

De laatste vlucht van piloot James Brian Teather - RAF VR

Wilfried Morre

Herfst 1944 - Terwijl overal in het land de bevrijding wordt gevierd, rolt het oorlogsgeweld in extremis nog over onze dorpen en gehuchten heen. De 3^{de} Canadese Infanterie Divisie voert met vallen en opstaan de *operatie Switchback* uit die tot doel heeft de Duitsers te verdrijven uit de "*Festung Schelde-Süd*" en aldus geallieerd scheepsverkeer met de belangrijke haven van het bevrijde Antwerpen mogelijk te maken.

Geconfronteerd met bittere en doeltreffende Duitse weerstand, krijgen de Canadese eenheden welkome ondersteuning van artillerie, bommenwerpers en jachtvliegtuigen. Zware beschietingen en luchtaanvallen brengen dood en vernieling voor vriend en vijand. Geen omelet zonder gebroken eieren...

Een zwarte zaterdag

In deze samenhang van krijgsverrichtingen bestookte een sectie Typhoon-jachtbommenwerpers van het 164^{ste} Squadron-RAF in de vroege namiddag van zaterdag 7 oktober Lapscheure waar een Duitse kolonne zou zijn waargenomen. Of de Wehrmacht hierbij verliezen heeft geleden is niet bekend, doch kerk, pastorie en enkele woningen werden zwaar beschadigd. Veel erger was de tol aan menselijk leed : benevens zwaargewonden vielen drie doden te betreuren, waaronder een twaalfjarig meisje.

De RAF kwam evenwel ook niet zonder kleerscheuren uit het avontuur. In een verslag over deze sortie maakte F/O Fletcher (roepnaam Yellow Section One) die de aanval leidde, melding van een radio-oproep van zijn nummer drie, F/Sgt Teather, die motorpech had en hoogte verloor. Naderhand vond de sectieleider in het doelgebied geen spoor meer van het toestel, zo is in het rapport vermeld.

Heeft F/Sgt Teather, die ongetwijfeld in grote tijdnood verkeerde en uiterst snel vitale beslissingen heeft moeten treffen, nog gepoogd een landing in de door de Duitsers onder water gezette landerijen willen vermijden ? Feit is dat het vliegtuig is neergekomen op de dijk van het Schipdonkkanaal, ruw geschat 200 m stroomafwaarts van de Platheulebruggen.

De noodlanding liep faliekant af : de neus van de Typhoon sloeg tegen de grond en het toestel vloog in brand. De mogelijkheid kan overigens niet worden uitgesloten dat de kreupele Typhoon voor of na de crash nog onder vuur werd genomen door Duitse troepen die in stelling lagen langs het Leopoldkanaal.

Het lichaam van F/Sgt Teather werd pas aanvang november door RAF-personeel uit het wrak geborgen en ter aarde besteld op het Brugs stedelijk kerkhof. Op zijn grafsteen lieten de nabestaanden hun gevoelens tot uiting komen in deze uitgebeitelde tekst:

HE LIVED AND DIED FOR THOSE HE LOVED
AND THOSE HE LOVED REMEMBER

Tweënvijftig jaar later

Een samenloop van omstandigheden bracht mij er in 1996 toe om op aanduiding van mijn broer Roger, auteur van "De slag om 't Molentje", de mogelijke resten van het toestel op te sporen met behulp van een metaaldetector. Het wrak werd jaren na de oorlog opgehaald door een schroothandelaar zodat omvangrijke vondsten zoals motor, propeller, bewapening, uitgesloten waren. Doch bijna onmiddellijk werden kleinere onderdelen en brokstukken aangetroffen. In een straal van zes meter was het omzeggens onmogelijk een voet te verzetten zonder detectorsignaal dat wees op de aanwezigheid van ijzer, lood, koper of aluminium. Sommige stukjes lagen vrijwel aan de oppervlakte, het merendeel stak er hoogstens 10 cm onder. Tevens lag de plek bezaaid met plexiglas van de koepel en glasscherven van het instrumentenbord. Het zwartgeblakerde en deels gesmolten plexi liet toe zich een beeld te vormen van de immense hitte die de brandende kerosine had ontwikkeld en die ook de nog in de vleugels aanwezige munitie heeft doen exploderen - getuige daarvan de talrijke grotesk vervormde 20 mm-hulzen.

