

De noodlanding van de Lancaster W 4308 (C Charlie) op 23 januari 1943

Bestaande uit:

- a) Bewerking boek "The Last Landing of 'C Charlie"
 - b) Kaartfragment Zuidermeer met locatie van de noodlanding
 - c) Correspondentie gemeente Hemelummer Oldefaert
 - d) Oorkonde en waardering voor Harmen de Boer
-

R.B. OSBORN

De

Laatste Landing

van

« C Charlie »

—————

23 JANUARI 1943



De Laatste Landing van "C Charlie"
(Lancaster W 4308)

op
Zaterdag, 23 januari 1943

Een terugblik op de gebeurtenissen
Opgedragen aan
"Stewie" Methven en Jack Conlon
die voort.dig het leven lieten
en aan
Hal Longworth, Bill Martin en Ron Brown
die de landing overleefden
maar die ons inmiddels "z.n voorgegaan"
en aan
Ivor Hayes, de andere overlevende
wiens adres m. tot voor kort onbekend was
maar met wie ik nu onze herinneringen kan delen.

Onder grote dank aan
Wim Stienstra die de feiten aan het licht bracht
en aan de mensen in Friesland
die ons met zoveel bereidwilligheid hielpen
in het uur van onze nood.

door
R.B. "Skipper" Osborn, DSO, DFC
dest.ds Eskader-commandant van "A Flight"
460 (RAAF) Squadron

en die fatale avond

piloot van "C Charlie"

1993

Woonplaats van de schrijver:

Mt. Dandenong, Victoria, Australië

Oorspronkelijke titel:

The Last Landing of 'C Charlie'

Nederlandse bewerking: Rein Strikwerda

Meppel, april 1994.

I N H O U D

Inleiding	4
1. Hoe ik mij de vlucht herinner	6
2. Nieuwe onthullingen	9
3. Wat de bemanning wedervoer	11
4. Hoe, waar en waardoor wij verongelukten	12
5. Vrienden op de grond	15
6. Een kijkje bij de Luftwaffe	24
7. In krijgsgevangenschap	25

Besluit	29
De illustraties (vertaling van de bijschriften)	30

De Laatste Landing van 'C Charlie'

INLEIDING (Samenvatting)

De schrijver, Richard B. Osborn (geb. 20-4-1919) vertelt dat hij Flight Commander was van "A Flight", 460 (RAAF) Squadron, dat z'n basis had bij Brighton in Zuid-Yorkshire [Humber-side], Engeland. Tijdens de bewuste missie op 23 januari 1943 bestond de bemanning uit:

S/Ldr. R.B. "Skipper" Osborn, DFC, (RAFVR) piloot
F/O. H.L.E. "Bing" Longworth (RAAF) navigator
Sgt. J.V. "Spike" Conlon (RAAF) frontschutter/bommenrichter
Sgt. Ivor Hayes (RAF) boordwerktuigkundige
Sgt. P.M. "Bill" Martin (RAAF) radiotelegrafist
Sgt. Ron Brown (RAAF) rugkoepel-schutter
F/Sgt. S.C. "Stewie" Methven (RAAF) staartschutter.

Kort voor de missie was het Squadron waartoe de schrijver behoorde en dat eerst met tweemotorige Wellington- en daarna met viermotorige Halifax-bommenwerpers had gevlogen, overgestapt op de perfect bestuurbare Lancasters. Tot hun geluk, meent hij achteraf.

Vóór deze missie was de schrijver al onderscheiden met het DFC (Distinguished Flying Cross) en kort erna ontving hij de DSO (Distinguished Service Order); dit zijn twee hoge militaire onderscheidingen, waarvan hij de laatste in feite beschouwt als een eerbewijs aan zijn Squadron als geheel. Dit Squadron was in november 1941 gevormd en werd in oktober 1945 ontbonden. Tijdens de korte tijd van zijn bestaan bracht het van alle squadrons van Bomber Command in oorlogstijd het hoogste aantal operationele vluchten en het grootste tonnage afgeworpen bommen op zijn naam, maar had het helaas ook de zwaarste verliezen aan doden en gewonden te betreuren.

Van zijn onderscheiding met de DSO kreeg de schrijver – in een brief van de aalmoezenier van het Squadron – al in februari 1943 kennis, toen hij samen met het mede-bemanningslid Ron Brown nog in het St. Bonifatius Hospitaal in Leeuwarden lag. Achteraf kan hij zich niet aan de indruk onttrekken dat het onverwachte bezoek, dat ze vlak voor hun laatste vlucht kregen van de bevelhebber (AOC) van hun "Group", Air Vice-Marshal (generaal-majoor vlieger) Oxland, met de op handen zijnde toekenning van die onderscheiding verband hield.

Tot slot vermeldt de schrijver met grote voldoening, dat het enige bemanningslid dat buiten hem nog in leven is, Ivor Hayes, op 4 mei 1993 bloemen heeft kunnen leggen op de graven van de beide mannen die bij het verongelukken van hun machine in Friesland om het leven kwamen.

Betekenis van enkele begrippen en afkortingen.

Flight Commander = aanvoerder van een Flight ("vlucht"), d.i. een formatie van 10-12 bommenwerpers

Squadron (Ned.: eskader) = een eenheid, bestaande uit twee Flights (A en B Flight)

RAF = Royal Air Force (Groot-Brittannië)

RAAF = Royal Australian Air Force (Australië)

RAFVR = Vrijwilligersreserve RAF

S/Ldr = Squadron Leader: majoor-vlieger

Skipper = gezagvoerder ("captain")

F/O = Flying Officer: 1e luitenant-vlieger

Sgt = Sergeant-vlieger

F/Sgt = Flight Sergeant: sergeant-majoor vlieger

AOC = Air Officer Commanding

1. HOE IK MIJ DE VLUCHT HERINNER

Dit zou onze zesde vlucht worden sedert wij met Lancasters vlogen. Wij kregen onze instructies voor een aanval op de stad Düsseldorf aan de Rijn, aan de westkant van het Ruhrgebied. Om de een of andere reden was de machine die wij gewoon waren te vliegen ("J Johnny") die morgen buiten gebruik en zo kregen wij "C Charlie" (Lancaster W 4308) toegewezen, die anders gevlogen werd door een bemanning die deze week geen dienst had. (Aan het begin van de middag kwam "J Johnny" weer beschikbaar, maar dat was voor ons te laat.)

Ons werd verteld dat het boven het doelgebied geheel bewolkt zou zijn, maar dat wij met grote nauwkeurigheid naar het doel zouden worden geleid, volgens een nieuw systeem met de codenaam "Hobo" [Eng. Oboe], dat zojuist bij Bomber Command was ingevoerd.

Al was ik een veteraan die met z'n tweede "toer" bezig was [zo'n "toer" omvatte 30-50 operaties] en had ik in de afgelopen jaren in totaal 47 vluchten uitgevoerd, van een "gids"-methode als deze had ik nog nooit gehoord. Evenals verschillende anderen had ik er mijn twijfels over.

Het begon er al mee dat we niet zoals anders boven de Noordzee naar onze normale vlieghoogte zouden stijgen, maar dat we boven ons vliegveld naar 2000 voet hoogte (ca. 600 m) moesten klimmen en ons vervolgens richten op een drietal zoeklichten bij Mablethorpe aan de Engelse Oostkust, waarvan de lichtbundels gedurende drie minuten een kegelvormig baken zouden vormen. Van daar moesten we dan rechtstreeks naar het door "Hobo"-fakkels gemarkeerde doel vliegen. Na afloop moesten we via Noordwijk aan de Nederlandse kust naar onze basis terugkeren [zie het kaartje op pag. 8 v.h. origineel]. Dit hield in dat we vrijwel rechtstreeks heen en terug naar het doelgebied zouden vliegen. Deze strikte orders, gevoegd bij nieuwe voorschriften inzake het bombarderen, betekenden voor mij een tot dusver onbekende gang van zaken.

Ons werd meegedeeld dat onze missie een soort proefvlucht zou zijn voor de nieuwe methode van door "Pathfinders" geleide aanvallen, die het Bomber Command bezig was te ontwikkelen.¹⁾ Er zouden slechts 82 machines uit Group 1, 5 en 8 aan deelnemen, met alleen mijn A Flight op volle sterkte (11 machines).

Dezelfde nacht liet Bomber Command met 121 vliegtuigen een aanval uitvoeren op de haven van het Lorient aan de zuidkust van Bretagne. (Die aanval werd een volledig succes, in tegenstelling tot onze missie. Op de betekenis hiervan voor de vlucht van "C Charlie" kom ik later terug.)

Even voordat wij aan boord zouden gaan, kregen we bezoek van de bevelhebber van onze Group, Air Vice-Marshal Oxland, een aardige man die ik eerder een paar keer op diens Hoofdkwartier had ontmoet. Het bezoek kwam volkomen onverwacht, maar ik stelde de bemanning aan hem voor en hij had met elk van ons een kort praatje. Toen hij bij het weggaan tegen me zei: "Good Luck, Osborn!" en me een bemoedigend klopje op de linkerschouder wilde geven, miste dat z'n doel en raakte hij mijn linker bovenarm, net op de plaats waar enkele uren later een Messerschmit 110 me te pakken zou nemen.

Terwijl de winterse namiddag snel weggleed in het donker van de avond, stegen we op en maakten rondjes boven het vliegveld, tot we de gewenste hoogte hadden om koers te zetten naar de kust. Dit duurde vrij lang en ik denk dat toen meteen de eerste fout al gemaakt is, doordat we te laat op koers kwamen om op tijd het baken van de drie zoeklichten te bereiken. Hoe het ook zij: we zagen de lichten niet. Wij voerden onze snelheid op in de hoop weer op schema te liggen tegen de tijd dat we het doel zouden naderen – maar daar aangekomen, konden we niets van de verwachte markeerfakkels ontwaren. Toch kregen we een soort welkom in de vorm van luchtafweer, wat er duidelijk op wees dat we ons wel ergens boven het Ruhrgebied bevonden. Zonder een zichtbaar doel door de dikke bewolking onder ons, lieten we op goed geluk onze bommen los; in die tijd gold namelijk als vaste regel dat men niet met bommen aan boord van Duitsland mocht terugkeren.

Wij zetten koers voor de thuisvlucht en ik herinner me dat we een tijdje later, om een uur of negen en vliegend op een hoogte van vermoedelijk zo'n 12.000 voet (ruim 3.600 m) dachten, volgens de voorgeschreven route de kust bij Noordwijk te zijn gepasseerd, zodat we nu dan boven de Noordzee zaten. Ik begon al aan bacon en eieren te denken, toen Longworth, de navigator, mij vertelde dat er zojuist een bericht van de Group was gekomen, waarin ons werd opgedragen, uit te wijken naar Bradwell Bay – een vliegveld waarvan ik nog nooit had gehoord – aangezien ons Brighton in de mist zat.

Nog vóór Longworth me de nieuwe koers had kunnen geven, werden we overlans getroffen door van beneden komend geschutvuur.

Er waren lichtflitsen en knallen in de cockpit; een enorme klap tegen mijn linker bovenarm, en mijn hand verdween van het stuurwiel. Die klap kwam heel wat harder aan dan het tikje dat onze generaal mij nog maar een uur of wat geleden had gegeven, maar ik voelde geen pijn. Een oorverdovend gebrul vulde de cockpit, naar ik aannam het geluid van de slipstroom in de gaten aan de onderkant van de romp. De hoofd-benzinetank tussen de beide stuurboordmotoren stond in lichterlaaie en van daar naar de staart was het één vlammenzee.

Ik probeerde mijn schijnbaar niet meer bestaande hand weer aan het stuurwiel te krijgen, maar dat lukte niet. Wel voelde ik dat mijn vingers de dingen naast mijn stoelzitting raakten. Ik wist dat ik gewond was – en dat was voor mij niet de eerste keer, want bij een aanval van een Duitse Dornier die begin 1941 ons uitwijkgebied van Newmarket Heath was binnengedrongen, was ik in mijn linkervoet getroffen door een bomscherf. Ik probeerde over de intercom te spreken, maar die was “dood”. Ik nam aan dat het schot dat mijn arm geraakt had, tevens het intercom-contact naast me had weggeslagen, zodat ik nu van de rest van de bemanning was afgesneden.

Door het plotselinge van dit alles moet ik even geheel van mijn stuk zijn geweest, want het duurde enkele ogenblikken voor ik me realiseerde dat ik nog geen uitwijkmanoeuvre had gemaakt. Wel vloog een aantal gedachten door mijn hoofd: we zaten boven een winterse Noordzee, we moesten uitwijken naar een onbekend vliegveld op misschien nog wel een uur vliegen van hier, onze rechter benzinestank stond in brand, ik was ernstig gewond, mijn intercom was uitgevallen en wie weet wat er nog meer aan de kist mankeerde. Wát ik precies moest doen, wist ik niet – wél dat het snel moest gebeuren.

Als om mij dit in te peperen, vuurde juist op het moment dat ik besloot, om te keren en een noodlanding in Nederland te maken, onze weinig vriendelijke metgezel beneden een tweede salvo met zijn boordkanonnen af. Of we getroffen werden wist ik niet en evenmin heb ik er een idee van, hoeveel tijd er tussen de eerste en de tweede aanval zat. Ik moet alle besef van tijd kwijt geweest zijn, maar onze aanvaller kan zich in minder dan een minuut in een gunstige positie hebben gemaneuvreerd om ons nog eens te bestoken.

