O. Martin** van Homestead - Florida – USA.

**Boordschutter John White** van New York (19 of 20 jaar) USA

**F/O E.A. Drake, RAF** - 619 Sqn - Lancaster I - LL784 PG-M. Operatie Aachen, take off 20.43 vanaf Coningsby 11-12 April 1944 - Drake en Baker (zie lager) uit het

vliegtuig gezogen als het ontplofte. De gesneuvelden werden op 14 april begraven op het Eindhoven (Woensel) General Cemetery.

**F/O Alfred Kenneth Baker RAF** - 619 Sqn Lancaster I - LL784 PG-M. Operatie Aachen, take off 20.43 vanaf Coningsby 11-12 April 1944 (zie Drake hierboven) Werden gedood in dit vliegtuig: S/L J.W.E.D. McGilvray DFC; Sgt I.R.F. Haberfield; P/O J.L. Pritchard; Sgt R. Hillier; W/O A.A. Munro DFM.

**F/S Arthur M. Rae** – RAF - 76 Sqn Halifax III MZ623 MP-P. Operatie Aachen, take off 22.41 op 24-25 May 1944 vanaf Holme-on-Spalding Moor. Crashed te Arendonk (prov. Antwerpen) 9 km ten Oosten van Turnhout. Ook aan boord: W/O F. Bishop RAF, (pow); Sgt W.T. Mays RAF, (pow); F/O T.H. Greer RAF, (pow); F/S W. Cliff RAF, (pow); Sgt J. Danes RAF, (pow) Sgt C. Cassidy RAF, (pow).

Vlaamse mensen, allen leden van de **Balense verzetsgroep Neels** (zoals vermeld in de reddingsverslagen in het boek van Kamiel Mertens), betrokken bij de redding van de vermelde vliegeniers:

**Aerts Aloïs, Cools Albert, Cools Jozef** (broer van voorgaande), De Groof Frans, **Diels Gust** (Gustaaf), **Strubbe Raymond** (jonge onderwijzer, tijdens de oorlog werkzaam op de gemeentelijke administratie van Balen en “leverancier” van de valse identiteitsbewijzen voor de geredde vliegeniers), **Theunis Alfons, De Keyzer Albert** (geen gegevens, mogelijk een lokale inwoner die een piloot vond? - zie Mallett.)

**N.B.** Uiteraard waren nog vele andere mensen betrokken bij het verbergen, huisvesten en transporteren van de geredde bemanningsleden – mensen die niet noodzakelijk tot de verzetsbeweging behoorden.

Na de oorlog emigreerde Albert Cools naar Belgisch Congo (Afrika), waar hij lang geleden overleed. Zijn broer Jozef werd politieagent en later adjunct-commissaris in Balen, ook hij is reeds lang overleden.

De Balense verzetsgroep hielp nog vele andere mensen, maar bovenstaande namen zijn te vinden in het archief van kolonel Neels en opgenomen in het boek van Kamiel Mertens. (Nogmaals: alle additionele gegevens werden opgespoord door Jane Knox, 2006.) In zoverre beschikbaar worden andere betrokkenen vermeld op andere plaatsen in deze brochures. (J.K.)

#### Volgende schakel: Zosine Lafili en het Belgische verzet

(gebaseerd op onderzoek van Kamiel Mertens, geschreven door Jane Knox-Kiepora)

Alles wat ik over Zosine Lafili wist, tot dit jaar 2006, was dat er een mijnheer en mevrouw Verstraeten woonden in de Kwakkelstraat 80 in Turnhout en dat die mensen tijdens het oorlogsjaar 1944 geredde bemanningsleden verstopten. Ik wist dit door een foto van het koppel in ons familiealbum en van de herinneringen van mijn vader, zo'n 50 jaar na de feiten door hem opgeschreven.

Mijn vader beschrijft haar als “eind’ 30 – begin 40, vrij groot en mager.” Haar echtgenoot was beroepsmilitair in het Belgisch leger en einde mei 1940 krijgsgevangen gemaakt door de Duitsers. Ze was een stadsmens, intelligent, lief, en met veel gevoel voor humor. Ze sprak vloeiend Frans, terwijl Turnhout toch een Vlaamse stad is.

