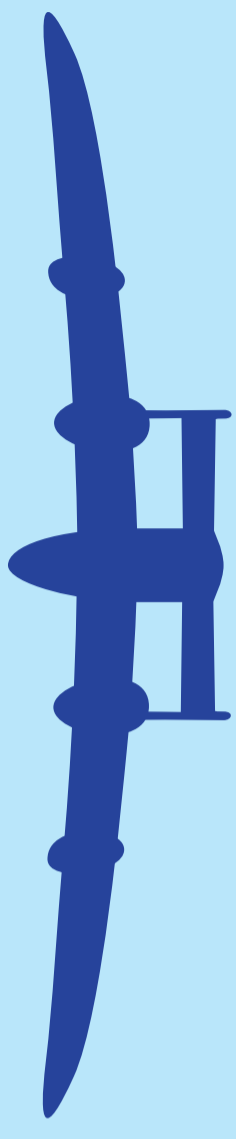


# 'MISSING IN ACTION'



*Het was mooi zomerweer op vrijdag 30 juli 1943 toen er een Amerikaanse bommenwerper over Zoetermeer vloog. Er was iets bijzonders met dat vliegtuig, dat was te horen en te zien. Het kwam moeizaam vooruit en het vloog niet in een formatie maar solitair. De heren Van der Wel en Van Elkeswijk waren die ochtend aan de Bleiswijkseweg op het land bezig toen het vliegtuig over kwam en de grond raakte. Ze zagen hoe het vliegtuig, nog net voor het neerstortte, van koers veranderde waardoor de boerderij van Van der Wel gespaard bleef.*

*Het neerstorten van Amerikaanse bommenwerpers, in 1943 en vlak voor het eind van de oorlog in 1945, was een indrukwekkende gebeurtenis. Veel oude Zoetermeesters kunnen daar nu nog verhalen over vertellen. Maar waren het nu Canadese of Amerikaanse piloten die omkwamen in 1943 en werden begraven bij de Oude Kerk? En waarom vermeldt het eregraf daar slechts de naam van één, Amerikaanse, vliegenier, John MacCormick?*

*De samensteller van dit boekje heeft de oorlog als opgroeiend kind meegemaakt, en had dus ook wel eens gehoord van de neergestorte bommenwerpers. Hij is, met hulp van vele anderen op ontdekkingsreis gegaan naar het verleden om het ware verhaal van de bommenwerpers te achterhalen. Het is een boeiend onderzoek geworden, waarbij veel historische gegevens en unieke foto's boven water zijn gegaald.*



Neergestorte Amerikaanse bommenwerpers  
in Zoetermeer en Zoeterwoude, 1943-1945

E.W. van den Burg

'Missing in action'



# **'Missing in action'**

Neergestorte Amerikaanse bommenwerpers  
in Zoetermeer en Zoeterwoude, 1943-1945

E.W. van den Burg

*Samenstelling*

Louis van den Burg,  
met medewerking van Ton Vermeulen  
en vele informanten (zie 'bronnen')

*Redactie*

Ton Vermeulen

*Foto's*

Collectie Historisch Genootschap  
Oud Soetermeer, tenzij anders vermeld

*Vormgeving*

Bouke Tuinstra

*Druk*

Ridderprint Offsetdrukkerij BV, Ridderkerk

*Uitgave*

Historisch Genootschap Oud Soetermeer  
[www.oudsoetermeer.nl](http://www.oudsoetermeer.nl)

*Omslag*

Foto voorzijde: het weiland waar de Jolly Duck  
een noodlanding maakte met de skyline van Zoetermeer  
anno 2005 (foto Ton Vermeulen).

Illustratie achterzijde: een neerstortende B-17.  
(tekening A.A. Jansen)



© 2005 Historisch Genootschap Oud Soetermeer  
Alles uit deze uitgave mag worden gekopieerd  
en/of openbaar gemaakt, mits met voorafgaande  
toestemming van de uitgever en met bronvermelding.

'Missing in action': neergestorte Amerikaanse  
bommenwerpers in Zoetermeer en Zoeterwoude,  
1943-1945 / E.W. van den Burg e.a. (samenst.)  
— ill. — Zoetermeer: Historisch Genootschap  
Oud Soetermeer, 2005. — met lit.opg.

# Inhoud

Verantwoording	7
Zoetermeer 1935-1945	9
De eerste aanwijzingen	15
Het einde van de Yankee Dandy	19
Het verhaal van de Jolly Duck	37
Bronnen	71
Chronologie	75



# Verantwoording

Alweer een boek over de oorlog? Er is inderdaad in het algemeen, maar ook lokaal al veel over de oorlog geschreven. Maar wanneer men over een bepaald onderwerp zoveel informatie heeft verzameld zou het jammer zijn om te volstaan met het opslaan van al die gegevens in een archief. Het bestuur van het Historisch Genootschap Oud Soetermeer deelde die opvatting en stelde de middelen beschikbaar om tot deze uitgave te komen.

Onderwerp van uitgebreid historisch onderzoek was de geschiedenis van twee Amerikaanse bommenwerpers die destijds voor veel sensatie hebben gezorgd in Zoetermeer en omgeving. Hoe komt iemand ertoe om zich te verdiepen in de geschiedenis van een paar vliegtuigen die zo lang geleden een noodlanding moesten maken en waarvan de tastbare resten niet of nauwelijks meer zijn terug te vinden? Het is opvallend dat in heel Nederland zo veel personen, die na de oorlog zijn geboren, zich met dat speuren naar de geschiedenis van neergekomen vliegtuigen bezig houden. Het heeft dus blijkbaar iets fascinerends. Behalve de geschiedenis van het vliegtuig is er het andere aspect, namelijk dat vliegtuigen moeten worden bediend door mensen van vlees en bloed. En zij waren het die hun opdrachten moesten vervullen boven vijandelijk gebied, waar zij konden rekenen op de nodige afweer. Omdat een aantal bemanningsleden en ooggetuigen hun verhaal nog konden en kunnen vertellen was en is het interessant om ook die informatie te verzamelen.