Op hetzelfde moment dat we opnieuw werden aangevallen, had ik mijn besluit genomen en was naar links weggedoken met het doel om, terug in oostelijke richting, weer boven land te komen. Na de draai, die in een mum van tijd gemaakt scheen te zijn, stuurde ik recht vooruit en liet de trouwe ouwe Lanc uit zichzelf in duikvlucht gaan. Ze liet zich gemakkelijk vliegen, zelfs met één hand. Ik vloog nu helemaal op mijn gevoel, zonder op de instrumenten te letten; zodoende wist ik niet hoe snel we daalden of in welke richting we vlogen, toen ik de machine tenslotte weer recht trok – het oosten in, was mijn bedoeling.

Even later merkte ik, dat dicht beneden ons de grond opdoemde. Ik liet de stuurkolom los, klemde die tussen mijn knieën en sloot de brandstoftoevoer naar de motoren af. Wij scheerden laag over de grond; natuurlijk was het landingsgestel niet uit, maar ook de remkleppen waren niet naar beneden – daar kwam ik met m'n ene hand niet aan toe. Ik dacht niet aan eventuele obstakels vóór ons, maar

had mijn volle aandacht bij de grassprietten die, in brand geraakt door de vlammen uit onze rechtervleugel, langs mijn zijraam vlogen. Even later kwamen we glijdend tot stilstand als een natte vis op het fileerblad in een viswinkel. Als piloten hadden wij onder elkaar het gezegde, dat je iedere landing waar je lopend bij weg kwam, een “goede landing” mocht noemen – nou, in die zin hadden we dan zelfs een héél goede landing, want er zat voor ons niks anders op dan te lopen!

Er was een ogenblik van stilte, afgezien van de onheilspellende geluiden van de brand in de vleugel, en van een tweede grote brand in de midscheep, waarvan ik nog niet wist. Ik gooide het noodluik boven mijn hoofd open en riep: “Iedereen eruit!”

Ik ontdeed mij van mijn parachute, zette mijn helm af, klauterde naar buiten en kwam na een sprong van zo’n anderhalve meter op het zachte gras terecht, terwijl ik mijn gewonde arm tegen me aan klemde. In de volgende ogenblikken kreeg ik gezelschap van Hayes, Longworth, Martin en Brown. Brown had een schot door zijn rechter enkel en werd met veel zorg bijgestaan door Martin, maar ik had niet gezien met wiens hulp hij uit de cockpit naar beneden was gekomen. Van Methven of Conlon was geen spoor te bekennen.

Even later kwam Martin bij me en keek naar mijn arm. Ik ging zitten, hij scheurde de mouw van mijn uniform open, bekeek de wond en sprak het understatement van de avond uit: “Netjes is anders, Skipper!” Hij deed z’n stropdas af en bond daar zo goed het ging mijn arm net beneden de schouder mee af, om het bloeden te laten ophouden.

Zowat tegelijkertijd kregen we gezelschap van een man van middelbare leeftijd en een jonge vrouw, een boer en zijn dochter, naar ik aannam; of er ook nog anderen bij waren, kan ik mij niet herinneren. Zij sprak een beetje Engels en vroeg ons, wat onzeker, of er nog meer mensen bij ons hoorden. Wat ik precies antwoordde, weet ik niet meer, maar ik hoopte in stilte dat de afwezigheid van de beide anderen betekende dat zij zich vóór het neerkomen met hun parachute in veiligheid hadden gesteld en het er goed van hadden afgebracht. Men bracht ons naar een nabijgelegen boerder. en het werd ons in de huiskamer naar omstandigheden zo aangenaam mogelijk gemaakt. Ik vroeg of iemand de autoriteiten wilde waarschuwen en vertellen dat we twee gewonden hadden, en zo gebeurde.²⁾ Toen wachtten we de verdere ontwikkelingen af.

Na een tijdje meldden de drie ongedeerd gebleven bemanningsleden me, dat ze het hun plicht achtten, er vandoor te gaan. Natuurlijk stemde ik daarin toe, na hen eerst voor hun zorg voor ons, gewonden, te hebben bedankt. Maar ze waren nog maar net de kamer uit of een patrouille opgewonden Duitsers stormde de voordeur binnen. Onze drie aspirant-vluchtelingen werden snel – nu onder bewaking – in de kamer teruggebracht. Al gauw na de Duitsers kwam er een Nederlandse burger-arts. Hij onderzocht onze wonden, mopperde wat over Bill z’n stropdas om mijn arm en verving die door een ander soort verband. De Duitsers voerden lange en opgewonden telefoongesprekken³⁾ en daarna werd het opnieuw wachten.

Na verloop van tijd verscheen er een ambulance; Brown en ik werden op brancards gelegd en afgevoerd; de Nederlandse dokter hield ons gezelschap. Onze drie ongedeerde collega’s bleven in handen van de Duitsers achter en ik verwachtte niet, een van hen nog ooit terug te zien. Wij begonnen aan een reis die, naar ik nu begrijp, meer dan twee uren zou duren. De Nederlandse arts liet de ambulance onderweg een keer stoppen om naar ons kijken en zich ervan te vergewissen dat we het niet koud kregen.

We kwamen aan bij een ziekenhuis (in Leeuwarden, naar ik later merkte) en hier volgden waarschijnlijk de normale Eerste-Hulpprocedures – normaal in zoverre, dat de Duitsers mij het luidruchtigste volk ter wereld schenen te zijn. Toen ik op een gegeven moment bijkwam, merkte ik dat ik een rechtstreekse bloedtransfusie kreeg van een soldaat die naast me op de grond lag. Even later bevond ik mij in een operatiezaal. Ik zei tegen de dokter, met een soort kappend gebaar van mijn rechterhand boven mijn linkerarm: “Nicht so! Nicht so!” Hij gaf me zoiets als een bemoedigende glimlach; toen werd er een narcose-masker op m’n gezicht gezet en wist ik van niets meer.

1. De onderhavige methode hield in dat snelle, tweemotorige jachtbommenwerpers (Mosquito's) voorzien van speciale apparatuur, als zg. Pathfinders enkele minuten voor de hoofdmacht uit vlogen, waar nodig de route met afgeworpen lichtfakkels aangaven, vervolgens het doel met grote precisie verkenden en ook dat met lichtfakkels markeerden, die aan parachutes werden uitgezet (zg. kerstbomen). Later werden ook Lancasters als Pathfinder gebruikt. Het systeem is een groot succes geworden.

2. Dorpsbewoners die op het spektakel afkwamen, hebben de dokter gewaarschuwd; je mag aannemen dat het "vuurwerk" de autoriteiten wel heeft gealarmeerd.

3. Hoogst onwaarschijnlijk. Er was namelijk geen telefoon in huis en die moffen hadden geen draadloze.



De Boers pleats in de Sudermar, april 1941.

Jets schreef op de achterkant van de foto:
*Myn wente stiet yn 't romme fjild,
Wêr't heech de loft en geane.
Wêr't winen waaie oer 't âlde lân
En frije fûgels fleane! (A.M. Wybenga)*

2. NIEUWE ONTHULLINGEN

(Samengevat en bekort)

Sinds de schrijver in 1992 met hem tot dusver onbekende gegevens over de gebeurtenissen op 23 januari 1943 werd geconfronteerd, heeft hij de beelden uit zijn herinnering met nieuwe feiten kunnen aanvullen. De nieuwe gegevens waren in eerste instantie afkomstig van een 30-jarige Nederlandse amateur-historicus, Wim J. Stienstra [Almere], met wie hij toen in contact kwam. Ze gaven de schrijver aanleiding, zich ook zelf nog eens in de materie te verdiepen.

Van de overlevende bemanningsleden waren Hal Longworth en Bill Martin respectievelijk in 1985 en 1990 overleden.

1) Martin bleek eerder zijn belevenissen al eens op papier te hebben gezeten schrijver heeft van dit relaas kennis kunnen nemen. Verder kreeg hij voor het eerst na al die jaren in 1992 (telefonisch) contact met het andere, nog in leven zijnde bemanningslid in Engeland: Ivor Hayes. Verdere telefonische en schriftelijke contacten zijn hierop gevolgd.

Wim Stienstra, zo vertelt ons de schrijver, vervulde zijn dienstplicht in 1979/80 bij de Nederlandse Luchtmacht op de vliegbasis Leeuwarden, waar hij voornamelijk werkzaam was in de “Operations Room” (commando-centrum). Hier werd zijn interesse gewekt voor wat er zich in de oorlog op het gebied van neergestorte vliegtuigen had afgespeeld. Zo kwam hij in het bezit van enkele foto's – extra afdrukken die de Leeuwarder fotograaf Van Kampen (“Foto Vaka”) had gemaakt van een door hem in 1943 voor een Duitser van de Luftwaffe ontwikkeld filmpje²) – die het uitgebrande wrak van een Lancaster bommenwerper toonden welke in de buurt van Warns, niet ver van het oude Zuiderzeestadje Stavoren, zou zijn neergeschoten. (Dat de Zuiderzee al sedert de jaren '30 IJsselmeer heet, wil er volgens de schrijver bij de Engelsen maar slecht in.)

Gewapend met deze foto's ging Stienstra december 1990 op zoek en hij vond in de buurt van Warns inderdaad een locatie die met de situatie op de foto's leek overeen te komen. Hij had daarbij het geluk, iemand te treffen die in de nabijheid aan het werk was en hem de precieze plek kon wijzen, waar de machine destijds was neergekomen: Sake de Boer. Het was diens, op een paar honderd meter afstand gelegen – maar inmiddels afgebroken – ouderlijke boerder., waar de overlevende bemanningsleden toen in eerste instantie naartoe waren gebracht. Met behulp van een metaaldetector wist Stienstra al gauw een aantal fragmenten aan het licht te brengen, die tamelijk dicht onder de oppervlakte lagen, doordat het land ruim een jaar tevoren was diepgeploegd. Ook bracht Stienstra nog een bezoek aan de R.K. begraafplaats van het nabijgelegen dorp Bakhuizen, waar h. de graven van de verongelukte RAAF-vliegers Methven en Conlon aantrof.

Bij zijn verdere naspeuringen kwam Stienstra via het Australische Oorlogsmuseum in Canberra en een organisatie van RAAF-veteranen, in januari 1992 in contact met de schrijver.

Tenslotte brengt de schrijver zijn lezers in kennis met de familie De Boer, melkveehouders, voor wie hij en zijn bemanning letterlijk uit de lucht kwamen vallen. Dat waren dus heit Harmen, mem Antje (beiden 57) en (volgens hem) twee inwonende kinderen: zoon Meindert (27) en dochter Marie (17), die door de schrijver onveranderlijk “Maria” wordt genoemd; zij was het, die daar 's avonds in het land de vliegers in haar beste Engels te woord stond. Een tweede zoon, Sake (op zes dagen na 25), was precies een maand tevoren getrouwd en woonde in Warns. Verder zou het gezin nog twee oudere dochters hebben geteld, beiden getrouwd en niet meer in huis – in totaal dus vijf kinderen.³)

1. Elders wordt vermeld dat ook Ron Brown in 1985 is overleden.

2. Deze fotograaf maakte daar een gewoonte van en kreeg op die manier tenslotte een verzameling van meer dan 400 oorlogsfoto's.

3. De familie De Boer weet natuurlijk wel beter: het gezin telde zes kinderen. Behalve Marie, was ook Ans (19) in huis; van de beide andere dochters was alleen de oudste, Pytsje (29) getrouwd; Jets (21) was op dat moment in Andijk, als “huishoudster” bij de familie Kwantes.



De familie De Boer op Sakes trouwdag, 23-12-1942.

Zittend Heit en Mem. Staande v.l.n.r. Marie, Sake, Ans, Pytsje, Meindert en Jets.

3. WAT DE BEMANNING WEDERVOER

(Samenvatting)

De schrijver noemt hiervoor – naast de eigen herinneringen – twee informatiebronnen: een schriftelijk relaas van radiotelegrafist Bill Martin, alsmede zijn eigen gesprekken en briefwisseling met boordwerktuigkundige Ivor Hayes. Een deel van de informatie van Martin moet afkomstig zijn van de navigator, Hal Longworth, met wie hij een tijdlang in hetzelfde krijgsgevangenenkamp had gezeten.¹⁾

Bij de eerste aanval werden meteen zowel de intercom als de radio vernield, evenals het rechter zijraam van de cabine van navigator en radiotelegrafist (achter de stuurhut); de luchtstroom langs het aldus ontstane gat moet het al eerder genoemde oorverdovende gebrul hebben veroorzaakt, dat bij de daarop volgende duikvlucht nog erger werd. Ook zal de bovenste geschutkoepel zijn getroffen, waarbij Brown aan zijn enkel gewond raakte.

Bij de tweede aanval werd het toestel in het achterste deel van de romp getroffen; daarbij ontstond een oliebrand – die door de duikvlucht nog werd aangewakkerd – en raakte een groot deel van het hydraulische systeem (waaronder dat van de staartkoepel) buiten werking. Voor staartschutter Methven was daardoor geen ontsnappen mogelijk, maar vrij zeker is hij bij de tweede beschieting dodelijk getroffen. Zijn lichaam werd later uit de staartkoepel geborgen.

Van de gevolgen van de tweede aanval had de schrijver/gezagvoerder geen weet; gelukkig maar, denkt hij achteraf. Intussen had Brown kans gezien, de rugkoepel te verlaten en naar voren te kruipen, waar hij de nieuwe brand meldde. Die brand sneed tevens de vluchtweg via de achterste deur van het vliegtuig af; in de lucht was ontsnappen nu alleen nog mogelijk via het luik(je) aan de onderkant van de neuskoepel.