Kamiel Mertens besloot alles op alles te zetten om uit te vinden wat er verder van dat koppel geworden was. Hij dropte een omzendbrief in elke brievenbus van de Kwakkelstraat (ongeveer 250), met een oproep over het echtpaar Verstraeten, in de hoop dat toch iemand zich nog iets over hen zou herinneren. Een week later kreeg hij een telefoontje van een vroegere buurvrouw van mevrouw Verstraeten. Zij was in 1944 een tienermeisje en naaste buur. Kamiel Mertens reed opnieuw naar Turnhout en kreeg van die mevrouw het volgende te horen: "Zij herinnert zich dat ze tijdens de oorlog regelmatig jonge mannen stiekem zag arriveren bij mevrouw Verstraeten. Volgens mevrouw waren dat "haar neven". Die buurvrouw herkende op de foto uit het familiealbum van Jane Knox het echtpaar, poserend aan de achterkant van hun huis.

Met die informatie kon Kamiel verder op zoek in de Turnhoutse stadsarchieven. De volledige naam van mevrouw Verstraeten bleek "Zosine Emilienne Verstraeten-Lafili". Uit het archief weten wij ook dat zij na de oorlog een erkenning als weerstandster gekregen had. Het onderzoek ging verder in Brussel, bij de instanties die de erkenningsdossiers beheren. Dat was blijkbaar het vroegere Ministerie voor Wederopbouw. Na enkele weken ontving Kamiel per post een kopie van de voornaamste dossierstukken betreffende Lafili.

Zosine Emilienne Lafili werd geboren in Leuven op 17 november 1902 als dochter van **Jean-Gustave Lafili** en **Marie-Louise Willems**. Op 22 juli 1927 huwde ze in Leuven met François Verstraeten. (We konden tot vandaag niet uitvissen wanneer het echtpaar precies naar Turnhout verhuisde.) In mei 1940 werd François, korporaal-beroepsmilitair in het Belgisch leger, door de Duitsers krijgsgevangen gemaakt (bij de capitulatie van het Belgisch leger).

Uit de gegevens blijkt dat Zosine Lafili in die jaren als huishoudster werkte voor een Turnhoutse familie die actief was in het verzet. Die mensen hadden op een bepaald ogenblik een RAF-vliegenier (**Kleinman**) onder hun hoede en ze vroegen aan Zosine of zij die in haar huis (Kwakkelstraat 80) kon verbergen.

*Het was dezelfde Theodore Kleinman van het 349<sup>ste</sup> Squadron, van de 100. Group, die na zijn terugkeer zei: "Wij sprongen ongeveer 10 mijl ZZO van Turnhout. Na contact met een ondergrondse eenheid werd ik naar een huis in Turnhout gebracht. (J.K. – verdere info zie Internet)*

In het Brusselse dossier van mevrouw Lafili zit een lijst met 12 geallieerde vliegeniers die tussen 4 februari 1944 en 20 september 1944 kortere of langere tijd door haar verborgen / gehuisvest werden. Het waren: Lt. T. Kleinman, USA; Sgt. W. Lynch, UK; F/O John Maunsell, UK; Fl. Lt. E. Mallet, Canada; F/S Reg. Brookes, UK; F/S Peter Knox, Australia; Captain Griffith, USA; Sgt. Daniel M. Cargill, USA; F/S Arthur Rae, Scotland UK; F/S Philip Tweedy; F/Sgt Roy Reading UK; Sgt Roy Martin, USA.

In zoverre wij het nog kunnen vaststellen, behoorden deze bemanningsleden tot de volgende vliegtuigen (*K.M.: we laten de details hiervan onvertaald, gezien het relatieve belang voor ons primair "target": Peter Knox. Bovendien zijn een aantal gegevens herhaling van supra.*)



**(1) Lt. Theodore Harold Kleinman** - 0 795 261 (?) - possible 349th Sqn. He was hidden from February 4 - March 27 1944. From Kwakkelstraat 80 via a "middle-man" R. Degroot living at Lindeplein 2 – Moerbeke-Waas in East Flanders.