De samensteller van dit boekje is geboren in 1931 en heeft de oorlog dus als opgroeiend kind meegemaakt. Hij had als lid van het Historisch Genootschap Oud Soetermeer óók wel eens gehoord van neergestorte bommenwerpers die een rol moeten hebben gespeeld in de geschiedenis van Zoetermeer. Hij is, met hulp van vele anderen op onderzoek gegaan. De ontdekkingsreis voerde naar de twee eerder genoemde Amerikaanse bommenwerpers die in 1943 en in 1945 hun sporen hebben nagelaten in Zoetermeer. Later in de oorlog mochten vliegers hun vliegtuig een naam geven. Het vliegtuig dat in 1943 neerstortte droeg de naam Yankee Dandy en de bommenwerper die in 1945 een noodlanding moest maken heette Jolly Duck. Het is een boeiend onderzoek geworden, waarbij veel historische gegevens en unieke foto's boven water zijn gehaald. Drie personen die een belangrijk aandeel hebben gehad in het verzamelen van de informatie moeten op deze plaats wel apart worden vermeld. Wat de Yankee Dandy betreft zijn dat de heren Henk Nootenboom uit Strijen en Ben van der Ven van het Historisch Genootschap Oud Soetermeer. Belangrijke informant betreffende de Jolly Duck is de heer Bert van der Post uit Zoeterwoude. Zij stelden allen hun gegevens beschikbaar aan de werkgroep Interviews (de heer Van der Post met toestemming van het Bestuur van de Stichting Oud Zoeterwoude). Omdat wij hopen dat velen die na de oorlog zijn geboren ook kennis zullen nemen van de inhoud van dit boekje is de heer Ton Vermeulen zo vriendelijk geweest om een algemeen beeld te schetsen van Zoetermeer in de Tweede Wereldoorlog. De werkgroep is hen, maar vanzelfsprekend ook alle anderen die informatie hebben aangedragen zeer erkentelijk.

*Louis van den Burg*





De omgeving van Zoetermeer anno 1950 met de plaatsen waar in 1943 en 1945 de Amerikaanse bommenwerpers neerkwamen.

# Zoetermeer 1935-1945

Vaak bestaat er een heel idyllisch beeld van het dorp Zoetermeer van voor de Tweede Wereldoorlog. Het wordt gekleurd door de ‘opa en oma’-verhalen van een gemeenschap waar iedereen hard werkte, de stoepjes schoongeboend waren en het jachtige stadsleven ver weg was. Dat verhaal klopt niet helemaal. In de jaren 1930 was ook hier in het straatbeeld de auto niet meer weg te denken. En op de smalle Dorpsstraat zaten de diverse weggebruikers elkaar nog wel eens in de weg, want het was wel tweerichtingsverkeer. Ook waren in Zoetermeer diverse industrieën gevestigd. Nutricia lag aan de Stationsstraat, de Brinkers margarinefabrieken waren prominent aanwezig in de Dorpsstraat. Vele handelaren, vooral in zuivelproducten, bevolkten de andere weinige straten.

## Tweelingdorp

Kijkend op een kaart bestond Zoetermeer voornamelijk uit de Voorweg, Vlamingstraat, Broekweg, Dorpsstraat, Schinkelweg, Den Hoorn, Bleiswijkse-, Zegwaartse- en Rokkeveenseweg, Stationsstraat en Molenstraat. Slechts een deel had klinkerbestrating, de rest moest het doen met keien, grind of steenslag.

De huizen waren over het algemeen eenvoudig. Een bedstee was heel gewoon, veel kinderen op één slaapkamer of op zolder net zo. Riolering kwam pas eind jaren 1950, het privaat stond boven de sloot of het menselijk afval werd verzameld in beerputten. Een waterleiding bestond vanaf 1929, doch afgelegen woningen haalden het drinkwater nog steeds uit de put of de sloot. Zoetermeer was eigenlijk een tweelingdorp. Eeuwen lang hadden Zoetermeer en Zegwaart naast elkaar geleefd met de Leidse- en Delftsewallen als grens en met twee aparte gemeenteraden. Wel deelde men al lange tijd voor elk van de hervormde, gereformeerde en katholieke volksdelen één school en één kerkgebouw. Zelfs was er een gezamenlijke burgemeester. Vele pogingen werden ertoe ondernomen, maar het duurde tot 1935 dat de beide dorpen tot het ene Zoetermeer werden samengesmolten. Vanaf 1 mei regeerden elf raadsleden over 4940 inwoners vanuit het oude Zoetermeerse raadhuis aan de Dorpsstraat nummer 3.

Die Dorpsstraat was altijd een drukke straat geweest als verkeersader tussen onder meer Leiden en Rotterdam en Den Haag richting Gouda-Utrecht. Dat veranderde met de ingebruikname in 1937 van de rijksweg. De verkeersdruk verminderde met 75%, een aderlating voor de vele cafés en etablissementen. En dat in een tijd dat de economie al jaren in een grote dip zat. In die periode werd ook de dreiging van oorlog voelbaar. Hitler-Duitsland annexeerde Elzas-Lotharingen en Oostenrijk en in 1939 moest ook het westen van Tsjecho-Slowakije eraan geloven. Toen echter Duitsland, en later ook Rusland, Polen binnenviel was het definitief oorlog.