Onder dit alles bleef de bemanning volkomen kalm, “overdonderd” als ze misschien ook was door het angstaanjagende lawaai, de snelle wending en de steile duik, waarbij een zeer hoge snelheid moet zijn bereikt (bij andere incidenten is gebleken dat Lancasters in soortgelijke omstandigheden

snelheden tot 800 km per uur konden doorstaan). Hoe snel we hoogte verloren en hoe lang de duikvlucht heeft geduurd (30, misschien 60 seconden) kon later niemand meer zeggen. Toen de piloot de machine weer recht trok, maakte ieder zich klaar om het toestel te verlaten. Op het moment dat Osborn de grond dicht onder zich vermoedde en daarom het gas wegnam, zag Martin door het vernielde zijraam boomtoppen voorbijflitsen.

Op dat moment maakten Conlon en Hayes aanstalten om het toestel via het voorste ontsnappingsluik te verlaten. Conlon sprong, maar Hayes werd even opgehouden door Longworth, die hem zei z'n helm (met daaraan een extra lang intercom-snoer) af te zetten; ook kostte het hem even tijd om de juiste positie boven het nauwe luik (75 bij 75 cm) in te nemen. Hij wist zich nog net op tijd vast te grijpen, toen hij het gras van de polderdijk onder zich door zag flitsen, waar het vliegtuig zich op dat ogenblik doorheen ploegde (de schrijver herinnert zich dit niet meer). Zijn linkervoet was al buitenboord en z'n vliegerlaars werd – gelukkig zonder verdere schade – met een ruk van zijn been getrokken, terwijl hij van onderaf modder en het water over zich heen kreeg.

Zo'n 50 meter verder kwam het toestel tot stilstand en tot aller verbazing kwam Hayes uit de neuskoepel de cockpit ingekropen – ieder dacht dat hij was afgesprongen. Tegelijk realiseerde men zich, dat Conlon te laat was gesprongen om zijn parachute te laten opengaan. Die had hij inderdaad nog ingepakt voor zijn borst, toen hij de volgende dag op ongeveer een halve kilometer van de landingsplaats werd gevonden. Op het moment dat hij sprong, moet de vlieghoogte minder dan 10 meter zijn geweest. Zou er sneeuw hebben gelegen – in die tijd van het jaar niet ongewoon – dan had hij ongetwijfeld de grond gezien en zou niet gesprongen zijn; in dat geval echter zouden er niet de brandende grassprietten zijn geweest, die de piloot op het laatste moment waarschuwden dat hij aan de grond kwam.

Eenmaal geland, verlieten alle vijf aanwezigen het toestel via het dakluik van de cockpit. Wonder boven wonder waren Hayes, Longworth en Martin ongedeerd. Ze liepen direct naar de staart om Methven te zoeken, maar konden door de felle brand niet dicht genoeg in de buurt komen om iets in de geschutkoepel te ontwaren.

1. Longworth beschreef de gebeurtenissen ook zelf, en wel in een brief die hij op 5-10-1943 uit krijgsgevangenschap aan zijn ouders stuurde en waarvan de schrijver bij zijn naspeuringen eveneens kennis kreeg (zie bladzij 33).

4. HOE, WAAR EN WAARDOOR WIJ VERONGELUKTEN

(Hier en daar iets bekort)

Om te beginnen wil ik herhalen dat elk van ons geloofde dat we boven de Noordzee waren, toen we werden aangevallen. Volgens Meindert de Boer was een van de eerste dingen die Hal Longworth deed toen hij bij hen in huis kwam, een kaart tevoorschijn halen om uit te zoeken, waar we precies terecht waren gekomen. Aangezien Meindert geen Engels sprak en de enige die dat wel deed, Marie, om de dokter uit was,¹⁾ leverde de conversatie weinig op.

Volgens Meindert bleef Longworth plaatsen langs de Noordzeekust aanwijzen, terwijl hijzelf de streek rond Stavoren aanwees en probeerde duidelijk te maken, dat we ons aan de oostkant van het "IJsselmeer" bevonden. Het kwam hem voor dat de naam "IJsselmeer" niet werd begrepen, waarna hij de oude benaming "Zuiderzee" probeerde. (Nog op een Engelse kaart uit 1952 trof de schrijver de naam Zuider Zee aan, met daaronder tussen haakjes en in kleine letters Yssel Lake.)

Wat mijzelf betreft realiseerde ik me dat we ergens ten oosten van de Zuiderzee (IJsselmeer) neergekomen moesten zijn, toen ik op het vaatwerk van het ziekenhuis waar Ron Brown ik naar toe

waren gebracht, de naam “St. Bonifatius Hospitaal - Leeuwarden” zag staan. Doordat ik wel zo ongeveer wist waar Leeuwarden lag, wist ik nu in elk geval waar we op het moment waren – maar waar we in werkelijkheid aan de grond waren gekomen, daarvan had ik nog niet het flauwste idee. Sinds Wim Stienstra en ik elkaar begin 1992 leerden kennen, hebben we verschillende brieven gewisseld. Het ging er mij in de allereerste plaats om, antwoord te krijgen op de vraag hoe we zó ver uit de voorgeschreven koers hebben kunnen raken. Natuurlijk moet ik toegeven dat, waar we én de zoeklichten bij Mablethorpe én de lichtfakkels boven het doel niet hadden gezien, we van het begin af aan een verkeerde koers gevlogen kunnen hebben. Ik was er echter zo stellig van overtuigd dat we boven de Noordzee waren toen we werden aangevallen, dat ik maar moeilijk kon geloven dat we waren neergekomen op de plek die Wim Stienstra aanwees.

Het idee dat een onverwachte, sterke bovenwind uit het zuidwesten ons uit de koers had gedreven, moest worden verlaten omdat (a) Nederlandse weerrapporten van die dag, die door Stienstra zijn opgediept, hier geen melding van maken; (b) de succesvolle raid op Lorient geen hinder van deze aard heeft ondervonden; (c) de mist, waardoor wij naar Bradwell Bay moesten uitwijken, zich die avond over heel Zuid-Engeland heeft uitgebreid en daar nog de hele volgende dag is blijven hangen, wat duidelijk op windstilte wijst.

Uit de Duitse foto's van ons vliegtuig, die Wim Stienstra me al met zijn eerste brief toestuurde, moest ik tevens opmaken dat de machine in westelijke richting vloog toen zij neerkwam en niet oostwaarts, zoals mijn bedoeling was geweest. Dit werd mij temeer duidelijk uit de meegestuurde kaart [pag. 27 v.h. origineel], vooral wanneer men het kerkje [op de bovenste foto t.o. pag. 26], als oriëntatiepunt neemt. Verder maakt de kaart duidelijk dat de bomen die Martin zag, die van de Warnser “Buorren” waren.

Uit de correspondentie met Stienstra werd mij allengs duidelijk, dat wij maar enkele kilometers zuidelijk van Warns hebben gezeten, toen we werden aangevallen en misschien een kilometer of vijf van de plek waar we uiteindelijk neerkwamen.

Opmerking: De afwijkende koers die de machine op de thuisreis moet hebben gevlogen – aangenomen dat ze uit de buurt van Düsseldorf kwam! – wordt duidelijk gemaakt in het schetsje op pag. 30 v.h. origineel; een kaartje met de volledige officiële vliegroute staat op pag. 8. Inplaats van ATTACK (= aanval) leze men op de kaartjes en in de tekst liever LOCATION (= plaats). De schrijver komt tot de conclusie dat de aanval niet op Locatie 1 kan hebben plaatsgehad, – al was het alleen maar omdat het van Locatie 1 naar Locatie 2 zo'n 15 tot 20 minuten vliegen zou zijn geweest – maar dat het vliegtuig op Locatie 2 is aangevallen (en wel, zoals hij het zich herinnert, tweemaal).

De vliegroute die naar “Locatie 2” leidde, voerde ons eveneens over een kustlijn, namelijk de oostelijke oever van het IJsselmeer en bracht ons tevens in de buurt van het dorp Sondel, waar de Duitsers destijds een radarpost hadden met de naam Eisbär (ijsbeer). We zijn dus bij wijze van spreken over hun achtererf gevlogen. (Op die plaats bevindt zich tegenwoordig een vacantieoord.)

De meest voor de hand liggende verklaring voor onze landing in westwaartse richting is, dat ik, door geen acht te geven op de instrumenten, in een steile spiraal ben gekomen, waarbij we een draai van 360 graden hebben gemaakt in plaats van de voorgenomen 180 [dus geen halve, maar een hele cirkel]. Hierdoor gingen we met grote snelheid naar beneden en kwamen dicht bij de plaats waar we getroffen waren, aan de grond.

Een drietal ooggetuigen herinnerde zich het volgende.

– Meindert de Boer: We waren in huis en hoorden om een uur of negen dat er buiten werd geschoten. Toen hij met zijn vader en Marie²) gingen kijken wat er aan de hand was, zagen ze een brandend

vliegtuig in hun richting komen, dat een paar honderd meter van hen af aan de grond kwam. Dat zij binnenshuis de vuurstoot konden horen, wijst erop dat de tweede aanval dichtbij moet hebben plaatsgehad.

– Jacob de Vries (Warns) meende eerst een heldere ster te zien, maar dit bleek een brandend vliegtuig te zijn, dat een draai maakte en ergens in het veld neerkwam.

– Aagje de Vries (verloofde en later vrouw van Jacob) kon het meest volledige ooggetuigeverslag geven. Zij was met een vriendin op de fiets onderweg naar Stavoren en bevond zich ter hoogte van de tegenwoordige jachthaven [kaartje pag. 27, punt G]. Ze zagen een brandend vliegtuig in de richting van de “zee” gaan (waarschijnlijk het begin van onze draai naar links). De staart van het toestel leek in brand te staan en het vloog niet erg hoog; boven het IJsselmeer keerde het, kwam terug naar de kust en leek nu recht op hen af te komen (het maakte dus een volledige draai) maar kwam in het land ten zuiden van Warns terecht. Dit alles speelde zich binnen hoogstens een paar minuten af.

Volgens mw. De Vries was iedereen in Warns het erover eens, dat alleen een zeer bedreven piloot in staat was, een dergelijke landing uit te voeren. De schrijver vindt dit te veel eer. Ivor Hayes en hij denken beiden dat een “hogere macht” hun die avond bijzonder welgezind moet zijn geweest. Toen het toestel wegdook, had de piloot het nauwelijks nog onder controle; waren ze 15 meter lager uitgekomen, dan waren ze vrijwel zeker op het dorp neergestort [de toren van de Grote Kerk is maar net gemist!]; hadden ze een 15 tot 30 meter hoger gezeten, dan zou hij waarschijnlijk de motoren nog niet hebben stilgezet en waren ze nog een paar kilometer doorgevlogen, met een grote kans op Stavoren of in het IJsselmeer terecht te komen. De schrijver vindt zelf dat pas toen hij het gas wegnam om te landen, hij weer de “piloot” van het toestel was. Hij vervolgt: De vraag is nu, door welke oorzaak wij terechtkwamen op de plaats waar we landden. Aannemende dat we in de nabijheid van het doel onze bommen hadden laten vallen, moesten wij voor de terugweg een koers van ca. 305 graden aanhouden. Om echter op “Locatie 2” te komen, had je een koers van ca. 330 graden moeten volgen. Een dergelijke grove navigatiefout had een ervaren navigator nooit kunnen ontgaan en een verstandige piloot zou dan zijn koers hebben gewijzigd.

Nu we andere factoren hebben moeten uitsluiten, kan ik als enige verklaring voor onze fatale navigatiefout nog aan een kompasstoring denken, hoe flauw het ook mag lijken, ons ongeluk aan de instrumenten te wijten (zoiets als een knoeier die zijn gereedschap de schuld geeft van zijn slechte werk). Bij navraag heeft de “eigen” navigator van “C Charlie” uit die tijd, verklaard dat hijzelf nooit moeilijkheden met het gyrokompas van deze machine had ondervonden, maar dat het hem bekend was, dat kompassen van deze soort soms bleven “hangen” en dat dit de fout inderdaad zou kunnen verklaren.³⁾

- Nou ja, besluit de schrijver, er was natuurlijk geen enkel vliegtuig zo goed zijn als onze “J Johnny” – maar iedere bemanning zwoer nou eenkeer bij haar eigen machine!

1. Volgens Ans is de dokter door anderen gewaarschuwd (blz. 7, noot 2).

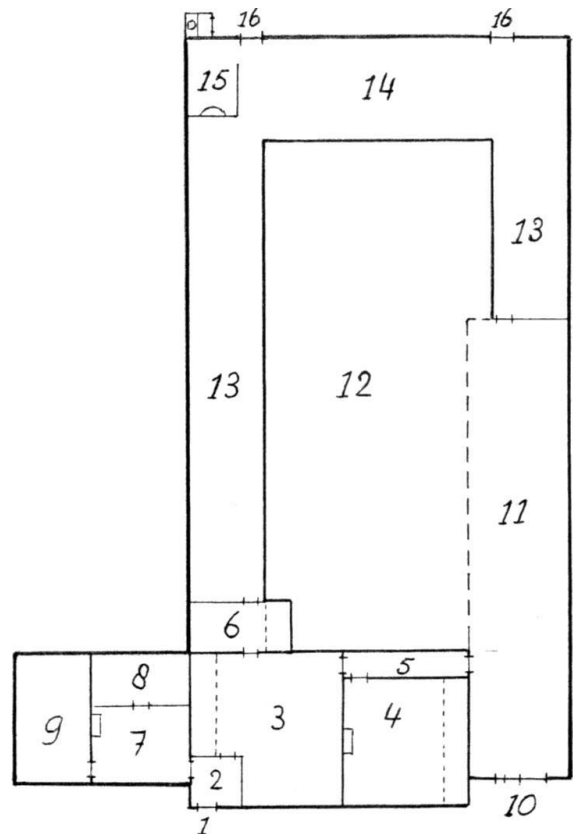
2. Ans ging ook mee naar buiten.