Ieder bezoek aan de site leverde nieuwe vondsten op. Het meest interessant waren uiteraard de stukken waarop identificatiegegevens voorkwamen en die een verblijf van meer dan 50 jaar in de zandige bodem zo goed hadden doorstaan dat de verf er nog op zat. Koperen onderdelen konden moeiteloos los- en vastgeschroefd worden.

Een onverhoopte vondst

Op een late zaterdagmiddag in juli, na een bijzonder duidelijk signaal van de detector, kwam een rond voorwerp te voorschijn met een diameter van 3 cm. Het woog nogal zwaar en na summiere verwijdering van het aangekoekte zand werd snel duidelijk dat het om een polshorloge ging. Glas en wijzers ontbraken weliswaar en de achterzijde vertoonde sporen van beschadiging door de hitte doch de kroon was intact en bij verder poetsen ging de rug een gele glans vertonen die meteen ook het gewicht verklaarde: goud. Hoe het uurwerk terecht was gekomen op de plaats waar het lag, zal wel voor altijd een raadsel blijven ; misschien is het bij de brand in het toestel dieper in het wrak gegleden en is er, toen dit werd weggetakeld, onopgemerkt uitgevallen en met rulle aarde bedekt.

Wie zoekt...

Nu werd het opsporen van eventuele nabestaanden van de piloot prioritair. Verschillende instanties werden aangeschreven doch een echte doorbraak kwam er via de *Commonwealth War Graves Commission* in Ieper die alle gegevens mededeelde waarover zij nopens F/Sgt Teather beschikte en de melding bevatte: "*husband of Marjorie Joan Teather of Wolverhampton*". Dat was een hele verrassing, gezien zijn leeftijd ("age 22") en de oorlogsomstandigheden.

Op suggestie van een collega die toevallig ter plaatse was bij de vondst van het horloge en over een fenomenale kennis en documentatie inzake luchtvaart beschikt, werd een vereniging van RAF-oudgedienden in Wolverhampton gekontakteerd. Deze lichtte op haar beurt de lokale pers in die een uitgebreid artikel publiceerde nopens de speurtocht (*Wolverhampton Express & Starr* van maandag 1 april 1997).

.... die vindt !

Het succes was onmiddellijk en compleet. Op zaterdag 5 april kwam een telefoontje vanuit Wolverhampton van iemand die zich voorstelde als John Teather, zoon van piloot James Brian. Hij was geboren op 27 oktober 1944, dus twintig dagen nadat zijn vader was gesneuveld. Zijn moeder Marjorie Joan, geboren in 1922 net als haar man, kwam ook aan de lijn en vertelde dat zij het krantenartikel had gelezen de dag van het verschijnen.

Zij was er volledig ondersteboven van geweest en had nooit durven dromen na meer dan 50 jaar nog iets te horen over de omstandigheden waarin James Brian het leven had verloren, laat staan nog iets terug te zien dat hem had toebehoord. Het horloge, wist zij, had zijn vader hem geschonken voor zijn 21ste verjaardag. Zijzelf was enkele jaren na de oorlog hertrouwd en ondertussen voor de tweede maal weduwe geworden. Haar zoon John, eveneens vader van een zoon, had ook een staat van dienst bij de RAF als navigator op Hawker Siddeley Nimrod, een radarverkenningsvliegtuig dat vaak wordt ingezet bij opsporings- en reddingsoperaties op zee.

Het bleef natuurlijk niet bij dit ene telefoontje : briefwisseling werd gevoerd en afspraken gemaakt voor een bezoek. Zo kwam het dat op een zondag in mei '97 weduwe met zoon en kleinzoon in Oostende terug inscheepten voor Ramsgate na een verblijf van enkele dagen alhier waarin ze ondermeer het graf van James Brian bezochten, de plaats van de crash langs het Schipdonkkanaal en ook café 't Nieuw Gildenhuis in Lapscheure waar ze kennis maakten met de eigenaar-uitbater die zwaargewond werd bij F/Sgt Teather's allerlaatste raid.