## Oorlog

De spanningen liepen in de maanden daarna op. De Nederlandse troepen werden 28 augustus 1939 gemobiliseerd, ook de lichten uit 1929-1939. Vele Zoetermeerse mannen vertrokken per trein naar hun legeronderdeel. Ook werden 68 paarden en 25 vrachtauto's gevorderd. In het dorp werd een verlichtingsafdeling van de genie geleverd en een ziekenstal voor paarden. Buiten wat oefeningen hadden deze troepen niet heel veel meer te doen dan wachten.

De burgers kregen ook taken. De burgemeester stelde een Luchtbeschermingsdienst in, onderverdeeld in een waarschuwingdienst, reddings- en transportploegen, opruimploegen en brandweer. Diverse plekken werden aangewezen als noodhospitaal, gewonden konden worden aangevoerd door middel van een rijdende brancard, getrokken door een fiets.

In de vroege ochtend van 10 mei 1940 werden de Zoetermeesters wakker van vliegtuigen die naar het westen vlogen. Even bestond nog de gedachte dat ze doorvlogen naar Engeland, maar vanaf vier uur werden bombardementen gehoord en zag men parachutisten boven vliegveld Ypenburg en Den Haag afdalen.

De Duitsers leden onverwacht grote verliezen aan manschappen. Ook werden vele transportvliegtuigen vernietigd, onder meer op de rijksweg en in de Katwijkse Buurt. Op 14 mei konden de rookwolken van het Duitse bombardement op Rotterdam vanuit Zoetermeer worden gezien. Daags daarna was de bezetting een feit.

## Bezetting

Na enkele dagen trokken de eerste Duitse troepen Zoetermeer binnen. Ruim 400 man werd ingekwartierd bij particulieren. Verder ging in het eerste oorlogsjaar het leven gewoon door. De meesten legden zich neer bij de suprematie van het Duitse leger en stelden zich in op een langdurige bezetting. Wel werd snel een aantal verenigingen verboden. De Witpen bijvoorbeeld mocht haar duiven niet meer vrij rond laten vliegen. Pure ontspanningsclubs als Pro Patria mochten hun activiteiten voortzetten. Ambtenaren moesten eind oktober 1940 verklaren dat ze geen Jood waren.

Aan de rantsoenering van diverse goederen waren de inwoners al gewend: deze bestond al sinds de mobilisatie in 1939. Door de jaren heen breidde de distributie zich wel steeds meer uit, maar niemand leed honger tot september 1944.

Langzamerhand werd het gevoel van onvrijheid groter. Regelmatig werden voertuigen gevorderd, zodat bedrijven knel kwamen te zitten in het vervoer van hun producten. Grondstoffen waren schaars, maar dit leidde ook weer tot inventiviteit en de ontwikkeling van nieuwe producten, zoals bij Nutricia en Brinkers. In Zoetermeer bestond zelfs de Hocus Pocus fabriek waar bijvoorbeeld Sinapasta werd gemaakt, een jam gebaseerd op gelatine.



Honderden Duitse soldaten werden ingekwartierd in onder meer scholen, bedrijven en bij particulieren. De schoenmakerij van Pauw de Bruin werd gevorderd ten behoeve van de Wehrmacht. Op 10 augustus 1943 maakten soldaten een kiekje, als "Erinnerung". (collectie familie De Bruin)

Door de concentratie van de productie in Duitsland en het wegtrekken van de mannen in uniform richting het front bestond daar een enorm tekort aan arbeidskrachten. In april 1943 werden alle voormalige Nederlandse soldaten opgeroepen om in Duitsland te gaan werken. Daarvoor waren al studenten opgepakt. Joden moesten al een jaar lang een gele ster dragen en waren zo zoetjes aan weggevoerd. Ook bleek het Duitse leger in Rusland en Afrika niet onoverwinnelijk. Alle gevoelens van ongenoegen leidden 29 april tot stakingen, de bezetter antwoordde met arrestaties en executies. Honderden mannen uit Zoetermeer vertrokken gedwongen naar Duitsland, in de zogeheten Arbeitseinsatz. De een werd goed behandeld, de ander kwam in een werkkamp terecht. Met brieven en pakketjes hield het thuisfront contact. In Zoetermeer zelf werd de bezetting steeds meer voelbaar. Eind 1942 werden alle scholen gevorderd om soldaten in te huisvesten, velen herstellend van de verschrikkingen aan het Russische oostfront. Bijna 1000 scholieren moesten elders onderdak vinden. Daarbij kwamen ook nog de evacués die hun huizen moesten verlaten voor de bouw van een verdedigingsgordel langs de kust, de Atlantikwall. Vanaf maart 1944 liep dat op tot 344 mensen uit Den Helder tot Zeeland in een reeds stevig gevuld dorp met bijna 6000 inwoners. Daarnaast doken vele Zoetermeerse mannen onder om niet naar Duitsland te hoeven. Voor hen moest wel voedsel worden geregeld. Dat deden leden van het verzet in samenwerking met de Distributiedienst.