3. Ofschoon de schrijver zijn aandacht vooral op de terugweg richt, heeft het er alle schijn van dat er direct na het opstijgen al iets is misgegaan en dat ook het doel gemist is. Wanneer je door het puntje van de Friese Zuidwesthoek een lijn trekt die evenwijdig loopt aan de geplande vliegroute, dan kom je aan de Duitse kant bij Münster uit. De afstand van daar naar Warns is maar weinig kleiner dan die van Düsseldorf naar Noordwijk. Zou het “keerpunt” voor de thuisreis ergens ten oosten van Münster hebben gelegen, dan moet de machine – hoe en door welke oorzaak ook – op de heenweg zijn “verdwaald”, maar heeft ze op de terugweg in feite de juiste koers gevlogen.

De âld pleats in de Sudermar

Indeling:

1. voordeur woning
2. portaaltje ("harntsje")
3. grote huiskamer (zomer)
4. kleine huiskamer (stookseizoen)
5. gang
6. "bûthúskeammerke" (met bedstee)
7. keuken
8. slaapkamertje
9. kelder (oude melkkelder)
10. dubbele schuurdeur
11. deel ("skuorreed")
12. hooiberging ("gollen")
13. koestallen
14. jongveestal
15. paardestal
16. staldeuren



5. VRIENDEN OP DE GROND

Schrijver begint met te wijzen op de traditie van goede betrekkingen tussen Engeland en Nederland, vooral sinds de dagen van Stadhouder-Koning Willem III en zijn gemalin Maria Stuart. (Dat hij ze ook "monarch" van de Verenigde Nederlanden noemt – een Unie van acht(!) soevereine republiekjes! – kun je hem vergeven.)

Verder waren het Nederlandse zeevaarders die als eersten voet aan wal zetten van het continent dat toen nog terra Australis incognita (het onbekende Zuidland) werd genoemd, en was de Nederlander Abel Tasman de eerste die het helemaal in het rond zeilde.

Hoe sterk de banden waren die ons verbonden – aldus de schrijver – ben ik me eigenlijk pas dit laatste jaar (1992/93) bewust geworden en ik prijs me gelukkig dat ik via mijn nieuwe Nederlandse vriend Wim Stienstra te weten ben gekomen, wat die hulpvaardige mensen in Friesland tussen wie we op die avond in 1943 terechtkwamen, allemaal voor ons hebben gedaan.

Het heeft me tevens beter doen begrijpen hoe het Nederlandse volk de jaren van onderdrukking door een vreemde bezetter is doorgemaakt, met een vast geloof in de geallieerde eindoverwinning.

Hoop en vertrouwen, dat gaf hun ook het geluid van onze bommenwerpers, als we nacht na nacht over hen heen daverden om de oorlog bij de Duitsers zelf te brengen. Bij het horen van dat geluid werd er voor ons gebeden.

* * *

In het voorgaande hoofdstuk zijn waarnemingen van een aantal ooggetuigen vermeld, die enig licht wierpen op de omstandigheden van ons verongelukken. Maar ook anderen hebben Wim Stienstra nog

verschillende bijzonderheden kunnen vertellen over wat ons die avond overkwam. Het nauwst was de familie De Boer daar natuurlijk bij betrokken, doordat wij in hun land terechtkwamen.1) Meindert de Boer wist zich alles nog volledig te herinneren.

Meindert vertelt dat hij, toen hij zich met zijn vader en zuster Marie,2) nadat ze het schieten hadden gehoord, naar buiten repte om te zien wat er gaande was, nog gauw een koedek meepakte, zonder precies te weten waarom. Men heeft er uiteindelijk – bij wijze van geïmproviseerde draagbaar – de gewonde Brown mee naar de boerder. gebracht.

Weduwe Martje de Vries-Jagersma herinnerde zich dat zij en haar man3) vanuit hun huis onze hevig brandende machine zagen liggen. Ze konden zien dat de De Boers al bij het wrak waren en kennelijk hulp probeerden te bieden. Later zagen ze dat iemand met enige moeite naar de boerderij werd gedragen. Dat moet Brown zijn geweest, die op Meinderts koedek werd weggedragen. Ikzelf werd, naar ik meen, bij het lopen ondersteund door De Boer senior.4)

Martje vertelde verder, dat niemand dicht bij het wrak scheen te kunnen komen vanwege de brand en de munitie die telkens ontplofte. Dat herinnerde Hayes zich ook, maar Martje vertelde dat het geknal de hele nacht is doorgedaan. Geen wonder, want de Lancaster had aan 7,7 mm munitie alleen al 10.000 patronen voor de staartkoepel en 2.000 voor de rugkoepel aan boord, die in het vuur terecht kwamen. De 2.000 patronen van de neuskoepel bleven buiten de brand en zouden later in handen van (jonge) “souvenirjagers” vallen.

Wim Stienstra vertelt dat hij met z'n metaaldetector nog zes of zeven koppen van brandbommen aan het licht bracht. Ik kan me niet voorstellen hoe die in het bommenruim kunnen zijn achtergebleven, toen we boven het Ruhrgebied onze hele bommenlast afwierpen alvorens terug te keren, maar deze enkele bommen kunnen het vuur behoorlijk hebben aangewakkerd. (Toen ik zo'n drie maanden later in het hospitaal van Dulag Luft5) door een officier van de Luftwaffe werd ondervraagd, merkte deze nogal laatdunkend op: “O, ik zie dat er nog enkele brandbommen in uw toestel zaten.” Hij vond me blijkbaar maar een captain van niks, dat ik zoiets in mijn machine had laten gebeuren!)

Toen we een keer in de huiskamer van de familie De Boer geïnstalleerd waren – Brown en ik op de vloer, met de rug tegen de wand – haalden die hun laatste fles port tevoorschijn en werd elk van ons een glas wijn aangeboden. Of ik ervan gehad heb, kan ik mij niet herinneren (Meindert zegt van wel). Daarentegen herinner ik me goed dat Marie mij later water liet drinken uit een kop die ze mij aan de lippen hield - een blijk van zorg en vriendschap waarvoor ik haar bijzonder dankbaar was. Vervolgens staken volgens Meindert “alle vliegers een sigaret op” - maar daar kan ik niet aan hebben meegedaan, want destijds rookte ik niet. Onderwijl ging Marie naar het dorp om de dokter6) en moet Hal Longworth begonnen zijn, Meindert vragen te stellen over de plaats van onze noodlanding.

Meindert vertelt dat een van de mannen (ik weet nu dat het Ivor Hayes was) zijn vliegerpak uittrok. Ivor vertelt ook dat hij, uit vrees “gestript” te worden als hij bij een vluchtpoging door de Duitsers zou worden gegrepen, zijn gouden zakhorloge met ketting aan iemand gaf - “aan een jong meisje”, zegt hij en dat kan [alleen] Marie zijn geweest.7) Helaas kan die het ons niet meer bevestigen, want zij is in een vergevorderd stadium van de ziekte van Alzheimer. Sake vertelde dat hij veel plezier van Hayes' jack heeft gehad en het verscheiden jaren bij koud weer heeft gedragen, tot het totaal versleten was.

Meindert vertelt ook, dat men de volgende morgen onder een hoek van de vloermat een kaart, wat geld en een horloge vond.

Het moet Longworth zijn geweest die deze zaken daar verstopt had, want als navigator was hij de enige die over een kaart beschikte.

Het horloge moet dan zijn kostbare “Rolex” chronometer zijn geweest, die tot de standaarduitrusting van alle RAF navigators behoorde. Helaas zijn al deze dingen in de loop van de tijd verloren gegaan.8)

Een poosje later (zo'n 20 tot 30 minuten, meent Martin) besloten de drie ongedeerde emanningsleden, er vandoor te gaan.

Ik had Ivor Hayes mijn linker laars gegeven, omdat hij de zijne bij onze landing had verloren - jammer genoeg dacht ik er zo gauw niet aan, hem allebei mijn laarzen maar te geven, die ik de komende tijd toch niet meer nodig zou hebben.

Juist toen onze drie aspirant-vluchtelingen naar buiten zouden gaan, werden ze geconfronteerd met een afdeling Duitse soldaten ("en veel geschreeuw", zegt Hayes) waardoor hun vluchtpoging strandde.⁹) Die soldaten waren afkomstig van de radarpost "Eisbär" in Sondel (over de weg een afstand van een kleine 20 km) en moeten erop uit zijn gestuurd zodra men onze noodlanding op de radar had waargenomen. Ik meen dat het er vijf of zes waren en dat zij het wrak die nacht hebben bewaakt, tot ze de volgende morgen door anderen werden afgelost.

Kort na de komst van de Duitsers kwam de plaatselijke arts, dr. Tromp Visser, alsook de burgemeester (dhr. Reitsma). De dokter liet meteen zijn gezag gelden. Volgens de beste tradities van het Internationale Rode Kruis verlangde hij dat iedereen, de Duitsers inclusief, de kamer zou verlaten, zodat hij zijn patiënten zou kunnen behandelen. De Duitsers waren kennelijk geïmponeerd en verlieten rustig het vertrek. De dokter haalde Martins stropdas van mijn arm en verving die vakkundig door een echte tourniquet ("knevelverband") waarbij Meindert voor een houtje moest zorgen. Meindert vertelde Wim Stienstra later, dat hij voor mijn leven had gevreesd, maar dat de dokter hem had verzekerd dat ik een heel goede kans had, er weer bovenop te komen. Wel liet de plas bloed die op de vloer achterbleef nadat ik was weggebracht, zien, dat ik aanzienlijk bloedverlies had geleden.

Onderhand was de burgemeester blijkbaar onze nationaliteit aan de weet gekomen, want hij ging met de bevelvoerende Duitser bij ons langs en zei bij vier van ons "Australien", maar bij Ivor Hayes "Engländer". Op dit verschil in nationaliteit reageerden de Duitsers op een manier die je alleen van "goons" [oenen, zozeged] kon verwachten (als krijgsgevangenen noemden we alle Duitsers "goons", naar een "achterlijke" figuur uit de "Popeye"-tekenfilms). Zonder enige aanwijsbare reden namen ze plotseling Ivor Hayes – de "Engländer" – mee naar buiten, zetten hem tegen wat hem een grote regenton toescheen en hielden hem daar een tijdlang met hun geweren onder schot. Daar stond de arme Ivor, onbeweeglijk, en dacht dat z'n laatste uur geslagen had. Wat later, na veel geschreeuw van de hoofd-oen in de kamer, brachten ze Ivor weer naar binnen en gingen door alsof er niets gebeurd was!¹⁰)

De hoogste Duitser was een hele tijd luidkeels, zoals alleen een Duitser dat kan, aan de telefoon bezig [???]; het rapporteren van zijn bevindingen en het in ontvangst nemen van nadere orders kon blijkbaar alleen onder geschreeuw gebeuren. Na opnieuw een lange tijd wachten verscheen er een ambulance. Ron Brown en ik werden op brancards gelegd, naar de ambulance gebracht¹¹) en afgevoerd, waarbij dokter Tromp Visser meeging. De ambulance kwam van de gemeentelijke Luchtbeschermingsdienst in Koudum, een plaats op ca. 8 km van Warns. De volgende dag werd Conlons lichaam in het land gevonden; Jacob de Vries ging kijken, maar zijn verloofde wilde er niet naar toe. Toen Conlon gevonden werd, lag hij voorover, met zijn parachute nog ingepakt. Het schijnt nog even geduurd te hebben, alvorens de vondst aan de plaatselijke politie en de Duitsers werd gemeld.

Nadat Stewie Methvens lichaam uit zijn geschutkoepel was geborgen, werd eerst voorgesteld hem op het kerkhof van Skarl, op korte afstand van het IJsselmeer en hemelsbreed ongeveer een kilometer ten zuiden van de boerderij van De Boer gelegen, te begraven. Toen echter uit het identiteitsplaatje van Conlon bleek dat die Rooms-Katholiek was, werd besloten, beiden te begraven op het R.K. kerkhof van Bakhuizen, hemelsbreed zo'n 3 km ten oosten van Warns. De begrafenis – die door Meindert de Boer werd bijgewoond – had de donderdags met volledige militaire eer plaats. De graven

zijn er tot de dag van vandaag, voorzien van een officiële gedenksteen van de Oorlogsgraven Commissie.

Waarom precies weet ik niet – misschien omdat burgemeester Reitsma die avond op de boerderij van De Boer was – maar de Duitsers bepaalden dat de plaatselijke bevolking verantwoordelijk zou zijn voor de sloop van het wrak van “C Charlie” en de afvoer van de delen naar een perceeltje land naast de [Doopsgezinde] kerk.

Hier zouden Duitse militaire vrachtwagens die dan weghalen. Met het oog op het vervoer van de wrakstukken naar het dorp, gelastten de Duitsers Jaring van Dam, die in Bakhuizen woonde, met paard en wagen naar Warns te komen. Waarom juist hij daartoe gedwongen werd en niet iemand dichterbij de buurt, weet ik niet, maar het zal wel weer (zoals we gedurende onze krijgsgevangenschap leerden) “Befehl ist Befehl!” (orders zijn orders) zijn geweest – en zo deed Van Dam wat hem werd opgedragen.¹²⁾

De sloop van het vliegtuig moet voor geen van de betrokkenen een pretje zijn geweest. Meindert vertelt dat de zwaarste delen omhoog werden gebracht met behulp van een soort bok met blok en takel, en dat het karwei in ruim een week werd geklaard. Naar mijn schatting moet elk van de vier motoren met alles wat er aan vastzat, tenminste een ton hebben gewogen. Ook de geschutkoepels zullen behoorlijk zwaar zijn geweest. Ik kan niet zeggen of men ook snijbranders heeft gebruikt, maar voor alle betrokkenen moet het een moeilijke en onwelkome opgaaf hebben betekend.