**(2) Sgt W.H. Lynch** - 100 Sqn Lancaster I LL887 HW-H Op. Dusseldorf T/o 22.46 Grimsby 22-23 April 1944. Believed to have crashed near the Belgian/Dutch frontier. According to W R. Chorley's book "Royal Air Force Bomber Command Losses of the Second World War 1944" there is a Sgt. W. Lynch who was "arrested while being hidden at Antwerp". This could well be the same Sgt. Lynch - see also Reg. Brookes. Sgt Lynch was looked after by Mr. Leemans in Geel - husband of Mrs. Jeanne Leemans-Schlessler. (?) (K.M.: zie hoger het verhaal van Peter Knox)  
A Sgt. W. Lynch was hidden at Kwakkelstraat: April 25 - April 30, 1944.

**(3) F/O John R. Maunsell** - 57 Sqn Lancaster I LM115 DX-M. Op. Wesseling T/o 23.06 21-22 June from East Kirkby. Crashed at Oud-Turnhout (Antwerp) 3 km E. of Turnhout. Also on aircraft: Killed F/O A.F. Bayley, RAF; W/O T.F. Beecher, RAAF; Sgt. J.H. Donovan, RAF (buried at Schoonselhof Cemetery), Sgt. R. Hessman, RAF, pow; F/S Q.D. Naysmith, evaded; Sgt. V.L. Marshall, RCAF, pow.  
John Maunsell went to Mr. Martin (member of Resistance) - Ravelsche Steenweg 13 in Ravels. He was hidden at Kwakkelstraat from June 22 - July 12, 1944.

*De volgende tien RAF-bemanningsleden reisden van Turnhout naar Brussel via Zosine Lafili en haar collega in de Weerstand: Albert Gevers from MOL, to Mr. De Meyer No 2BB/161111/22? - living at Victoriestraat 102 in Brussels. The airmen were handed over at the "Grande Place" in Laeken which is a suburb of Brussels (home of the Royal Castle).*

**(1) F/L B.L. Mallett, RCAF** - 424 Sqn Halifax 111 HX313 QB-B. Op: Bourg-Leopold T/o 23.45 27-28 May 1944 from Skipton-on-Swale - crashed at Oostham-Langven (Limburg), 6 km WSW of Leopoldsburg, Belgium. (see Sweatman below)  
Mallett hid at Kwakkelstraat from July 14 - August 4, 1944

**(2) W02 K.C. Sweatman, RCAF** - 424 Sqn Halifax 111 HX313 QB-B Op: Bourg-Leopold T/o 23.45 27-28 May 1944 from Skipton-on-Swale - crashed at Oostham-Langven (Limburg), 6 km WSW of Leopoldsburg, Belgium - he had been helped by Col. Neels earlier on. Also on aircraft - Killed: F/O R.A. Irwin, RCAF, Sgt. W.G. Wakely, RCAF, Sgt. G.F. Freeman, RCAF F/O W.J. Elliott, RCAF evd, Sgt. M. Muir, RAF evd, F/S Poppa, RCAF pow, Mallett (see above). Funeral services for the three who died were held on 30th May at St-Truiden; their remains have since been taken to Heverlee War Cemetery.  
Sweetman hid at Kwakkelstraat from July 14 - August 4, 1944.

**(3) F/S Reginald Brookes, RAF** - 100 Sqn Lancaster 1 LL887 HW-H. Op. Dusseldorf T/o 22.46 22-23 Apr 1944 from Grimsby, believed to have crashed near the Belgian/Dutch frontier. Note: *Reg Brookes was hidden with Peter Knox by the Sterckx family* in Geel prior to moving to Turnhout. Also on aircraft - Killed: P/O W.H. Shaw, RAF, Sgt. J. Ensor, RAF, P/O G.H. Williams, RAF (buried at Schoonselhof Cemetery). Sgt. W.H. Lynch (see above), F/S K. Morgan, RAAF pow, Sgt. R.A. Bacon, RAF pow.  
Reginald Brookes was hidden at Kwakkelstraat from August 10 - August 11, 1944.