## Hongerwinter

Juni 1944 landden geallieerde legers in Normandië. Ruim drie maanden later volgden luchtlandingen bij Arnhem, waarbij de spoorwegen als steun in staking gingen. Voor de 3,5 miljoen



Rechts is het schildwachthuisje zichtbaar, dat stond voor het gebouw van de Ortskommandant in de Dorpsstraat. Op de fiets Kitty van Straalen, later Olieman-van Straalen. (foto collectie D. Keijzer)

inwoners in het westen was dat desastreus: kolen uit Limburg, noch voedsel uit het oosten en noorden konden worden aangevoerd. De distributiekantoren hadden weinig meer om te distribueren en eind december vrozen ook de vaarwegen nog eens dicht. De Hongerwinter was begonnen. Gaarkeukens werden ingericht, velen trokken vanuit de steden naar het platteland om voedsel te zoeken. Zoetermeer lag vaak op de route vanuit Den Haag. Bij het café van Toon van Fraassen werd elke dag erwtensoep uitgedeeld aan de langs trekken- de voedselhalers.

Leden van het verzet trachtten op allerlei manieren aan voedsel te komen, onder meer door voorraden van zwarthandelaren in beslag te nemen. Daarnaast stencilde een groep mensen illegale blaadjes en verspreidden deze, zoals de Anti Leugenpil. De verschillende groepen werden vanaf september 1944 ondergebracht in de Nederlandse Binnenlandse Strijdkrachten, kortweg de BS. Begin 1945 zorgden zij ervoor dat het bevolkingsregister uit het gemeentehuis werd gehaald en verstoep. Immers, met deze registratie in de hand konden de Duitsers te gemakkelijk arbeidskrachten oproepen. In februari moesten de leden van het verzet zelf onderduiken, nadat een zwarthandelaar namen van mensen had doorgegeven die

hem dwars hadden gezeten. Ze verborgen zich in een houten jachthuis aan de Rotte. Dat lag zeer afgelegen en rondom in het water, omdat de Duitsers grote stukken land hadden geïnnundeerd als verdediging tegen geallieerde legers. Behalve Nederlanders vonden daar ook één Amerikaan en een aantal Engelsen hun toevlucht, nadat hun vliegtuigen in de buurt waren neergestort.

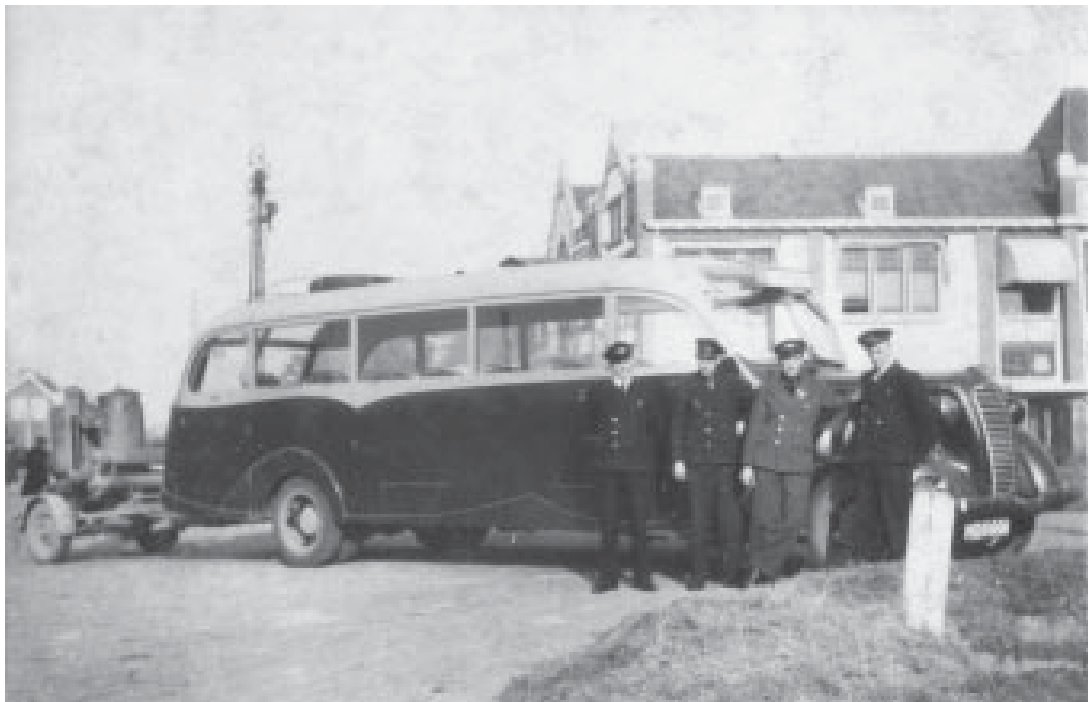
Het hoe en waarom is nog steeds niet duidelijk, maar de Duitsers kregen lucht van de groep in het jachthuis en op 29 april 1945 ontstond een vuurgevecht. Daarbij stierven veldwachter Jacob van Rij en de Amerikaan John MacCormick. Tandarts Joop Kentgens, die commandant was van de BS Zoetermeer/Benthuizen werd zwaar gewond.

## Vrijheid en slachtoffers

Zij waren niet de enige slachtoffers van de oorlog. Diverse burgers kwamen om door aanvallen van geallieerde vliegtuigen, zowel in en bij Zoetermeer als in Duitsland. De hiervoor genoemde zwarthandelaar werd door verzetsleden geëxecuteerd. Zoetermeeders stierven geen hongersnood, maar nijpend werd het wel. Eind april vonden de eerste voedseldroppings uit de lucht plaats en gaven in de steden weer hoop op overleven.