Het polshorloge stak samen met hen het Kanaal over om na bijna 53 jaar voorgoed terug te keren waar het thuishoort.

Even nader kennis maken met de piloot...

James Brian Teather werd geboren in 1922 in Sheffield, Yorkshire als enig kind van George en Gladys Teather. Vader George was in de Eerste Wereldoorlog piloot geweest in het *Royal Flying Corps*, voorloper van de *Royal Air Force*.

Nog voor zijn twintigste gaf Brian zich als vrijwilliger op bij de RAF. Zijn vliegopleiding vond niet enkel in Engeland plaats, doch van november 1941 tot december 1942 ook in Rhodesië, het huidige Zimbabwe. Tussen lesvliegtuig Tiger Moth en jachtbommenwerper Typhoon vloog hij onder meer op Hurricane en Spitfire.

In 1943 leerde hij Marjorie Joan Holgate kennen, een Rode Kruisverpleegster in Logdon Hall Auxiliary Hospital waar hij was opgenomen tot 28 mei. Zij huwden in oktober van hetzelfde jaar.

Op 20 juli 1944 zette hij voor het eerst zijn Typhoon neer op Franse bodem op een geïmproviseerd vliegveld nabij Bayeux. Op dat ogenblik was hij ingedeeld bij het 164^e Squadron waarin ook meerdere Belgische piloten dienden die zich bijzonder hebben onderscheiden, onder andere Flight Lieutenant Charles de Moulin en Squadron Leader Remi (Mony) Van Lierde. Deze laatste heeft overigens Brian's logboek nagezien en ondertekend voor de maanden augustus en september 1944.

De nuchtere termen waarin Brian verslag gaf van zijn gevechtsmissies in dat logboek verhullen amper zijn enthousiasme, opwinding, frustraties en overtuiging dat hij vocht

voor de goede zaak. Hij had duidelijk "*fighting spirit*" te over en was fier te behoren tot de dapperen die op de geduchte Typhoon vlogen.

Tot 26 september vonden zijn opdrachten plaats boven Frankrijk. Op de 27ste nam hij deel aan twee sorties - de tweede werd geleid door F/Lt Ch. De moulin - tegen vijandelijke doelen in de omgeving van Antwerpen.

Sinds 20 september had het 164^e Squadron Merville als basis, gelegen op zo'n twintig kilometer van de Belgische grens ten zuidwesten van Armentières. Op die fatale zaterdag 7 oktober is Brian daar opgestegen met Typhoon MN-862 waarvan de Napier-Sabremotor hem zo katastrofaal in de steek zou laten.

Op dit zijn eerste sortie boven ons gewest is geweest, weten we niet. De laatste inschrijving van zijn hand in het logboek heeft maandag 2 oktober als datum en betreft een vlucht van Tangmere naar Merville. Hij was naar Tangmere (bij Portsmouth) gevlogen op vrijdag 29 september zoals het logboek vermeldt en had dus het weekend doorgebracht in zijn vaderland. Hij zou er nooit terugkeren. Onherroepelijk en emotioneel wordt dit bevestigd door de militair-administratieve stempelafdruk onder Brian's notitie van 2 oktober : *KILLED IN ACTION*..

...en met zijn vliegtuig.

In 1937 uitgedacht als opvolger van Hurricane en Spitfire, ging de eerste Typhoon in februari 1940 het luchtruim in. Van meet af aan bleek het toestel niet aan de verwachtingen te beantwoorden en menige proefvlucht eindigde in een voortijdige en haastige landing wegens zware motorproblemen en structurele gebreken.

Een en ander leidde er toe dat een tweede versie, gekend als de Mk. IA, pas begin mei 1941 kon opstijgen en in september van datzelfde jaar viel n° 56 Squadron de nogal twijfelachtige eer te beurt als eerste op Typhoon te vliegen ; tegen eind oktober beschikte dit Squadron over 16 toestellen.