Voor de Duitsers was het wrak zolang het buiten in het veld lag, schijnbaar van meer belang dan de som van de delen, nadat die eenkeer in het dorp waren opgeslagen. Zolang het wrak in het veld lag en de sloop duurde, heeft er een gewapende wacht bij gestaan, maar om het “schroot” in het dorp bekommerenden zij zich niet meer – typisch-Duitse “oenigheid”, zullen we maar zeggen!

In die oorlogstijd troffen verschillende mensen in Warns er wel wat van hun gading bij aan, maar velen vonden dat, geloof ik, toch “stelen”. Zelf zou ik het eerder een zaak van “rechtmatige bevrijding” van voorwerpen noemen.

Een aldus “bevrijd” fragment van de romp [zijkant van de neus, want er waren kangoeroe-figuurtjes op te onderscheiden - zie ook de foto's tussen pag. 26 en 27 v.h. origineel, 2e blad] heeft op het erf van De Boer nog lange tijd dienst gedaan als schot bij een varkenshok. De Duitsers hadden het aanvankelijk bij wijze van vlonder over een slootje gelegd om de afstand naar de boerderij te bekorten.¹³⁾

Martje de Vries-Jagersma, die het jaar tevoren was getrouwd en nu haar eerste kind verwachtte, had een kleine koperen brandblusser “georganiseerd”, waar de dorpsmid [“Harm Stoer”, neem ik aan] een schroefdop op maakte. Zo heeft die brandblusser als warmwaterkruik dienst gedaan in het bedje van haar eerstgeborene en van de negen andere kinderen die in de loop van de tijd volgden!

Rienk Veenstra was destijds een jaar of acht; toen het vliegtuig nog in het veld lag, werden de jongens door de Duitse wachten weggejaagd, maar toen de wrakstukken eenmaal – onbewaakt – in het dorp lagen, wisten ze hele patroonbanden (waarschijnlijk uit de neuskoepel) te bemachtigen en liepen daarmee getooid krijgshaftig over straat. Sommigen – waaronder hijzelf – begonnen later aan die patronen te prutsen, maar dat liep gelukkig zonder ongelukken af.

Veenstra vertelde ook, dat een van z'n maats de volgende morgen drie vliegers onder Duitse bewaking op het station in Stavoren had gezien, die op de trein naar Leeuwarden wachtten. Het zullen “onze” drie zijn geweest, aan het begin van hun lange reis die tenslotte in Duitsland eindigde.¹⁴⁾ “Voor kleine jongens zoals wij”, zegt Veenstra, “was de oorlog een bijzonder opwindende tijd, maar in feite beseften we natuurlijk niet wat er gaande was!”

De militairen die 's avonds van Sondel waren gekomen, werden de volgende morgen afgelost door vijf anderen, die bij de De Boers werden ingekwartierd en er ruim een week bleven, tot het vliegtuigwrak was gesloopt [Meindert meende dat ze van Leeuwarden kwamen, maar het moet Stavoren zijn geweest¹⁵]. Het waren een "Feldweibel" (sergeant-majoor) met vier soldaten; ze sliepen in het "bûthúskeammerke", tussen de grote woonkamer ("zomerkamer") en de stal. Zij mochten met de familie aan tafel eten¹⁶) en direct de eerste avond stelde Harmen de Boer de huiselijke hiërarchie vast; tegen de Feldweibel (bij de Duitsers een rang van gewicht) zei hij: "Buiten ben jij de Feldweibel, hier ben ik de Hausweibel!"¹⁷) In zijn tafelgebed bad hij, zoals hij dat gewend was, ook voor Koningin Wilhelmina, die toen in ballingschap in Londen verbleef!¹⁸)

Zoveel jaar later kan Meindert zich nog steeds bijzonderheden over deze Duitsers herinneren. De Feldweibel was voor de oorlog in Hamburg metselaar geweest. Verder was er een tandtechnicus bij en iemand die Fritz Kremer heette. Deze was gelovig Rooms-Katholiek en zat vaak geestelijke liederen te zingen; hij kwam uit Keulen, waar zijn vader een borstelfabriekje had. De beide anderen heetten van voornaam Kurt en Wilfred; Kurt was chauffeur op bierauto's geweest, Wilfred was de jongste van het stel.¹⁹) Het was duidelijk dat dit geen frontsoldaten waren, maar dat ze tot een soort derderangs bezettingstroepen hoorden, van hetzelfde slag als die wij als bewakers in onze krijgsgevangenenkampen hadden. Meindert herinnert zich dat een van hen erg in z'n rats zat omdat hij een ongelukje met zijn geweer had gehad en op een gegeven ogenblik merkte hij dat een ander – de Feldweibel nog wel – het kompas uit ons vliegtuig had gekaapt.

Je kunt moeilijk zeggen dat onze plotselinge komst voor de familie De Boer een genoegen is geweest; om precies te zijn: het betekende voor hen consternatie en ongerief, nog afgezien van het bloed dat ik op de vloer achterliet. Onze aanwezigheid trok namelijk ook de nodige Duitse militairen aan – en die kant van de zaak was nog het meest ingrijpend. Men keek in Nederland onderhand niet meer op van de aanwezigheid van Duitse bezetters op straat, maar om ze ook in je huis te hebben, dat was heel wat anders.

Ook toen na deze stormachtige week de gemoederen weer wat tot rust kwamen, zullen de gebeurtenissen de familie de eerste tijd ongetwijfeld nog hebben beziggehouden. Vooral op Meindert en Marie had het een en ander z'n uitwerking. (En als iemand die zelf een jaar of wat de zorg voor een koppel melkvee heb gehad, zou het me niet verbazen als ook de koeien van de De Boers van slag zijn geweest – en van koeien die niet op hun gemak zijn, kun je geen goede melkgift verwachten!)

Meindert vertoonde een reactie zoals men die van een jonge kerel van zijn leeftijd kon verwachten: hij maakte zich verwijten dat hij onze drie "mislukte" vluchtelingen niet eerder had aangemoedigd, de benen te nemen. Hij nam zich voor om, mochten soortgelijke omstandigheden zich nog eens voordoen, snel tot handelen over te gaan. In oktober 1944 was dit inderdaad het geval, toen boven het IJsselmeer in de buurt van Stavoren een Canadese Halifax werd neergeschoten. Vijf van de zes bemanningsleden overleefden de ramp en kwamen met hun rubberboot aan land, niet ver van de boerderij van de familie De Boer, waar ze in eerste instantie werden verborgen. Met hulp van de ondergrondse heeft Meindert deze vliegers toen bij nacht, over de meren, per roeiboot naar de afgelegen boerderij "Flietsicht" van zijn a.s. schoonouders, de familie Kooistra onder Nijhuizum (It Heidenskip) gesmokkeld, waar ze tot de bevrijding (dat was hier op 17 april 1945) ondergedoken zijn geweest.²⁰) Meindert heeft lange tijd het zwemvest ("Mae West"²¹) dat alle avonturen had overleefd, als een kostbare schat bewaard [tot hij het tenslotte aan Wim Stienstra voor diens verzameling heeft afgestaan]. Meindert verontschuldigt zich min of meer dat hij geen lid van het ondergronds verzet is geweest, maar ik ben van mening dat hij in de gegeven omstandigheden heeft gedaan wat hij kon – en meer kun je van iemand niet verlangen!

Als meisje van zeventien legde Marie een voor haar leeftijd bijzondere vastberadenheid aan de dag. Haar grote zorg en haar medeleven met ons twee gewonden, uitte zij op een manier die je gerust

heldhaftig mag noemen. Een paar weken na ons ongeluk (het is niet precies meer uit te maken wanneer) reisde ze met Jan Bouma, een 26-jarige bakkersknecht, naar Leeuwarden, om ons daar in het hospitaal op te zoeken. Via dokter Tromp Visser was bekend, waar we naartoe waren gebracht. Natuurlijk werd hun door de Duitsers de toegang geweigerd en zo heb ik er ook nooit van geweten, tot Wim Stienstra het me vorig jaar vertelde.

Maar er gebeurde meer! Beiden werden door de Duitse SD (de Sicherheitsdienst, het ergste nazi-geboefte) gearresteerd en naar zijn hoofdkwartier in het Burmaniahuis²² gebracht, waar het hun een paar uurtjes behoorlijk benauwd werd gemaakt.²³ Tenslotte werden ze vrijgelaten na een verklaring te hebben ondertekend dat, mocht een dergelijke situatie zich nog eens voordoen, ze alle overlevenden – bedoeld werd natuurlijk óók Duitse – dezelfde gastvrijheid zouden verlenen als ze ons die avond hadden gedaan.

Was dit voor de moffen en/of hun handlanger(s) een manier om hun gezicht te redden, of was het gewoon Duitse “oenigheid” - wie zal het zeggen?



Boerderij “Flietsicht”; Meindert als veerman.

Tot mijn verdriet is het niet meer mogelijk, met Marie over deze dingen te spreken, aangezien ze slachtoffer van de ziekte van Alzheimer is geworden. Wat had ik haar graag nog willen zeggen, hoezeer ik zowel haar zorg voor ons op die avond, als haar dappere, maar wel wat doldrieste poging om ons in Leeuwarden op te zoeken, heb gewaardeerd! Die laatste bemoeienis had haar en haar metgezel beiden het leven kunnen kosten.

Juist toen ik mijn verhaal zou gaan afdrukken, kwam ik te weten dat ook een derde lid van de familie De Boer, Sake, op een speciale manier met de Duitsers te maken had gehad. Toen dezen in mei 1940 onverhoeds en zonder aanleiding Nederland binnenvielen, diende Sake de Boer als korporaal in het Nederlandse leger. Zijn sectie was betrokken bij de verdediging van Rotterdam, Nederlands voornaamste havenstad, die door de Duitsers zwaar gebombardeed was en door valschermtroepen werd aangevallen. De eenheid van Sake vocht door, tot de meesten gesneuveld of gewond waren. Sake zelf kwam er gelukkig met een lichte verwonding af.

(Later zou hij nog een verdwaalde kogel in zijn ransel vinden.) Na de oorlog ontving hij uit handen van Z.K.H. Prins Bernhard het Bronzen Kruis, een belangrijke militaire onderscheiding voor dapper gedrag “boven de eisen van de plicht”, wat in zijn geval moedig standhouden in een ongelijke strijd inhield [zie blz. 24]. Het is kenmerkend voor Sake, dat hij er liever niet over spreekt omdat, naar hij zegt, “ik het geluk gehad heb in leven te blijven, terwijl velen van mijn sectie sneuvelden.”

Ivor Hayes kreeg zijn verhaal te horen toen hij op 4 mei 1993, de dag van de Nationale dodenherdenking, bij hem op bezoek was.

Na mijn gevangenneming heb ik verder maar met één inwoner van Friesland van nabij contact gehad. Toen Ron Brown en ik ruim een week in het hospitaal lagen, kwam op zekere dag de (Nederlandse) loodgieter van het ziekenhuis, die iets aan de afvoer van de wasbak naast mijn bed te doen had. Hij kwam zonder Duits escorte, wat ongebruikelijk was, en terwijl hij zijn werk deed, vertelde hij op rustige toon (in het Duits) dat zojuist de val van Stalingrad was bekendgemaakt. Eerst nam ik hier weinig notitie van, want ik voelde me nog vrij belabberd, maar toen zijn woorden langzaam tot mij doordrongen, was mijn belangstelling gewekt en vroeg ik hem, het bericht nog eens te herhalen. Dat deed hij en zo hoorden wij voor het eerst van deze grote Duitse nederlaag.

Voor hij de kamer verliet, vroeg de loodgieter onze namen, schreef die veiligheidshalve op de onderkant van een lucifersdoosje en zegde toe dat ze spoedig naar Engeland zouden worden doorgegeven. Hoe het ook zij, mijn ouders hoorden binnen en paar weken na dit voorval al dat ik, zij het gewond, in veiligheid was. Natuurlijk deed ik daarna al mijn best om alle rommel die ik kon vinden door de wasbak te spoelen – en ziedaar, die raakte opnieuw verstopt. De loodgieter moest nog eens komen, maar nu was hij, meen ik, niet alleen en kon niet met ons spreken. Ik denk echter met dankbaarheid terug aan het straaltje hoop, dat hij ons bij zijn eerste bezoek gaf.

Mutatie inzake

Toekenning van het Bronzen Kruis
aan de dpl. korporaal Sake de Boer
van het Wapen der Infanterie

wegens

Heeft zich door moedig optreden tegenover de vijand onderscheiden door op 14 Mei 1940, ingedeeld als tirailleur bij een sectie welke was aangewezen als voorsectie van een voorhoede-compagnie, geruime tijd te blijven standhouden toen deze sectie in de rand van Overschie plotseling zwaar vijandelijk mitrailleur- en geweervuur ontving.

In het bijzonder door, toen hij zich met zijn luitenant-commandant en twee andere militairen van deze sectie geheel vooraan bevond, hij zich niet kon ingraven en alleen dekking kon vinden aan de berm van de weg, waarbij de lichte mitrailleur, welke zich bij dit groepje bevond, door vijandelijk vuur werd vernield, op moedige wijze verder te blijven standhouden, totdat hij, mede door de zware verliezen aan doden en

gewonden, was genoodzaakt op bevel van zijn
commandant, nog steeds onder vijandelijk vuur,
terug te trekken.
6 December 1949.

* * *

Ik denk dat er in Nederland maar weinig begraafplaatsen zijn waar zich geen graven bevinden van vliegers die tijdens de oorlog in de omgeving zijn verongelukt. Men is er trots op, deze graven te mogen onderhouden, want zoals de Nederlandse bevolking het destijds zag, droegen wij met onze vluchten, nacht in, nacht uit, bij aan de bevrijding van hun land van de gehate bezetter.