Op vrijdag 4 mei 1945 werd de capitulatie van de Duitsers in Nederland ondertekend. De volgende dag trok de BS met 68 man trots naar de Openbare School in de Dorpsstraat. Plotse-ling stormden Duitsers, die aan de overkant in de Christelijke School waren gelegerd, het schoolplein op. Paniek ontstond, sommigen trachtten te vluchten over de buurtvaart en op hen werd geschoten. Jan Hoorn en Cornelis van Eerden lieten het leven.

Het duurde tot 8 mei voordat de eerste Canadese troepen Zoetermeer aandeden. Ondertussen handhaafde de BS de orde. Zij pakten alle zogeheten gevaarlijke elementen op, uiteindelijk 50 mannen en 15 vrouwen. Ze werden via Leiden naar interneringskampen gebracht en zaten soms jaren vast. Enkele vrouwen, die wat al te vriendelijk met Duitsers waren omgegaan, werden kaalgeschoren. Ondertussen richtte de aandacht zich steeds meer op de wederopbouw



Strakke rantsoeneringen leidden tot tekorten en tot ingenieuze uitvindingen. De bussen van de Citosa kregen een generator die op een aanhanger was gemonteerd.



Op 30 maart 1945 viel een geallieerde bom niet op gerangeerde wagons bij het stationsemplacement maar op Nutricia. De achterzijde liep zware schade op, het archief ging verloren, maar kort daarna kwam de productie van zuigelingenvoeding weer op gang.



De Canadezen kregen in mei 1945 als bevrijders veel bekijks bij hun binnenkomst in Zoetermeer.

van het land. De distributie bleef nog tot 1951 bestaan, als laatste ging de koffie van de bon. Tijd om te rouwen en het verwerken van die vijf jaar was er eigenlijk niet. Tewerkgestelden die uit Duitsland terugkeerden werden met de nek aangekeken, terwijl hun oorlogsbelevissen vaak heftig waren geweest. Familie van omgekomenen, van mensen die in interneringskampen zaten, van inwoners over wie werd geroddeld, ze konden geen van allen hun verhaal kwijt. Nederland richtte zich geheel op wederopbouw. Sommigen konden er pas vijftig jaar later over praten, anderen namen hun boze dromen, belevissen, frustraties en onbegrepen handelen tijdens de oorlog mee het graf in.

Zelfs het monument in het Wilhelminapark mocht op geen enkele wijze individueel leed uitbeelden en de eerste schetsen werden als te frivol geacht. In 1951 vond de onthulling plaats. Verzen uit Jozua 4:6 en 4:24 sieren de lichtgebogen wand van kalksteen. In 1998 volgde een steen voor de gevallen tijdens de strijd in Nederlands-Indië tussen 1945 en 1950. Daar staan wel de namen van de betrokkenen op.

De burgerslachtoffers uit de Tweede Wereldoorlog kregen weinig of geen aandacht. De militaire gevallen waren 31 oktober 1945 bij de Oude Kerk in een eregraf gelegd: de BS'ers Van Rij, Van Eerden en Hoorn en de Amerikaan MacCormick. De al eerder begraven geallieerde vliegers Maynard en West kregen aanvankelijk een herbegravenis op een militair ereveld bij Luik en werden later op verzoek van hun families begraven in de Verenigde Staten.

## Speurtocht

Maynard en West, en vooral MacCormick, worden vaak in verhalen genoemd. Naar de laatste werd niet alleen een straat vernoemd, maar ook twee stichtingen en de Nicolaasscouting kregen zijn naam. Echter, over hun leven, laatste vlucht over Nederland en neerstorten bij Zoetermeer was weinig bekend. Louis van den Burg heeft jaren lang gespeurd naar meer informatie. De verrassende resultaten daarvan vullen dit boek.