Binnen de kortste keren liet de Typhoon zijn minder fraaie kantjes zien en die waren niet mis : een nog steeds onbetrouwbare motor, gevaar voor koolmonoxidevergiftiging van de piloot door uitlaatgassen die de cockpit binnendrongen, gebrekkige achteruitkijkmogelijkheden en het onverklaarbaar afbreken van het staartgedeelte. Sommige piloten vonden de vijand dan ook minder gevaarlijk dan het toestel war ze hem mee bekwamen.

Toen bleek dat Typhoons niet zo goed presteerden op grotere hoogte (zodat op een gegeven ogenblik zelfs de stopzetting van de produktie werd overwogen) doch anderzijds quasi al hun soortgenoten overklasten op geringe hoogte in snelheid en wendbaarheid, werdren zij ingezet als grondaanvalsvliegtuig, inzonderheid tegen Luftwaffe-jachtbommenwerpers boven Noord-Frankrijk en het Kanaal, en met succes : halverwege 1943 waren 60 Duitse toestellen de grond ingeboord of in de golven verdwenen waaronder meer dan 40 exemplaren van de nochtans beruchte Focke-Wulf 190.

De bewapening van de Typhoon bestond uit vier 20 mm-Hispano kanonnen die elk 140 granaten konden afvuren, tevens konden twee bommen van 1.000 lb (= 454 kg) worden meegenomen of - van 194. Af - acht 60 lb (= 27 kg) raketten. De Engelsen noemden ze RP's (*rocket projectiles*) en ze konden pantservoertuigen uitschakelen. Er werd gezegd dat een Typhoon over de vuurkracht van een klein oorlogsschip beschikte.

Kort na D-Day reeds opereerden Typhoon Squadrons vanaf primitieve vliegvelden in Normandië, aanvankelijk nog binnen het bereik van de Duitse artillerie. Rond half juli braken heel drukke dagen aan : de nieuwe tactiek om Typhoons op te stellen in "taxirijden" (*cab ranks*) was een groot succes en vond snel uitbreiding. De idee was dat grondtroepen op elk ogenblik via de radio beroep konden doen op jachtbommenwerpers om hindernissen onder de vorm van Duitse weerstandsnesten, pantservoertuigen, versterkte posities en alles wat de geallieerde opmars in de weg stond, binnen de korstte keren op te ruimen. Het Duits voor eerbied, Ehrfurcht, (waarin Furcht : angst) was dan ook heel toepasselijk voor de gevoelens die Wehrmachtsoldaten - voor wie de Luftwaffe zo goed als geen bescherming kon ophoesten - gingen betonen voor deze helse machine. Lezers die de weken voor de bevrijding beleefden zullen zich de Duitse paniekreactions herinneren wanneer jachtvliegtuigen overkwamen. Jammer genoeg ondervond men ook in onze gewesten welk onheil de Typhoon kon aanrichten (o.m. Lapscheure en vooral Sluis en westelijk Zeeuws-Vlaanderen).

Hun glorierijke periode kenden de Typhoonvliegers in Normandië in augustus 1944 : op de 7^{de} bij de slag van Mortain toen ze in bijna 300 sorties zo'n 140 Duitse tanks buiten gevecht stelden, zonder van de overige aangerichte ravage te gewagen en twee weken later toen de restante van zestien Duitse divisies, waaronder negen pantserdivisies, ingesloten raakten in wat bekend zou blijven als 'de zak van Falaise' en er zodanig werden bestookt dat heel weinig rollend materieel nog bruikbaar bleef. Hierna verliep de Duitse terugtocht uit Frankrijk in versneld tempo. Typhoon-squadrons bleven in België, Nederland en Duitsland actief hun rol vervullen tot de geallieerde overwinning in Europa in mei 1945.

Na de oorlog verdween de Typhoon evenwel zeer snel van het toneel ; in 1947 was het merendeel reeds verkocht aan schroothandelaars en tegen 1955 was er in gans Groot-Brittannië geen enkel vliegwaardig exemplaar meer te vinden van de ruim 3.300 die werden gebouwd. Sic transit gloria.

Toch bestaat nog één enkel toestel dat in 1944 naar de Verenigde Staten was overgebracht en in 1967 door het Smithsonian Institute hoffelijk aan de Britten werd teruggeschonken (in ruil voor een Hurricane).

Wie het wil zien, moet er wel voor naar het RAF-museum in Hendon (London).