**(4) F/S Peter Knox, RAAF** – (zie boven) 619 Sqn. Lancaster 1 ME846 PG-C. Op. Wesseling T/o 23.01 21/22 June 1944. Also on aircraft: Sergeant Thomas A. Newberry - 1602063 RAF - Wireless Operator/pow; Sergeant W. Dennis "Geordie" Belshaw - 1808996 RAF - Flight Engineer/pow after being hidden at first. Pilot Officer Mark Anthony Hamilton "Dave" Davis - 174023 RAFVR (pilot kia) Flight Sergeant Leslie E.J. "Tagger" Taylor - 1585057 RAF - Navigator/pow; Sergeant George Harry Moggridge - 1896779 RAFVR – Mid-Upper Gunner/kia; Pilot Officer John Ernest Ralph "Porky" Bowering - J/88199 RCAF - Rear Gunner/kia. Peter Knox was hidden at Kwakkelstraat from August 11 - August 14, 1944.

**(5) Captain Henry Griffith** (?) 0809589 USA – (?). He was hidden at Kwakkelstraat from August 12-August 14, 1944.

**(6) Sgt. Daniel Cargil** 38372191 USA – (?). He was hidden at Kwakkelstraat from August 12-August 14, 1944.

**(7) F/S Arthur M. Rae** - 76 Sqn Halifax 111 MZ623 MP-P Op. Aachen T/o 22.41 24-25 May 1944 from Holme-on-Spalding Moor. Crashed at Arendonk (Antwerp) 9 km E. of Turnhout. Also on aircraft: W/O F. Bishop, RAF, pow; Sgt. W.T. Mays, RAF, pow; F/O T.H. Greer, RAF, pow; F/S W. Cliff RAF, pow; Sgt. J. Danes, RAF, pow; Sgt. C. Cassidy, RAF, pow.

**(8) F/S Philip Tweedy DFM** - 635 Sqn Lancaster III ND819 F2-M. Op. Duisburg T/o 22.49 21-22 May 1944 from Downham Market - Crashed at Luyksgestel (Nederlands-Limburg) near the Dutch/Belgian border. (Per W.R. Chorley: F/S Tweedy had served with 76 Squadron, details of his DFM having been published on 14 September 1943, he had flown with Norwegian Lt. E. Sandberg. The following on the aircraft were KIA: Sgt. E.J. Rowlands RAF, (he rests in Nederweert War Cemetery), F/S M.B. Rumbles, RAF, F/S L.J. Making, RAF; F/S A.A. Jepson, RCAF, (these three buried at Eindhoven General Cemetery); W/O G.A.D. Mould (commemorated on panel 214 Runnymede Memorial). W/O J.A. Porter, RAF, pow. Tweedy hid at Kwakkelstraat in August 1944.

**(9) F/S Roy Reading** -76 Sqn Halifax III MZ575 MP-W. Op. to Hasselt T/o 22.25 12-13 May 1944 from Holme-on-Spalding. Moor was shot down by night fighter (Oblt. Tober III/NJG2) and crashed near Hulshout (Brabant), 3km N. of Aarschot, Belgium. Killed that night: F/O J. Newcombe - RAF, mentioned in Dispatches; F/O A. Crouch, DFM, S/L N.L. Shove, DFC, F/O C.H. Stewart, DFC, F/O C.W. Saunderson, pow, F/O H.D. Reeder (buried at Schoonselhof) Roy Reading was hidden at Kwakkelstraat in August 1944.

**(10) S/Sgt Roy O. Martin USA.** Hidden at Kwakkelstraat from August 17 to August 18, 1944.

Waarschijnlijk heeft Peter Knox de Amerikanen Griffiths en Cargill in augustus 1944 ontmoet (in de Turnhoutse Kwakkelstraat). Zij verbleven daar immers gelijktijdig van 12 tot 14 augustus en hij moest voor hen vertalen: Frans-Engels / Engels-Frans. Peter Knox verwijst in zijn gedenkschrift naar twee Amerikaanse vliegeniers van een "Flying Fortress", die zich ook in de Kwakkelstraat 80 schuil hielden.

Bij de vele contacten van de Weerstand was ook **Jules Theodore Lafili**, Guldenvlieslaan 23 in Brussel. Dat was de broer van Zosine Verstraeten-Lafili. Hij verstopte ook heel veel vliegeniers en werkte samen met andere leden van het verzet.