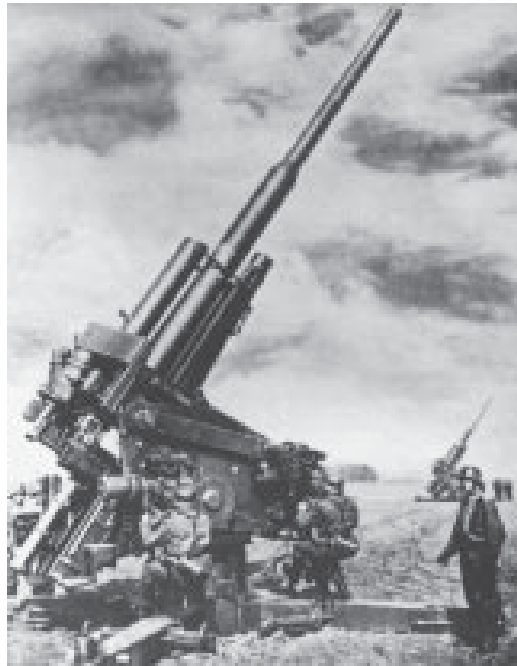
*Ton Vermeulen*

# De eerste aanwijzingen

## Een Amerikaan landt in Zoetermeer

In het voorjaar van 1944 is de samensteller met vele anderen getuige geweest van het neerkomen van een Amerikaanse vlieger op Zoetermeers grondgebied. Het was Paaszondag, 9 april 1944 toen er een vliegtuig over Zoetermeer vloog. Het was middag en de meeste mensen waren thuis. Er was iets bijzonders met dat vliegtuig, dat was te horen en te zien. Het toestel vloog tamelijk laag voor die tijd. Bommenwerpers waren dikwijls alleen maar te herkennen aan de condensstrepen die ze achterlieten. Het kwam moeizaam vooruit en het vloog niet in een formatie, maar solitair. Alles bij elkaar had het vliegtuig al heel wat mensen naar buiten gelokt. Het ging richting Delft en daar kreeg het de volle laag van het daar opgestelde afweergeschut. Het was al kreupel, zoals het wel werd genoemd, maar toen het getroffen werd door het afweervuur vloog het in brand, waarop de piloot rondjes ging draaien boven Berkel om de bemanning de gelegenheid te geven om met de parachute het vliegtuig te verlaten. Het was een indrukwekkend gezicht om dat kolossale vliegtuig langzaam naar beneden te zien komen. Vlak voordat het neerstortte sprong de staartschutter als laatste. Helaas ging zijn parachute niet open en viel hij te pletter. Hij werd in Berkel opgebaard bij de Rooms Katholieke Kerk en aldaar tijdelijk begraven.

Toen het vliegtuig eenmaal was neergestort kwamen nieuwsgierigen uit de hele omgeving kijken. Het zag letterlijk zwart van de mensen. Het bemanningslid, dat het eerste het vliegtuig had verlaten landde met zijn parachute op Zoetermeers grondgebied, even ten oosten van de Berkelseweg, op het land van de familie Dijkshoorn, ook wel Voorhoekje genaamd. Een aantal mensen was al naar de plek toegestroomd waar de vlieger ongeveer zou neerkomen. Een NSB'er die er bijstond riep tegen de omstanders: "Grijp die vent", waarop hij als antwoord kreeg: "Grijp hem zelf maar!" Waar en hoe precies dat is gegaan is niet bekend, maar na de oorlog is gebleken dat de vlieger door de Duitsers is ingerekend en krijgsgevangen werd gemaakt. Hij heeft het, net als de andere bemanningsleden, behalve de staartschutter, wel overleefd. Deze gebeurtenis leeft nu in 2005 nog in de herinnering bij vele Zoetermeerders.



Zwaar Duits Luchtdoelgeschut. (ontleend aan: Signaal, Nederlandse uitgave)





Bij zijn herbegravenis wordt J.L. van Rij langs de erehaag gereden.

### **En nooit was het stil**

Maar eerst iets over “De Luchtoorlog”, die een wezenlijk onderdeel van oorlogvoering in de Tweede Wereldoorlog is geweest. Volgens de encyclopedie wordt onder luchtoorlog verstaan de oorlogvoering met behulp van vliegtuigen. Dat is wel een heel simpele definitie. Deze wordt echter nader verklaard. “In de Eerste Wereldoorlog was de techniek nog niet voldoende gevorderd voor een beslissende invloed van het strategische luchtoffensief, maar na de systematische vernietiging van zowel het Duitse als het Japanse oorlogspotentieel in de Tweede Wereldoorlog door de Amerikaanse en Britse strategische bommenwerpers wordt de oorlogsbeslissende betekenis van het strategische luchtpotentieel algemeen erkend”.

16

Wat hebben Zoetermeer en haar burgers gemerkt van de luchtoorlog? De oudere Zoetermeesters, die de oorlog hebben meegemaakt kunnen zich nog herinneren dat er eens een munitietrein werd beschoten bij het Zoetermeerse treinstation, dat nu Station Oost heet. En ze weten ook nog wel, dat er op Goede Vrijdag 1945 bommen zijn terechtgekomen op de fabriek van Nutricia. Verder hebben zij nog de herinnering aan het urenlange geronk van de Britse en Amerikaanse bommenwerpers die 's nachts en overdag overvlogen naar hun bestemming in Duitsland. Ook het gebulder van het afweergeschut en de zoeklichten die de vliegtuigen moesten opsporen zullen zij nooit vergeten. De heer Gerrit Zwanenburg schreef er een boek over met de treffende titel: “En nooit was het stil”.

### **Neergestorte vliegtuigen**

Het Duitse luchtverdedigingssysteem in Duitsland, maar ook in Nederland was tamelijk effectief. In de jaren 1940-1945 zijn volgens onderzoeken ongeveer 2800 vliegtuigen van de Royal Air Force en zo'n 1500 toestellen van de Amerikaanse Luchtmacht in Nederland neergelaten. Men zou een kansberekening kunnen maken over de vraag hoe groot de kans is geweest dat er een of meer van die vliegtuigen in Zoetermeer terecht hadden kunnen komen. Er waren in die tijd veel meer zelfstandige gemeenten dan tegenwoordig, zodat de mogelijkheid van een voortijdige landing van een of meer van die vliegtuigen, meestal bommenwerpers, in Zoetermeer niet zo groot is geweest.

## Een aanknopingspunt

We zijn eens gaan kijken in een collectie die voor de samensteller het dichtste bij is, namelijk dat van het Historisch Genootschap zelf. En daar vonden wij een artikel in de Kroniek, een in Leiden uitgegeven courant, van zaterdag 3 november 1945. Boven het artikel stond de kop: “Wachtmeester Van Rij te Zoetermeer begraven”. En de ondertitel was: “Vaart wel jongens, doe je plicht.” Achteraf is gebleken dat het eerste spoor inderdaad besloten ligt in het artikel dat wij nu letterlijk zullen weergeven:

“Een dezer dagen werd onder grote belangstelling het stoffelijk overschot ter aarde besteld van de illegale strijder Jacob Leendert van Rij en een Amerikaanse sergeant vlieger, die beiden in april van dit jaar in het “het jachthuis” te Zevenhuizen, dat door de Duitsers was omsingeld, sneuvelde. De beide rouwauto’s werden gevolgd door de Binnenlandse Strijdkrachten, een vuurpeloton van Amerikaanse soldaten, een afdeling van de Koninklijke Marechaussee, burgemeester Vernède en vele genodigden. Onder de tonen van het Amerikaanse volkslied en het Wilhelmus werden de kisten in de grafkelders gezet, terwijl het vuurpeloton schoten loste. Het woord werd gevoerd door de predikant der Gereformeerde Kerk, Dominee Versluys, de Pastoor, een officier van het Amerikaanse leger, burgemeester Vernède, de commandant van de Binnenlandse Strijdkrachten, de districtscommandant van de Binnenlandse Strijdkrachten, de commandant der Koninklijke Marechaussee, die allen wachtmeester Van Rij schetsten als een voorbeeldig vaderlander, die zijn leven gaf voor de bevrijding van ons vaderland. Hij dekte de aftocht van “Het Jachthuis” en nam de leiding toen de commandant zwaar gewond werd. Zijn laatste woorden waren: “Vaart wel jongens, doe je plicht”.



John MacCormick en J.L. van Rij worden onder grote belangstelling met alle eer herbegraven op 31 oktober 1945.

Aan het einde van de plechtigheid dankte een broer van wachtmeester van Rij allen voor de gebrachte hulde. Met het spelen van het Amerikaanse volkslied en het zingen van het zesde couplet van het Wilhelmus werd de plechtigheid besloten.

In dezelfde grafkelder waren ook nog bijgezet de stoffelijke overschotten van Cornelis van Eerden en Jan Hoorn alhier, die op 5 mei door de Duitsers als leden van de Binnenlandse Strijdkrachten waren neergeschoten en van twee Canadese vliegers die hier in 1943 sneuvelen”.

Wie zijn de Amerikaanse sergeant vlieger en de twee Canadese vliegers? We zullen ons concentreren op de drie gesneuvelden geallieerde vliegers. Er wordt vermeld dat in de grafkelder een Amerikaanse sergeant vlieger werd herbegraven, terwijl er al twee Canadese vliegers die hier in 1943 sneuvelen in waren bijgezet! Het moment is aangebroken om te proberen de voorgeschiedenis van de drie geallieerden te achterhalen.

Eerst maar weer het archief van het genootschap raadplegen. Daarin vinden we een eerste aanwijzing. In het fotoarchief worden twee foto's bewaard met de graven van de bewuste vliegers die op 31 juli 1943 in alle vroegte bij de Nederlands Hervormde Kerk door de Duitsers zijn begraven. Op kruisen staan de namen sergeant Maynard en sergeant West. We ontdekken al gauw dat het niet om Canadezen ging, maar om Amerikanen. Als we langs de grafkelder bij de Nederlands Hervormde kerk lopen, zien wij onder andere de naam John MacCormick en dat is de naam van de Amerikaanse sergeant vlieger. In ieder geval hebben degenen die een rol zullen spelen bij het onderzoek nu een naam. De verdere speurtocht voerde naar archieven in Nederland, maar ook in Duitsland en de Verenigde Staten en vooral naar personen die er uit eigen ervaring over konden vertellen. En soms konden we gegevens ontlenen aan Internet. Wij nodigen u graag uit het hele onderzoek en de resultaten op de voet te volgen.



De boerderij van Van der Wel. (foto collectie M.C.J. Moers-De Vree)

# Het einde van de Yankee dandy

Op 5 mei 1995 vierde heel Nederland feest, omdat precies vijftig jaar eerder ons land werd bevrijd. Ook in Zoetermeer werd uitgebreid aandacht aan dit bijzondere feit besteed. Zo werd er een tentoonstelling over de oorlog gehouden in het Oude Huis, waren er in de hele stad allerlei activiteiten georganiseerd en 's middags zou ook een bommenwerper van het type B-17 uit de Tweede Wereldoorlog, ook wel bekend als Vliegend Fort, laag overvliegen boven het Stadshart. Zeer veel mensen zijn daar op afgekomen, ook oudere Zoetermeesters die nog een herinnering hadden aan een opwindende gebeurtenis op 30 juli 1943.



B-17 die op 5 mei 1995 boven Zoetermeer heeft gevlogen. (foto collectie J.M. van den Burg, Koudekerk a/d Rijn)

Door een aantal mensen is geprobeerd met bestudering van archiefmateriaal en dagboekfragmenten, door gesprekken met ooggetuigen en met verklaringen van bemanningsleden een beeld te krijgen van wat er precies is gebeurd op die 30e juli 1943. Zo weten wij nu bijvoorbeeld, dat de bommenwerper, die zo ongelukkig aan zijn einde kwam, voorzien was van het registratienummer 42-29916, van het model B-17-F was en dat de koosnaam Yankee Dandy in gele letters op de romp geschilderd was. Maar we zijn nog veel meer aan de weet gekomen.

---

19

## Luchtbeschermingsdienst

Een van de eerste officiële bronnen die we tegenkwamen was een rapport van het Hoofd van de Zoetermeerse Luchtbeschermingsdienst. "Op Vrijdag 30 juli, omstreeks 10.45 uur, stortte een vliegtuig, volgens zeggen een Amerikaansch, neer binnen deze gemeente, op een perceel bouwland achter de woning aan den Bleiswijkschenweg no. 15. De Duitse Weermacht was terstond aanwezig en trof de nodige maatregelen ter afzetting. Enige schade werd aangericht aan het te velde staande koren. In verband met de opgemelde omstandigheid werd op dienzelfden Vrijdag te elf uren de voorgeschreven melding aan de Rijksinspectie te 's-Gravenhage, en die aan den Politie-officier te 's-Gravenhage gedaan. Hiervan rapport opgemaakt, hetzelfde gesloten en getekend te Zoetermeer, den 30sten Juli 1943". Was getekend: J. van Doornen.