Bronnen :

De Slag om 't Molentje / Roger Morre. - De Eeclonaar, 1981

Hawker Typhoon / Chris Thomas. - (*Warpaint Series-Hall Park Books*)

Briefwisseling en informatie: P. de Houck (Breskens) - L. Bral (Assebroek) - Mrs. J. Fitchew (Wolverhampton, U.K.)



Met zijn stralende glimlach was Pilot James Brian Teather een innemende persoonlijkheid die nog alles van het leven had te verwachten. Hij stierf twintig dagen voor zijn zoon werd geboren.

NOTIFICATION OF DEATH

CERTIFIED that according to the records of this Department:

No. 1453556 Rank Flight Sergeant

Name James Brian TEATHER,

Service Royal Air Force Volunteer Reserve,

Lost his life on the seventh day of

October, 1944, near Damme, Belgium,

As a result of air operations.

Flight Lieutenant,
The Director of Personal Services.

Dated at
The Air Ministry,
London,
this 30th day of April 1945.

Op 30 april 1945 geeft het Air Ministry officieel kennis dat Flight Sergeant James Brian Teather van de Royal Air Force Volunteer Reserve op 7 oktober 1944 het leven verloor nabij Damme, Belgium, ingevolge "luchtoperaties.

161 Squadron,
Royal Air Force,
of the British Liberation Army.
18th November, 1944.

Dear Mrs Teather,

It is with the deepest regret that I have to write this letter, confirming that your husband's death has now been established. After the hopes that had been entertained of his safety the sad news must have come as a grievous shock to you and we all feel very deeply for you in your great sorrow.

Brian's body was found in his crashed aircraft and his burial was carried out by another R.A.F. formation. I am enclosing a letter from the Chaplain of that formation which will give you in more detail the arrangements made.

There is little, indeed, that I can say which might alleviate your distress at this time but, later on, I am sure it will be a solace to your heart that your husband died a hero's death fighting in a cause which is greater than any one of us, and that he helped to make possible a fuller life for the next generation.

The Squadron wish me to convey to you their united condolences in your sad loss.

Yours very sincerely,
Faulkner
Mrs. J.B. Teather,
57 Paalter Lane,
Sheffield.
Commanding 161 Sqdn.

Op 18 november 1944 bevestigt S/Ldr VAN LIERDE aan de weduwe van Pilot Teather het overlijden van haar echtgenoot en voegt er enkele bijzonderheden nopens de begrafenis aan toe. Met een troostvolle boodschap betuigt hij het leedwezen van het Eskadron.

ROYAL AIR FORCE CENTRAL DEPOSITORY FEB 1947		GRAND TOTAL (to 10)		Mins		Hrs		Totals Carried Forward	
Yr	Month	Date	Type	No.	Pilot, or 1st Pilot	2nd Pilot, Pupil or Passenger	DUTY	(Including Results and Remarks)	
1944	SEPT	22	TYPHOON	F3H	SELF	-	V.C.P.	Totals Brought Forward	
	SEPT	23	TYPHOON	F3-H	SELF	-	BODIGNE DEFENCES		
	SEPT	25	TYPHOON	F3-E	SELF	-	V.C.P. CAVALS		
	SEPT	26	TYPHOON	F3-T	SELF	-	V.C.P. CAVALS		
	SEPT	28	TYPHOON	F3-K	SELF	-	GUN POSITIONS N.E. OF ANTWERP		
	SEPT	28	TYPHOON	F3-K	SELF	-	TRAIN AND 50 TANKS ON BOARD NR. CAUNDBORG		
	SEPT	28	TYPHOON	P3-K	SELF	-	ANTWERP - MERVILLE		
	SEPT	29	TYPHOON	F3-T	SELF	-	MERVILLE - TANGHERE		
	OCT	2	TYPHOON	F3-T	SELF	-	TANGHERE - MERVILLE		
	OCT	2	KILLED IN ACTION						
	OCT	2	O.C. B. FLIGHT						
				FILT					
							SUMMARY FOR SEPT. 1944.		
							UNIT: 164 SQUADRON		
							DATE: 4-10-44		
							<i>J.B. Coates</i>		