Volgens de gegevens uit het Brussels dossier was Zosine Verstraeten niet alleen bedrijvig met het herbergen en transporteren van bemanningsleden. Zij hielp ook Belgen die ontsnapt waren aan Duitse werkkampen (of ondergedoken werkweigerders) en ze was ook zeer actief in het doorgeven van informatie over het effect van geallieerde bombardementen op de communicatiemiddelen, de wegen, de spoorwegen...

Zosine bracht ook vervalste documenten over, zoals identiteitskaarten en werkpassen voor leden van de weerstand en geredde vliegeniers. Zij pikte deze documenten op bij een mijnheer **De Meyer** in de Victoriestraat 102 in Brussel. Zij kon die documenten tenslotte overhandigen aan leden van de Arendonkse verzetsbeweging (getuigenis van **R. Donders**, in dossier Brussel). In Arendonk was een berucht Duits gevangenenkamp.

Zosine Verstraeten werd na de oorlog officieel geëerd door geallieerde regeringen voor het werk dat zij gedaan had voor de verzetsbeweging. Zij ontving zo ondermeer:

Van de **Belgische** regering:

\*Medaille van de gewapende weerstand;

\*Erkenning als agent tweede klas van de actie- & informatiediensten, later verhoogd tot eerste klas;

\*Belgische herinneringsmedaille 1940-45 met gekruiste zwaarden (26 april 1949).

Van de **Britse** regering:

\*King's Medal for Courage in the Cause of Freedom

Van de regering van de **USA**:

\*Citation for the Medal of Freedom with Bronze Palm (11 april 1947).

Zosine Lafili wordt in het dossier Brussel vermeld als chef van de lokale verzetsbeweging M.N.B. (Mouvement Nationale Belge). Zij werkte samen met haar broer Jules Theodore Lafili (Brussel) en hoogstwaarschijnlijk met de volgende verzetsmensen.

R. Degroot (Lindeplein 2 te Moerbeke-Waas, Oost-Vlaanderen)

Leon Detaille (Otterstraat, Turnhout)

R. Donders (getuigt over de vervalste documenten)

Mr. De Meyer (Victoriestraat 102 in Brussel, waar ze vervalste documenten ophaalde)

Albert(us) Gevers (Alf. Pietersstraat 116 in Oostende)

Ferdinand Gevers (woonde in de buurt van het station van Mol)

Mijnheer en mevrouw Leemans – Schlessers (Jeanne), Geel. (zie boven, *Peter Knox*)

Mijnheer Martin (Ravelsche steenweg, Ravels)

Renaerts (? , onderwijzer in Retie, spoorde gevallen vliegeniers op)

Familie Sterckx-Heys (Geel, inclusief dochter Dimpna en zoon Jules; zie verder)

Jacques Van Bael (aangehouden door de Duitsers en opgesloten in het kamp van Flossenburg - Duitsland; aldaar overleden op 25 april 1945)

Jozef Verstuyft (Steenweg op Beerse 3 in Merkplas)

*(J.K.: bovenstaande gegevens gevonden door Kamiel Mertens in het "dossier Brussel" en persknipsels in het archief van het Geels Geschiedkundig Genootschap)*

Tweedy en Rae kregen onderdak bij de familie Nevelsteen in Geel-Punt (Antwerpseweg) Mijnheer **Frans Nevelsteen** en zijn echtgenote mevrouw **Dimpna D'Joos** werden samen met hun zoon **Karel** gearresteerd en naar een concentratiekamp in Duitsland gezonden. Vader en zoon overleden in het KZ Dora (Mittelbau-Werke V1 en V2) *(bron: K.M., archief Geel)*

Tweedy en Rae kregen ook hulp van **Louis S'Jegers** en van **Marcel en Madeleine Peeters-Driessen** in Geel.

Terug naar **Zosine Verstraeten-Lafili**: in het Brussels dossier zit een schriftelijke getuigenis van Kleinman over Zosine Lafili. Hij prijst haar moed en intelligentie en schrijft: "Indien ook maar iemand in België een medaille moet krijgen, dan is zij het wel!" En hij wist over wie hij sprak, want hij verbleef niet minder dan zeven weken in de Turnhoutse Kwakkelstraat.

Ik ben zeker dat er nog veel meer te vertellen is over de moed en heldhaftigheid van Zosine Lafili en degenen wiens leven zij, op risico van het eigen leven, heeft gered. U las hierboven de informatie die wij bekomen hebben tot op vandaag 18 juni 2006. Het geeft u ook een glimp van informatie over anderen, inclusief haar broer Jules Theodore in Brussel, die zoveel deed om zovelen te redden.