Op 4 mei 1945 gaf het Duitse "Oberkommando Nord-West" – waar ook Nederland onder viel – de strijd op en werd in het hoofdkwartier van veldmaarschalk Montgomery op de Lüneburger Heide (ten zuiden van Hamburg) de capitulatie getekend; op 5 mei tekenden de Duitsers in Wageningen de overgave van hun troepen in WestNederland (24) Sindsdien houdt men in Nederland op 4 mei de Nationale Dodenherdenking en viert men op 5 mei de Bevrijding. Zoals Wim Stienstra het uitdrukte: "Eerst herdenken, daarna vieren!"

Op de R.K. begraafplaats van Bakhuizen bevinden zich nog altijd de graven van Methven en Conlon, zomede die van de gehele bemanning van een Lancaster van het 61e Squadron, die op 3 januari 1944 werd neergeschoten.²⁵ Ze liggen in een keurige rij dichtbij de ingang van het kerkhof. Wim was zo vriendelijk, op Dodenherdenkingsdag 1992 namens mij bloemen te leggen op de graven van onze beide omgekomen bemanningsleden. Bij de Dodenherdenking 1993 gebeurde dat door Ivor Hayes, die met enkele gezinsleden aanwezig was – de eerste keer dat iemand van onze bemanning de plichtigheid kon bijwonen, sinds wij wisten hoe het met hen was afgelopen

1. In werkelijkheid was het een naastgelegen perceel, dat destijds behoorde aan Kees de Jong uit Warns.

2. Lees: zijn zusters Ans en Marie.

3. Wijlen Tea de Vries; zij woonden aan de "Ûnderwei".

4. Het was Ans; zij herinnert zich nog duidelijk dat ze de vlieger die "aan zijn schouder" gewond was, onderweg naar huis ondersteunde.

5. Durchlager Luft, een doorgangs- en ondervragingskamp voor gevangengenomen geallieerde vliegers, te Oberursel bij Frankfort a/d Main.

6. Misverstand.

7. Zij was het inderdaad.

8. Ans kreeg van een van de vliegers een etuitje toegestopt, dat een zakkompasje, een vijltje, een strip waterzuiveringstabletten, een op een doekje afgedrukt landkaartje en enig papiergeld (. 25 in gulden, merken en francs) bleek te bevatten. Later werd onder het kastje waar Brown naast gezeten had nog een op een zakhorloge lijkend voorwerp gevonden; wat het was en waar het voor diende, is lang een mysterie gebleven. [Tot Hayes na zoveel jaren onthulde dat het een sigaretten-aansteker was.]

9. De Duitsers kwamen binnen door de schuurdeur (aan de voorkant van de huizinge); Meindert en de drie vliegers die hij zou wegbrengen, waren toen op de "skuorreed", waar ze oog in oog met hen kwamen te staan (zie ook het schetsje op blz. 15).

10. De grootste OEN in dit verhaal is natuurlijk die burgemeester Rinke Reitsma!

11. Die ambulance kon niet (veel) verder komen dan “it Pot” (vanouds een vaart langs de hele westkant van Warns); de gewonden moesten er naartoe worden gedragen, aangezien vervoer per boerenwagen – zoals eerst werd voorgesteld – voor hen een kwelling zou hebben betekend; onder normale omstandigheden was het een kwartiertje lopen.
12. Een aardig verhaal – maar het klopt niet. Jaring van Dam – een broer van Auke en Tsjême – was “kamelker” en voerman in Warns (it Sou) en had een paar stukjes land in de Sudermar, gelegen tegen de polderdijk en grenzend aan het land van heit De Boer en dat van Kees de Jong, waar het vliegtuig was neergekomen.
13. Het hier in het origineel voorkomende verhaal over een laddertje, berust op een misverstand; dit behoort bij een andere, door Stienstra onderzochte “crash”.
14. Inderdaad gaf, zoals de schrijver opmerkt, de trein uit Stavoren in Leeuwarden aansluiting op een hoofdlijn naar Amsterdam. Maar wie destijds van Stavoren naar Amsterdam wilde, die nam de veerboot naar Enkhuizen en ging van daar verder met de trein. (Die veerboot is nog tot de spoorwegstaking van september ‘44 in de vaart geweest.)
15. In het spoorwegstation van Stavoren was een afdeling Duisers gelegerdij Toen Ans er een paar weken na de gebeurtenissen op de trein wachtte, werd ze door twee van de gelegheidslogees opgemerkt en joviaal gegroet. In het kleine Stavoren wist iedereen van de inkwartiering, maar een paar “vreemden” wierpen verachtelijke blikken in de richting van “die moffenmeid”.
16. Mem De Boer had in haar hart medelijden met “die jongens”. Bij hun vertrek kreeg ze van een van hen een (militaire) foto als “Andenken”. Toen in oktober ‘44 de Duitsers huiszoeking deden naar “verdwenen” geallieerde vliegers (inmiddels door Meindert in veiligheid gebracht) zette ze die foto gauw op de schoorsteenmantel.
17. Niet “Hausfeldwebel”! De schrijver heeft het woordgrapje “buiten Feld, binnen Haus” kennelijk niet opgepikt.
18. En verder bleef men – de Duitsers voorop! – naar de (verboden) “Engelse zender” (BBC) luisteren. Dochter Jets (mijn vrouw) die tijdens de inkwartiering een paar dagen thuis was, herinnert zich dat het nieuws over de val van Stalingrad (op 31 januari) hen behoorlijk van de wijs bracht en dat Mem het verstandig oordeelde, Heit z’n enthousiasme wat in te tomen.
19. Volgens de anderen was hij niet vr. van nazi-ideeën.
20. Enkele kleine onnauwkeurigheden zijn in de vertaling rechtgezet. Getrouwd in augustus ‘45, kwam Meindert op “Flietsicht” wonen; na verloop van tijd heeft hij de boerderij van zijn schoonouders overgenomen.
21. Mae West was de naam van een in die tijd beroemde, nogal omvangrijke en “rondborstige” filmster.
22. Begin 1943 zat de SD in Leeuwarden nog aan het Zaailand.
23. Hun “verhoor” bestond uit pure intimidatie en werd geleid door een “Nederlandse” functionaris, de beruchte collaborateur Zacharias Sleijfer.
24. Ook hier was enige correctie nodig. De schrijver vermeldt de gebeurtenissen op 4 en 5 mei namelijk in omgekeerde volgorde. De capitulatie van legergroep Noord-West (Nederland en Denemarken) op 4 mei werd namens admiraal Dönitz getekend door admiraal Friedeburg. Op 7 mei tekende admiraal Jodl op het hoofdkwartier van generaal Eisenhower in Reims de algehele, onvoorwaardelijke overgave en daarmee eindigde de oorlog in Europa.
25. Deze machine vloog zich bij haar “landing” helaas te pletter tegen een natuurlijke hoogte in het landschap, bekend als het Bakhúster Heech.

6. EEN KIJKJE BIJ DE LUFTWAFFE

(Samenvatting)

Tot zij in april werden afgevoerd naar het doorgangs- en ondervragingskamp “Dulag Luft” bij Frankfort a.d. Main, deelden de schrijver en Ron Brown een kamertje in de “Duitse” vleugel van het St. Bonifatius Hospitaal aan de Troelstraweg (vanouds de “Stienserdyk”) in Leeuwarden. Uit Duitse vliegbewegingen die ze van daaruit konden waarnemen, werd het hun al gauw duidelijk dat ze zich in de nabijheid van een Duits militair vliegveld bevonden, waar Messerschmit-jagers waren gestationeerd.

Het duurde niet lang, of ze kregen bezoek van een “Oberleutnant” (1e luitenant-vlieger) van de Luftwaffe, die zich voorstelde als degene die hun machine had neergeschoten. Zijn naam was Wolfgang Kuthe. Een dag of wat later bezocht hij hen opnieuw, nu in gezelschap van zijn commandant, de majoor-vlieger Helmut Lent, een van de meest “succesvolle” en hoogst gedecoreerde Duitse nachtjager-piloten uit in de oorlog. Hij zou, inmiddels naar Duitsland overgeplaatst en bevorderd tot “Oberstleutnant” (luitenant-kolonel), in oktober 1944 bij een “ordinair” vliegtuigongeluk om het leven komen.

Luitenant Kuthe overleefde zijn “zege” op de machine van Osborn overigens ook niet lang. Hij vond op 14 april 1943 met zijn “Bordfunker” (marconist/radar-operateur) “Unteroffizier” (sergeant-vlieger) Helmut Bonk en een lid van het grondpersoneel de dood, toen hun machine bij een – volgens de schrijver onverantwoorde – stuntvlucht op het vliegveld Leeuwarden neerstortte. Het was dezelfde dag dat de schrijver en Brown naar Duitsland werden afgevoerd.

Voorts geeft de schrijver een aantal bijzonderheden over de Duitse nachtjagers en hun aanvalstactiek. Het toestel waarmee “C Charlie” werd aangevallen, was een Messerschmit-jager van het type Me 110F. Dat waren tweemotorige tweepersoons-machines (piloot + “Bordfunker”), bewapend met vier naar voren gerichte 20 mm boordkanonnen en uitgerust met een zg. “Lichtenstein”-radar-systeem, dat een reikwijdte had van ca. 4 km. Het toestel viel “van achteren en onderen” aan, waarbij het een steile klim maakte en direct na het vuren moest wegduiken. [Wanneer het aangevallen toestel bommen aan boord had en in de romp werd getroffen, liep namelijk ook de jager groot gevaar!] Er werd lichtspoomunitie gebruikt, waardoor de aanval door de bemanning (in ieder geval de staartschutter) van de aangevallen machine en eventuele andere toestellen uit de formatie, kon worden waargenomen.

In 1943 ontwikkelden de geallieerden een effectief systeem om de vijandelijke radar te storen. Het werd Window genoemd en bestond uit het uitwerpen van strookjes zilverpapier. “Lichtenstein” werd hierdoor geneutraliseerd, maar de Duitsers op hun beurt bedachten een nieuw radarsysteem: “Lichtenstein SN-2”, dat ongevoelig was voor “Window” en tevens een grotere reikwijdte had. Ook werd het oorspronkelijke boordgeschut vervangen door twee 30 mm kanonnen die achter in de cockpit – aan de bovenkant van het toestel – waren gemonteerd en onder een scheve hoek naar boven schoten. Aan dat laatste dankte het zijn codenaam: “Schräge Musik” (scheve muziek). De jager kon zich nu ongezien tot vrij dicht onder het doel manoeuvreren en hoefde geen luchtacrobatiek meer uit te halen. Gericht werd op de vleugels van de tegenstander, met hun motoren en brandstoftanks. Doordat er “rustig” en vrij zuiver kon worden gericht, was lichtspoomunitie niet meer nodig en kwam de aanval in het algemeen volkomen onverwacht. Met name de Britse bommenwerpers die, anders dan de Amerikaanse “vliegende forten”, geen buik-geschutkoepel hadden, waren tegen de aldus uitgeruste jagers in feite weerloos.

Goed beschouwd echter, berustte het succes van de Duitse nachtjagers in eerste instantie op het gebruik van radar – en dat, zegt de schrijver, was een van oorsprong Britse vinding!

7. IN KRIJGSGEVANGENSCHAP

(Samenvatting)

Osborn en Brown

De schrijver vertelt dat Brown en hij meer dan een jaar in een hospitaal hebben verbleven, waarvan een kleine drie maanden in Leeuwarden. Op 14 april 1943 werden ze van Leeuwarden overgebracht naar “Dulag Luft” bij Frankfort a.d. Main, waar ze werden ondervraagd. Men bleek hier al op de hoogte te zijn van zijn onderscheiding met de DSO.

Op 19 april*) werden ze op transport gesteld naar Obermassfeld, een plaatsje bij Meiningen (Thüringen) waar ze na een weinig comfortabele treinreis van ca. 200 km, die zo'n 24 uur duurde, arriveerden. Hier troffen ze een hospitaal aan dat werd bemand door Britse, Australische en Nieuwzeelandse artsen en verplegers. Doordat de schrijver een beenmerg-infectie (osteomyelitis) aan zijn gewonde arm kreeg die in de tijd vóór de penicilline dikwijls moeilijk genas, moest hij tot vijf keer toe een chirurgische behandeling ondergaan.

In september 1943 werd de schrijver door een gemengde medische commissie voor de verdere dienst afgekeurd en kwam hij voor uitwisseling met gewonde Duitse krijgsgevangenen in aanmerking, maar het zou nog een jaar duren voor het zover kwam.

Of Brown ook werd afgekeurd, vermeldt de historie niet. Wel vertelt de schrijver dat hij deze uit het oog heeft verloren toen in april/mei 1944 geallieerde krijgsgevangenen die uit Italië waren aangevoerd, hun plaats innamen en zij naar “gewone” kampen werden overgebracht.

Begin juni werd de schrijver, samen met een aantal andere officieren van de RAF, op transport gesteld naar “Stalag Luft III”, een algemeen kamp (“Stammlager”) voor vliegers bij Sagan (nu Zagan, Polen) op ca. 150 km ten z.o. van Berlijn. Tijdens een oponthoud op een station op 6 juni, kregen zij van Franse krijgsgevangenen te horen dat de geallieerden in Normandië waren geland.

Eind juli kwam het bericht dat de uitwisseling, die in april al een keer was afgeblazen, nu zou doorgaan en tot grote verrassing van de schrijver kwamen Longworth en Martin, die beiden in een andere afdeling van hetzelfde kamp bleken te zitten, bij hem op “afscheidsbezoek”. Martin was naar dit kamp overgebracht als gevolg van zijn promotie – per 6 december 1942 – tot “Pilot Officer” (2e luitenant-vlieger). Dit soort berichten (denk ook aan de decoratie van de schrijver) werd zichtbaar op de een of andere manier doorgegeven en ook door de Duitsers gehonoreerd.

* De volgende dag was schrijvers verjaardag. Het viel hem op dat overal werd gevlagd, maar dat was ter ere van de Führer, die ook op 20 april jarig was.

Echter, ook nu bleek de uitwisseling niet door te gaan en werden de afgekeurden overgebracht naar een speciaal verzamelkamp te Annaburg, ca. 15 km ten n. van Torgau (en 100 km ten z. van Berlijn).

Na zes weken, begin september 1944, kwam het er dan eindelijk van. Per trein – die door de oostelijke buitenwijken van het zwaar gebombardeerde Berlijn reed – werden de gevangenen naar de haven van Sassnitz op het Oostzee-eiland Rügen vervoerd, vanwaar ze per veerboot naar het Zweedse Trelleborg gingen. Vervolgens ging de tocht per trein naar Gotenburg en daar vandaan werden ze uiteindelijk naar Liverpool, Engeland, overgebracht.

De grootste problemen van de krijgsgevangenen in het algemeen, zegt de schrijver, waren de voedselvoorziening en de verveling.

Ofschoon volgens de Conventie van Genève krijgsgevangenen recht hebben op hetzelfde rantsoen als de eigen soldaten, kwam daar bij de Duitsers weinig van terecht. De toestand werd pas beter, toen vanaf 1942 regelmatig Rode-Kruispakketten doorkwamen.

Die waren in hoofdzaak afkomstig uit Groot-Brittannië, Canada en de Verenigde Staten. Toen echter in 1944, na de geallieerde landingen in Frankrijk, de betreffende aanvoerlijnen werden afgesneden, brak er voor de krijgsgevangenen een bijzonder moeilijke tijd aan.

* * *

Hayes en Martin

De ongedeerde bemanningsleden Longworth, Hayes en Martin, werden na hun gevangenneming naar Stavoren gebracht, waar ze 's nachts zijn vastgehouden [waarschijnlijk in het station, waar, zoals gezegd, een Duitse bezetting lag]. De volgende morgen werden ze per trein afgevoerd naar Leeuwarden. Van de verdere reis herinnert Hayes, die in deze schrijvers zegsman is, zich niets meer. Uiteindelijk werden ze opgesloten in de als gevangenis ingerichte kelders van een "kasteelachtig" gebouw, dat volgens Hayes het SD-hoofdkwartier in Amsterdam geweest kan zijn.

Vervolgens kwamen ook zij terecht in het al eerder genoemde "Dulag Luft", waar ze afzonderlijk werden ondervraagd. Longworth werd van daar doorgestuurd naar een officierskamp in Polen (hierover later meer), terwijl Hayes en Martin op transport werden gesteld naar "Stalag 344", een algemeen kamp in de buurt van Lamsdorf in Opper-Silezië – een industriegebied ten z.o. van Breslau, dat tegenwoordig tot Polen behoort. Het betekende een treinreis van ca. 800 km, die, zoals voor krijgsgevangenen gebruikelijk, werd afgelegd in gesloten "veewagens" en minstens vier dagen moet hebben geduurd. Hayes (RAF) en Martin (RAAF) werden na aankomst gescheiden en in verschillende afdelingen ondergebracht.

Vanaf zijn aankomst in Lamsdorf tot oktober (dwz. zo'n acht maanden lang!), was Hayes overdag geboeid. Dit was een represaillemaatregel jegens in ieder geval de Canadese en Britse krijgsgevangenen, omdat de Canadezen bij hun commando-overval op Dieppe in augustus 1942 gevangengenomen Duitsers zouden hebben geboeid.

Martin deed in juli 1943 vanuit dit kamp een vluchtpoging, die echter mislukte. Wat voor problemen hem dat eventueel heeft opgeleverd, wordt niet verteld, maar een jaar later treffen we hem – inmiddels officier geworden – in "Stalag Luft III" bij Sagan aan, in gezelschap van Longworth die daar al sedert april 1943 verbleef. Zodoende konden ze samen Osborn bezoeken, toen diens uitwisseling ophanden scheen. Daarna lezen we niets meer over hem.

Wanneer begin 1945 het Rode Leger Silezië nadert, wordt op 22 januari het kamp Lamsdorf geëvacueerd en begint voor Hayes en zijn lotgenoten een voettocht van een kleine 800 km (!) naar het kamp "Stalag IXA" bij Ziegenhain in Hessen (vanaf Kassel zo'n 45 km in de richting Frankfurt), waar ze op 12 maart zouden aankomen.

De tocht wordt ook beschreven in een in 1992 verschenen gedenkboek over de RAAF-krijgsgevangenen van Lamsdorf, wat de schrijver in staat heeft gesteld, de gegevens van Hayes hier en daar aan te vullen. Het boek bevat een aantal persoonlijke belevenissen van oudkampingezetenen, en aan een van deze bijdragen is het op pag. 74 opgenomen overzicht ontleend. De tocht is via Görlitz en Bautzen gegaan en moet verder globaal genomen langs de steden Dresden, Chemnitz, Jena en Eisenach hebben gevoerd.

Per dag werden afstanden van 10 tot maximaal 33 km afgelegd (gemiddeld een kleine 20 km); overnacht werd veelal in boerenschuren. Begin februari werd in het kamp "Stalag VIIIA" bij Görlitz

(op de huidige Duits-Poolse grens) een rustpauze van een week ingelast.

Het is een uitermate barre tocht geweest. Zoals uit het bovengenoemde overzicht blijkt, liet de voedselvoorziening veel te wensen over en ook het drinkwater vormde een probleem. In de dorpen waar men doorheen trok, leek de bevolking de gevangenen niet vijandig gezind, maar de bewakers verhinderden ieder contact. Wanneer langs de weg een open hoop voederbieten werd aangetroffen, probeerde men zich daaraan te “goed” te doen. Eenmaal werd de colonne door een geallieerd vliegtuig beschoten, waarbij een dode viel.

Op Goede Vrijdag, 30 maart 1945, werd “Ziegenhain” bevrijd door een vooruitgeschoven Amerikaanse tank-eenheid. Op 10 april werd Hayes vanaf het vliegveld van Giessen naar Engeland overgevlogen. Vel over been als hij nog was door de geleden ontberingen, volgde toen eerst een rustkuur tot herstel van krachten.

Ivor Hayes trouwde op 5 december 1945. Spoedig daarna verliet hij de RAF en nam z'n oude beroep in de motorindustrie weer op. Hij en zijn vrouw Betty kregen in de loop van de tijd negen kinderen en (tot dusver) 22 kleinkinderen en twee achterkleinkinderen.

* * *

Longworth

Doordat de brieven die Longworth gedurende het eerste jaar van zijn krijgsgevangenschap aan zijn ouders heeft geschreven, bewaard zijn gebleven, evenals een dagboek dat hij over de laatste vier maanden bijhield, kan men zich een vrij goed beeld van zijn belevenissen als krijgsgevangene vormen.

Vanuit “Dulag Luft” werd Longworth al na een dag of wat overgebracht naar een kamp voor gevangenen officieren: “Offlag XXIB” bij Szubin in het vooroorlogse Polen, ca. 25 km ten z.w. van Bromberg (Bydgoszcz). Van daaruit gaat het begin april naar het al eerder genoemde “Stalag Luft III” bij Sagan. Hier zou later ook Martin terechtkomen, maar uit het verhaal van/over Longworth komt dit niet naar voren.

De omstandigheden in aanmerking genomen, heeft Longworth het in Sagan redelijk naar de zin gehad. Er was ruimschoots gelegenheid voor studie, ontspanning en sport. Bovendien was hij er verlost van het gezelschap van ... Amerikaanse medegevangenen. Hij volgde cursussen in Duits, fotografie en astro-navigatie en vatte het plan op, economie te gaan studeren. Voor een aantal studies waren door de Universiteit van Londen en andere vooraanstaande instellingen schriftelijke cursussen samengesteld; studiemateriaal werd overgestuurd en men kon zelfs officieel examen doen!

Op 24 januari 1945 begon Longworth aan een dagboek van wat hij “de Trek” zou noemen: de vlucht van de Duitsers met hun gevangenen voor het oprukkende Rode Leger, dat die dag op een tweetal plaatsen de rivier de Oder overstak, zo'n 45 km ten oosten van Sagan.

Op 27 januari maakte hij nog een schriftelijk examen, maar 's avonds moest men zich klaarmaken voor de evacuatie, die de volgende morgen vroeg begon. Men had een mars van ruim 90 km voor de boeg, die eindigde in Spremberg (a.d. Spree, ca. 70 km ten n.o. van Dresden) en die in 4½ dag werd volbracht. Het weer was bar slecht: vorst en sneeuw, gevolgd door invallende dooi. De voedselverstreking was volstrekt onvoldoende, maar men was met enige persoonlijke “voorraad” op weg gegaan en onderweg viel er met burgers vaak wel wat ruilhandel te drijven (etenswaar tegen sigaretten, chocolade en zeep) al werd de markt bedorven door de Amerikanen die voor in de colonne liepen, en “teveel” boden. De drinkwatervoorziening vormde ook hier een probleem. – Vergde een

mars als deze al het uiterste van de betrokkenen, als je denkt aan wat Hayes en z'n lotgenoten moesten doorstaan dan hebben die, aldus de schrijver, een ware nachtmerrie doorgemaakt.

Op 4 februari werd de afdeling van Longworth in groepen van 45 man op het station van Spremberg in Franse goederenwagens met het opschrift "40 mensen of 8 paarden" geladen en 's avonds kwamen ze aan in Luckenwalde (ca. 40 km ten z. van Berlijn). Hier moesten ze drie km door de regen lopen naar hun nieuwe kamp: "Stalag IIIA" – en daar vervolgens nog een uur in de regen buiten blijven staan. Het bleek in alle opzichten een slecht kamp te zijn, zowel wat bouw en inrichting, als wat organisatie, hygiëne en voedselvoorziening betrof. – Maar als Berlijn bij avond werd gebombardeerd, zaten de gedetineerden zogezegd op de eerste rang.

Op 8 maart kwamen 40.000 Amerikaanse Rode-Kruispakketten binnen, waarvan alle Amerikaanse en Britse gevangenen er ogenblikkelijk een kregen. Van 12 tot 14 april is men, in afwachting van afvoer naar Moosburg (ten n.o. van München), op het station van Luckenwalde in goederenwagens opgesloten geweest, maar het transport ging niet door en men werd naar het kamp teruggebracht. Vanaf dat moment waren de bewakers "zo mak als lammetjes".

Op 21 april verlieten de laatste moffen het kamp en de volgende dag, zondag 22 april, werd dit door de Russen overgenomen. Door Russische tegenwerking zou de definitieve evacuatie van de "westelijke" gevangenen echter nog tot 20 mei op zich laten wachten. Toen werden ze door de Russen naar Coswig (a.d. Elbe, 13 km ten wij van Wittenberg) vervoerd, waar ze aan de Amerikanen werden overgedragen. Via Halle ging het verder westwaarts en op 25 mei liet men, op weg naar Brussel, Duitsland achter zich. (Hiermee eindigt het dagboek.)

Longworth's relaas van de ramp

In zijn brief van 5-10-43 schrijft Longworth aan zijn ouders, dat hij op een verzoek van het Internationale Rode Kruis om informatie over het lot van Methven en Conlon, het volgende heeft geantwoord:

"Die avond werden we aangevallen door een nachtjager op ongeveer 12.000 voet hoogte boven de zee en ca. 5 m.l [8 km] uit de Nederlandse kust. Door het eerste salvo raakte de intercom onklaar en ontstond brand in de vleugel en romp. De piloot bracht de machine in een steile duik en gaf het signaal "vliegtuig verlaten", terwijl hij naar land terugkeerde. De hele tijd bleef de jager op ons schieten, blijkbaar van achteren, want de projectielen vlogen over mijn hoofd heen door de voorruit. Op ca. 200/300 voet, juist boven land, kwamen we weer horizontaal en sprong Conlon naar buiten. Enkele ogenblikken later sloegen we tegen de grond. De rest van ons, met uitzondering van Methven, kwam door het voorste luik van de cockpit naar buiten en begon bij de staartkoepel direct naar hem te roepen. De staartkoepel zag er leeg en onbeschadigd uit, maar we kregen geen antwoord. Van binnen uit konden we Methvens koepel niet bereiken, doordat het achterste gedeelte van de romp in brand stond en de deuren ontzet waren. Misschien heeft hij zijn koepel verlaten zodra hij het sein daarvoor kreeg, in welk geval hij vermoedelijk in zee terechtgekomen is. Het ziet er naar uit dat Conlons parachute niet op tijd is opengaan – we zaten al behoorlijk laag, toen hij sprong".

Gezien het officiële karakter van dit rapport mag men er van uitgaan, dat het met zorg is samengesteld. Osborn stelt vast dat alle "getuigenissen" een treffende overeenkomst vertonen. Alleen over het aantal salvo's dat op hen is afgevuurd, verschillen de meningen; volgens hem en Hayes waren dat er twee, volgens Martin en Longworth "verschillende". Verder blijkt dat ook Longworth van mening was dat men boven de Noordzee is aangevallen en dat Meinderts pogen, hem de juiste plaats (aan het IJsselmeer) aan te wijzen, vruchteloos is gebleven. Schrijver kon zich niet herinneren, de knop voor het alarmlicht "vliegtuig verlaten" te hebben ingedrukt; wellicht heeft hij dat onbewust gedaan.