*(getekend) Jane Knox-Kiepura – juni 2006*

*All research submitted by Kamiel Mertens 2005-2006.*

**Tot slot: een bijzonder “dank-u-wel” aan...**

- Onze Belgische vrienden.
- Reina Van Der Goot en haar staff voor de perfecte organisatie in het magnifieke Radisson SAS Royal Hotel in Brussel.
- Johan en Lea Van den Borne, eigenaars/uitbaters van de Postelse Hofstee in Mol-Postel voor hun perfecte ondersteuning en organisatie van de lunch op zondag 3 september 2006. Met jullie samenwerken was een heerlijke ervaring!
- Mijnheer Paul Rotthier, burgemeester van Mol, voor zijn leiderschap en royaal gebaar bij het organiseren van de herdenking van 3 september 2006 en het concept en de realisatie van het monument met de gedenkplaat.
- Kamiel Mertens die de bezieler en gids was bij de ceremonie van vandaag. Door zijn toegewijde research en professionele kennis heeft hij ons voorzien van een overvloed aan informatie die we nu met u allen kunnen delen.
- Johan Claes voor zijn ondersteuning en hulp aan Kamiel bij de uitvoering van zijn werk.
- Wijlen pater E. Van den Bergh (toenmalig pastoor van Postel) voor de beschrijving van de crash van Lancaster 1 - ME846 en van het lot van de bemanning in zijn gepubliceerde dagboek “Postele op ter heyden”.
- Jules Heyns e.a. voor zijn boek “Gelenaars van alle tijden”, waarin het hoofdstuk over de familie Sterckx-Heyns en hun boerderij “Hoge Hof”.
- Dank ook aan kolonel o.r. Victor Neels en mede-verzetsmensen (waaronder de heer Raymond Strubbe), de familie Vermierdt, de familie Maes, de familie Sterckx en hun verwanten.

Ik wil gans bijzonder dank zeggen aan mijn man Marjan Kiepura voor zijn enthousiasme en generositeit bij de realisatie van dit project waardoor de dapperheid en stoutmoedigheid worden in het licht gezet van zowel de bemanning van Lancaster 1 – ME846, als van alle Belgen die hun leven riskeerden voor het redden en beschermen van overlevende bemanningsleden.

Mijn dank ook aan Diane Brown van Foxtale Studio voor haar waardevolle tijd die ze aan dit project schonk, en voor haar artistieke en fotografische vaardigheid die blijken uit de kwaliteit van dit “Souvenir Program”.

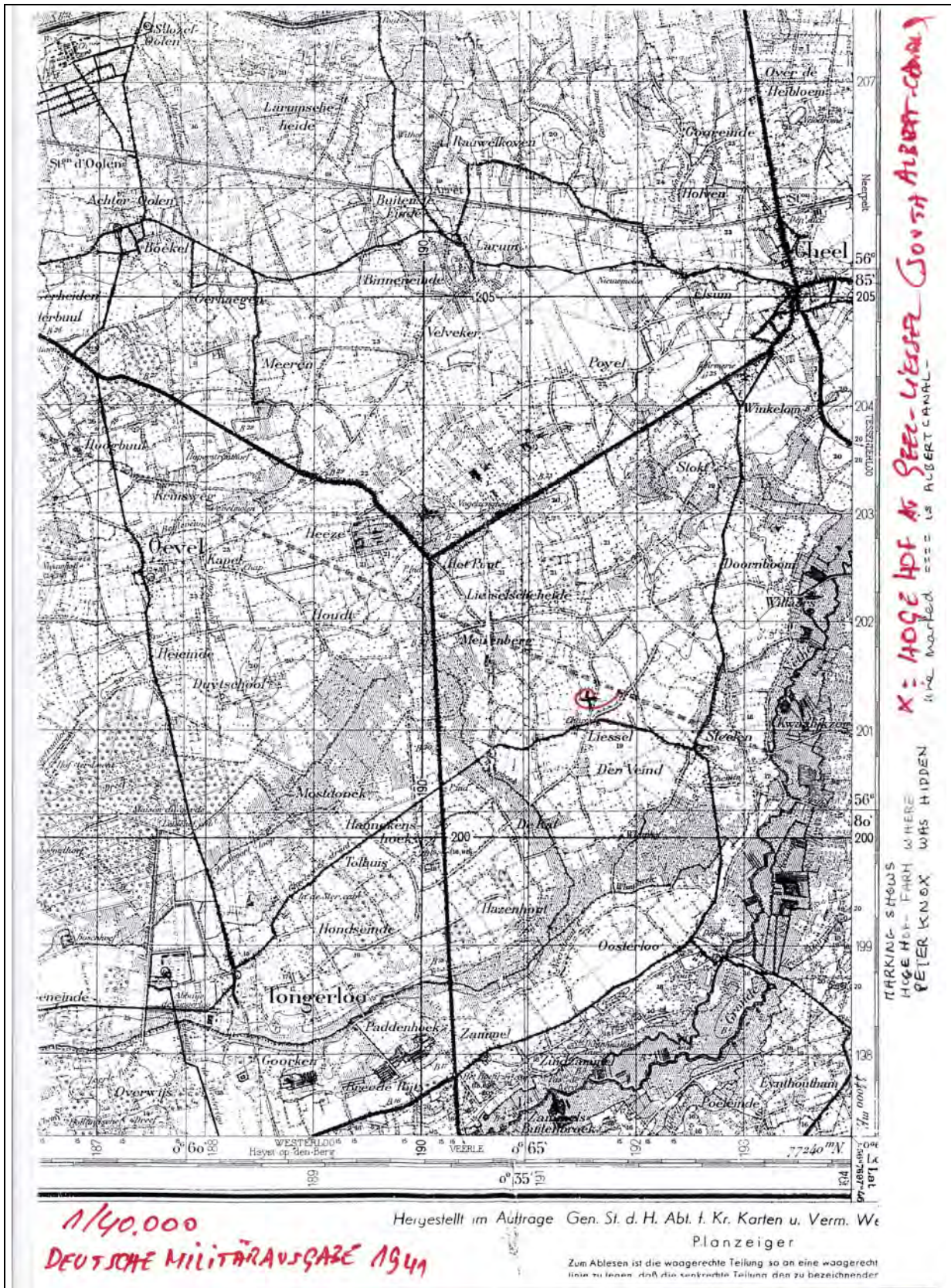
*(K.M.: bovenstaande frase is uiteraard van toepassing op de oorspronkelijke Engelstalige editie. Onze dank gaat bovendien naar Margot Bouwens, die de vertaling Engels-Nederlands voor haar rekening nam. Ook Gonnie Leysen, hoofd van het stadsarchief van Geel, zijn wij dankbaar om de informatie en documentatie waarmee zij onze research ondersteunde.)*