De voornaamste interneringsplaatsen van de vijf krijgsgevangenen

Plaats/Kamp	Osborn	Brown	Longworth	Martin	Hayes
Oberursel Dulag Luft	+	+	+	+	+
Obermassfeld Hospitaal	+	+	-	-	-
Szubin Offlag XXIB	-	-	+	-	-
Lamsdorf Stalag 344	-	-	-	+	+
Sagan Stalag Luft III	+	?	+	+	-
Annaburg Verzamelkamp	+	?	-	-	-
Luckenwalde Stalag IIIA	-	-	+	?	-
Ziegenhain Stalag IXA	-	-	-	-	+

Opmerking: Wat we dus niet aan de weet zijn gekomen, dat is waar Brown na Obermassfeld is gebleven en hoe het Martin na zijn ontmoeting met de schrijver in Sagan verder is vergaan.

BESLUIT

Na zijn repatriëring in september 1944 kreeg de schrijver eerst een maand verlof en was daarna tot het eind van het jaar in een revalidatie-centrum, waar zijn gewonde arm weer helemaal in orde kwam. Hierna werkte hij enige tijd als inlichtingen-officier op de grote RAF-basis Scampton, maar in maart 1945 werd hem de gelegenheid geboden, toe te treden tot een speciale eenheid, Sectie PWX van SHAEF (het opperbevel van de geallieerde expeditionaire macht) die, nu de oorlog ten einde liep, tot taak kreeg, voor een snelle repatriëring van bevrijde krijgsgevangenen uit Duitsland te zorgen. Hij wilde zich hier niet aan onttrekken, ofschoon hij schoon genoeg had van Duitsland en alles wat Duits was. [Er zijn er anders wel slechter behandeld dan hij!].

Op 20 april, schrijvers verjaardag, ging men in eerste instantie naar Parijs. Daar koos hij ervoor, naar Beieren te gaan, maar kwam uiteindelijk op 5 mei in Innsbruck (Oostenrijk) terecht. Die morgen was juist op het hoofdkwartier van de Amerikanen een groep vrijgelaten gevangenen aangekomen, die door de Duitsers in gijzeling waren gehouden. Daarbij bevond zich een 20-tal militairen, waaronder een oomzegger van de Engelse koning en een neef van de koningin, alsook iemand die toevallig Churchill heette, maar helemaal geen familie van de Britse premier Winston Churchill was. Verder drie voormalige Franse eerste ministers: Blum, Daladier en Reynaud (met hun vrouwen), de vooroorlogse minister van Buitenlandse Zaken van Polen, kolonel Beck, alsmede een aantal vooraanstaande politieke figuren uit België en Nederland. Natuurlijk namen de Amerikanen dit illustere gezelschap onder hun hoede en zorgden voor hun repatriëring.

Voor PWX bleek er inmiddels in Innsbruck – en vervolgens nog in Rosenheim (Beieren) – geen emplot te zijn. Schrijver kwam weer naar Parijs en toen hij ook daar was uitgekeken, keerde hij op 14 juni via Brussel naar Engeland terug.

Eind-juli trouwde schrijver met Anne Skoulding, een officier met de rang van kapitein in de WAAF (Women's Auxiliary Air Force: het Vrouwen-hulpcorps van de Luchtmacht) in Scampton, die hij in de laatste maanden van 1942 had leren kennen en die hij voor zijn vertrek naar het vasteland ten huwelijk had gevraagd.

Hun huwelijk werd in de officiële annalen van "Scampton" geboekstaafd.



DE ILLUSTRATIES

(Vertaling van de bijschriften)

t.o.p. 18: Een Lancaster MkII bommenwerper.

"C Charlie" was een Lancaster MkI, maar zag er bijna net zo uit. De cijfers en letters geven de plaats aan van:

1. Neuskoepel – plaats van de frontschuter/bommenrichter.
 2. Stuurhut, met de piloot aan bakboord (linker) en de boordwerktuigkundige aan stuurboord (rechter) zijde.
 3. Cabine van de navigator, vlak achter de stuurhut.
 4. Plaats van de radiotelegrafist, achter de tafel van de navigator.
 5. Ruggeschutkoepel.
 6. Staartgeschutkoepel.
- B. Bommenruim, dat liep van de voorkant van de stuurhut tot aan de rugkoepel.
- C. Ontsnappingsluik in het dak van de cockpit, dat vanuit het midden naar twee kanten openging
- F. Ontsnappingsluik in de vloer van de neuskoepel. vóór het hoogteroer.
- R. Achterste toegangsdeur, tevens nooduitgang, aan stuurboordzijde
- X. Plaats van de brand in een brandstoftank in de stuurboordvleugel.
- Y. Vermoedelijke plaats van de brand in de romp, juist achter de rugkoepel.

tussen p. 26 en 27 (2 bladen)

1e blad: "C Charlie" op zondagmorgen, 24 januari 1943, nog rokend. Het wrak wordt geïnspecteerd door officieren van de Luftwaffe.

De pijltjes wijzen naar:

1. Het spitsje van de Doopsgezinde kerk (een van de drie Warnser dorpskerken).
2. De bladerloze iepen in het dorp.
3. De punt van de rechter staartvin, ernstig aangetast door de vlammen van de brand in de stuurboordvleugel.
4. De polderdijk waar de machine zich doorheen ploegde voor ze even verder definitief aan de grond kwam.

2e blad: Op de bovenste foto Unteroffizier Bonk, "Bordfuncker"; vol trots staat hij voor de neuskoepel van "C Charlie", het vliegtuig dat zijn piloot en hij de avond tevoren hadden neergeschoten. Hij nam de foto's van deze en de voorgaande pagina en liet ze bij een Leeuwarder fotozaak ontwikkelen.

Onder: Kangoeroe-emblemen op de zijkant (neus) van "C Charlie" die het aantal volbrachte missie's aangaven. De namen Stuttgart (22 nov. 1942) en Turin (Turijn in N.-Italië, 11 dec. 1942) zijn te onderscheiden, maar de andere zijn door het vuur onleesbaar geworden.

p. 27: Het gebied waar we verongelukten.

- A – Plaats van het wrak van "C Charlie"
- B – De boerderij van de familie De Boer (in later tijd afgebroken)
- C – Plaats waar Jack Conlon werd gevonden
- D – Onderbroken lijn die het tracé van de oude polderdijk aangeeft
- E – De Doopsgezinde kerk of Vermaning
- F – Hier woonde Jacob de Vries in 1943
- G – Van hieraf nam Aagje de Vries ons waar
- H – Het kerkhof van Bakhuizen
- J – Het kerkhof van Skarl
- K – richting Koudum (hemelsbreed ca. 5 km van E)
- R – Spoorweg [Railway] naar Leeuwarden
- S – richting Sondel (hemelsbreed ca. 13 km van E)
- T – De Warnser Buorren, waar Martin de bomen [Trees] zag

Z – Dikke lijn die de hoogtelijn voor zeeniveau aangeeft en laat zien dat Warns en Skarl op natuurlijke (diluviale) hoogten liggen

(Z voor zero = nul)

p. 39: De pleats van de familie De Boer in de Sudermar, waar wij na onze noodlanding naartoe gebracht werden. Sedert Sake, die zijn vader als bedrijfshoofd opvolgde, in 1963 naar de Noardermar verhuisde, is de huizinge gaandeweg afgebroken. (Foto-reproductie van een olieverfschilderij.)

t.o. p. 42: Op de bovenste foto Jacob de Vries en zijn vrouw Aagje. Aagje heeft ons gezien van dat wij boven het IJsselmeer onze aanvaller probeerden af te schudden, tot wij aan de grond kwamen.

Onder: Martje de Vries-Jagersma met haar oudste zoon, die kort nadat wij bij Warns neerstortten, werd geboren. Tussen hen in Ivor Hayes met de waterkruik/brandblusser, waarmee “Martjes Tiental” is warmgehouden.

t.o. p. 44: Boven Meindert de Boer en zijn vrouw. Helaas is Meindert in de afgelopen jaren zijn gezichtsvermogen kwijtgeraakt. Hier houdt hij de “Mae West” (het zwemvest) omhoog van een van de Canadese vliegers die hij in oktober 1944 hielp ontkomen.

Op de onderste foto Sake de Boer en zijn vrouw Wieke [overleden 21 dec. 1993] met Wim Stienstra, die hun vorig jaar [1992] namens de schrijver bloemen en een fles jenever aanbood.

tussen p. 46 en 47 (2 bladen)

1e blad: Op de bovenste foto het kerkhof van Skarl, laatste rustplaats van een aantal vliegers waarvan de lichamen uit het nabijgelegen IJsselmeer werden geborgen. Rechts ziet men enkele van de betreffende grafstenen. Links het baarhuisje (“deahúske”) dat in deze gevallen als mortuarium diende en waar ook Methven en Conlon werden opgebaard, eer men besloot ze in Bakhuizen te begraven.

[Het hele stuk oever van het IJsselmeer tussen de gemeentegrenzen met Stavoren en Gaasterland, behoorde tot het “dorpsgebied” van Skarl; zo ook de boerderij van Harmen de Boer en het weiland waar het vliegtuig aan de grond kwam.]

Onder legt Wim Stienstra bloemen op het graf van Methven, terwijl Ivan Galbraith (gewoonlijk was hij de staartschutter van “C Charlie”, maar juist die avond niet) klaar staat met bloemen voor Conlons graf. (Bakhuizen, 1991.)

Op de achtergrond de graven van de bemanning van een Lancaster van het 61e Squadron, die in haar geheel om het leven kwam toen hun machine op 3 januari 1944 hier in de buurt verongelukte. [Zie blz. 26, noot 25.]

2e blad: Op de bovenste foto de graven van Methven en Conlon. Methven nam als “Flight Sergeant” (sergeant-majoor vlieger) aan de missie deel, maar inmiddels was in Australië zijn promotie per 13 november 1942 tot “Pilot Officer” (2e luitenant-vlieger) afgekomen. Helaas heeft het bericht van zijn officiersbenoeming hem niet meer op tijd bereikt.

Onder Wim Stienstra, die namens de schrijver bloemen legt op de graven van Methven en Conlon bij de Nationale Dodenherdenking op 4 mei 1992.

p. 48: De kroon op het spuurwerk van Wim Stienstra – Ivor Hayes, onze boordwerktuigkundige en behalve mij het enige nog in leven zijnde bemanningslid, legt voor ons beiden kransen op Dodenherdenkingsdag 1993.

p. 54: Blad uit een onofficieel register van tijdens de oorlog begraven Duitsers op de oorderbegraafplaats te Leeuwarden (aan het Schapendijkje, dus vlak bij het vliegveld; handig voor de Luftwaffe, stelt de schrijver elders vast). De namen van degenen die bij het ongeluk met de jager van luitenant Kuthe omkwamen, zijn met een ster aangegeven. De naam Kuthe is abusievelijk gespeld als "Guth"; Wanne Eickel [niet Eukel!] was de plaats van herkomst van sergeant Helmut Bonk; zijn naam lijkt er later bijgeschreven te zijn. De rang van Erich Eühn (grondpersoneel) was "Obergefreiter", dwz. korporaal.

t.o. p. 54: Links boven de 1e luitenant-vlieger Wolfgang Kuthe, geb.1920 (?), overl. 14-4-1943 (foto als 2e luitenant). Rechts daarvan zijn graf op het Duitse soldatenkerkhof te Ysselsteyn, bij Venray (prov. Limburg!).

Rechts onder de luitenant-kolonel ("overste") Helmut Lent, geb. 1918, overl. 7-10-1944. Drager van het Ridderkruis van het IJzeren Kruis met het Eikenloof, de Zwaarden en de Brillanten, en ten tijde van zijn dood de hoogst gedecoreerde nachtjagerpilot van de Luftwaffe.

p. 57: Twee foto's van een Me 110F nachtjager, met op de neus (onder) de antennes van de "Lichtenstein"-radar, die begin 1942 in gebruik werd genomen.

p. 74: De "lange mars" van Lamsdorf naar Ziegenhain (22 januari tot 12 maart 1944) van de krijgsgevangenen onderofficieren van de luchtmacht uit het kamp Lamsdorf. Dagelijkse notities van J.H.T. (Bert) Bullock over afgelegde afstanden en verstrekte rantsoenen, uit diens bijdrage in het gedenkboek van J.E. Holliday en D.A. Radke: The RAAF POWs of Lamsdorf.

t.o. p. 98: Vrijgelaten gijzelaars in Innsbruck, 5 mei 1945.

Boven v.l.n.r. luitenant Churchill; kapitein the Master ("jonker") of Elphinstone, neef van de toenmalige koningin Elizabeth; luitenant Viscount (burggraaf) Lascelles, oomzegger van koning George VI; overste Hargreaves van PWX.

Op de linker onderste foto geheel links kapt. Elphinstone; 2e van rechts lt. Lascelles en geheel rechts de Amerikaanse luitenant Winant, zoon van de Amerikaanse ambassadeur in Londen. Op de rechter foto de Poolse staatsman kolonel Beck (l), sprekend met een vertegenwoordiger van de Zwitserse regering.

* * * * *

B i j l a g e n (hierachter):

Kaartje Zuidermeer

Twee briefjes van de gemeente H.O.N.

Een Britse en een Amerikaanse dankbetuiging aan HARMEN DE BOER voor hulp aan geallieerde militairen.



This certificate is awarded to

Harmen de Boer

*as a token of gratitude for and appreciation
of the help given to the Sailors, Soldiers
and Airmen of the British Commonwealth
of Nations, which enabled them to escape
from, or evade capture by the enemy.*

*Air Chief Marshal,
Deputy Supreme Commander,
Allied Expeditionary Force*

1939-1945



The President
OF THE UNITED STATES OF AMERICA
has directed me to express to

HARMEN de BOER

the gratitude and appreciation of the
American people for gallant service
in assisting the escape of Allied
soldiers from the enemy

Dwight D. Eisenhower

DWIGHT D. EISENHOWER
General of the Army
Commanding General United States Forces European Theater