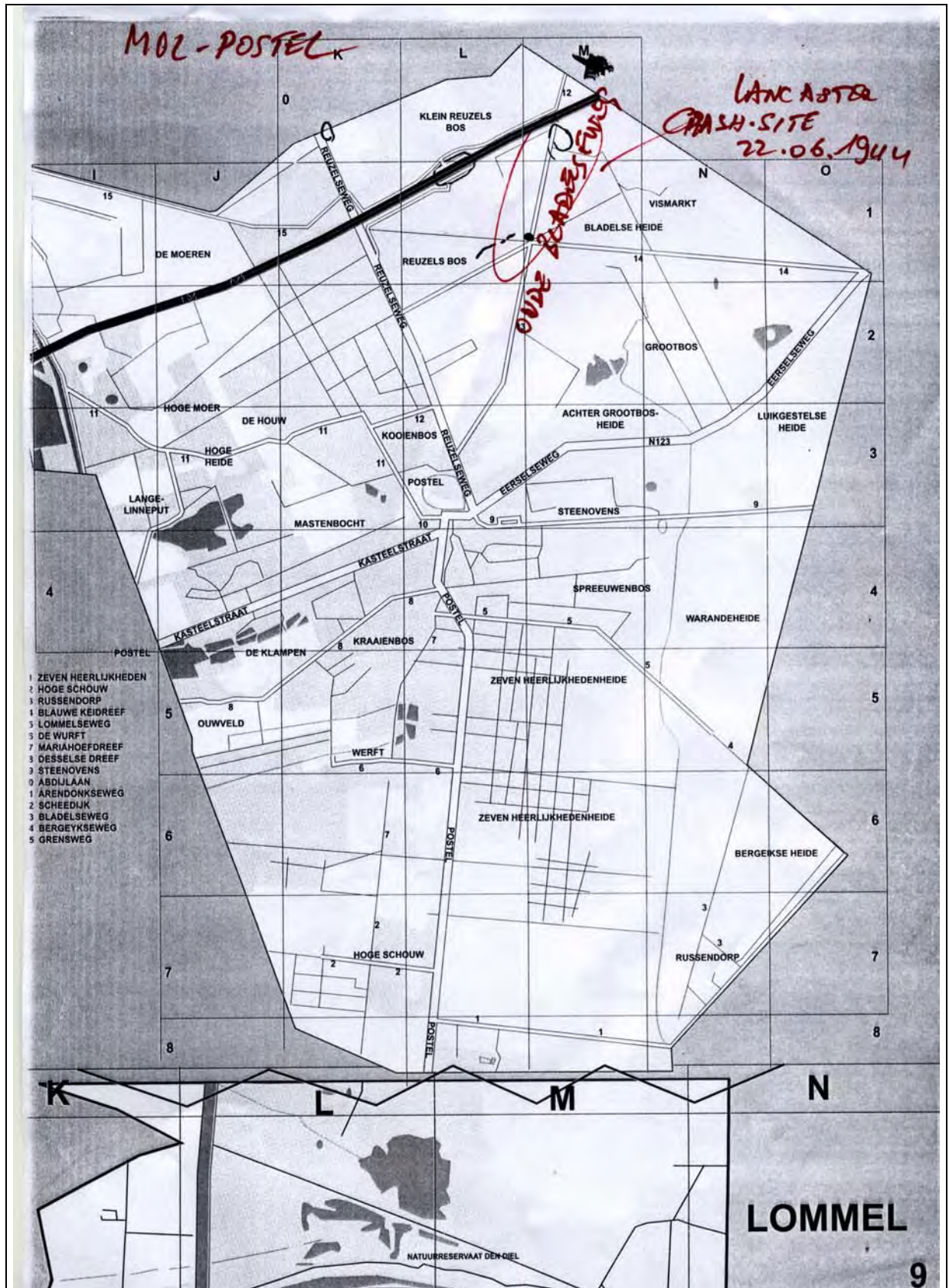
Maar bovenal gaat onze dank naar al diegenen in de RAF die hun eigen leven op het spel zetten, en naar de Belgische mensen hier in de Kempen en elders, die door hun verzets- en ondersteuningswerk zo vele levens gered hebben.

Dank tenslotte aan u allen voor uw aanwezigheid op dit historisch moment, zondag 3 september 2006 in Mol-Postel.

*(getekend)*

*Jane Knox-Kiepura (Littleton – New Hampshire - USA)*





### De Britse Avro Lancaster B-1 zware bommenwerper



**Motoren:** Vier Rolls-Royce Merlin XXII in lijn motoren met elk een vermogen van 1460 PK.  
**Bewapening:** Acht 7,7 mm Browning machinegeweren en een bommenlast tot 8100 kg.  
**Snelheid:** 460 km op een hoogte van 3500 meter.  
**Plafond:** 7500 meter.  
**Vliegbereik:** 4000 km met een bommenlast van 3000 kg, 2750 km met een bommenlast van 5500 kg.  
**Gewicht leeg/geladen:** 16.750 kg/30.875 kg.  
**Spanwijdte:** 31,10 meter.  
**Lengte:** 21,30 meter.  
**Hoogte:** 6,25 meter.  
**Bemanning:** Zeven.



Bron: serie "De tweede wereldoorlog" (Lekturama 1978) deel 6: "Oorlog in de lucht", p. 47





**Patria Productions**  
PO Box 344  
Littleton NH 03561  
USA

Contact – Jane Knox-Kiepura  
917-573-0239

Email: [jane@janeknox.com](mailto:jane@janeknox.com) or [jane@kiepuraintl.com](mailto:jane@kiepuraintl.com)