## Ooggetuigen: Niek Nieuwenhuijsen

Een jongeman in Zoetermeer, Niek Nieuwenhuijsen, zoon van de toenmalige hoofdonderwijzer van de Christelijke school hield in die tijd een dagboek bij, en dat hij danig onder de in-



De boerderij van Van Reeuwijk. (foto collectie mevrouw M.C.J. Moers-De Vree)

druk was blijkt uit zijn aantekening die hij 's avonds maakte. “Vanmorgen werden we opgeschrikt doordat er een Amerikaanse bommenwerper brandend aan de Bleiswijkscheweg was neergekomen. Natuurlijk ontzettend veel mensen er naar toe. Trouwens de hele dag door. 't Leek wel een bedevaart. Vanavond kwam het bericht door, dat er 2 Canadezen gevangen genomen waren. [Alle bemanningsleden waren Amerikanen, red.] Eén ervan was gewond. In 't dorp gaf deze kwestie veel opschudding. De Duitsers waren woest, omdat diverse mensen gingen zwaaien en lachen tegen deze twee piloten. Eén jongen hebben ze in de bus getrapt, afgeranseld met z'n drieën en toen in Voorburg eruit gegooid. Hij moest z'n naam opgeven ('t was geen Zoetermeerdereaar). De mensen zijn bang dat deze kwestie straf uit zal lokken. Alzoo was dit een dag vol sensatie. 't Was in deze oorlog nog niet eerder gebeurd, dat een vliegtuig in Zoetermeer was geland”.

Op zondag 1 augustus schreef Niek onder andere: “Na het koffie drinken zijn Henk (zijn broer), Wim Olivier en ik even naar het kerkhof geweest. Zaterdagmorgen vroeg waren daar twee piloten begraven, die omgekomen waren bij het verbranden van het vliegtuig. [Zoals later zal blijken hadden deze gesneuvelden een andere functie in het vliegtuig, red.] Er was echter geen spoor van het graf te zien”.

### **In de schoolbanken bij Nutricia**

Omdat in 1943 schoolgebouwen in Zoetermeer gebruikt werden als huisvesting voor Duitse militairen werd er voor de kinderen les gegeven in geïmproviseerde lokalen op diverse plaatsen in Zoetermeer. Zo werd er onder andere les gegeven in ruimtes bij Nutricia. Op de 30e juli zag Bob Switsar iets vanaf zijn schoolbank dat hij zijn leven lang niet meer vergeten zou. In 1999 zei hij daarover: “Wij zaten bij Nutricia op school. Daar zaten vier klassen, twee van de Katholieke- en twee van de Openbare school. We zaten dus langs de Rijksweg 12 en hadden uitzicht



Een neerstortende B-17. (tekening A.A. Jansen)

op de polders over het spoor, naar de watertoren. Op een gegeven moment kwam daar een vliegtuig voorbij en dat was dan, zoals later bleek, een B-17 bommenwerper. Die was aangeschoten en vloog zeer laag, zodat we hem vanuit de klas zo konden zien en die is neergestort. We hoorden later dat het was terechtgekomen bij Willem van der Wel, achter bij Van der Wel op het land, maar het land zelf was van Willem van Reeuwijk.

's Middags ging ik niet naar school. Samen met een vriendje gingen we naar het vliegtuig kijken. Al die brokstukken lagen daar verspreid in het korenveld. Het grootste en indrukwekkendste van het geheel was de staart van het vliegtuig, die stond toevallig nog recht overeind. We hebben zelfs nog een verbrand lichaamsdeel gezien, een arm.

De Duitsers hebben het vliegtuig afgevoerd via de boerderij van Willem van Reeuwijk, waar de garage van Van der Velden nu is. Daar stond de boerderij en die grote tas. Daartussen was, een ruimte van zeg maar een meter of twaalf breed en misschien wel veertig of vijftig meter diep. Met stukken en brokken is het toestel uit het land aangevoerd en dat lag daar allemaal opgestapeld tussen de tas en de boerderij. Het was een indrukwekkend gezicht om dat vliegtuig daar op dat erf te zien liggen. Dat kwam zowat tot aan de goot van de tas, dus dat was een berg van een meter of drie hoog”.

### **De Zomervakantie van Piet van Waaij**

“Het was mooi zomerweer op vrijdag 30 juli 1943. Na mijn eerste leerjaar op de middelbare school in Voorburg genoot ik in mijn woonplaats Zoetermeer van de vakantie.

Om een uur of elf 's morgens naderde uit zuid-westelijke richting, wat later bleek, een Amerikaanse bommenwerper. Het toestel hing iets scheef in de lucht en verloor snel hoogte. Ik hoorde en zag dat niet alle motoren goed functioneerden.

Het toestel was neergekomen op het land van de familie W. van der Wel. Op het moment van

het ongeluk waren de heren Van der Wel en Van Elleswijk op het land bezig en konden net dekking zoeken in een greppel. Zij zagen hoe het vliegtuig, nog net voor het neerstortte, van koers veranderde, waardoor de boerderij van de heer Van der Wel gespaard bleef.

Kort na de middag werd de gevangen genomen bemanning in een soort touringcar naar de Dorpsstraat gereden. De zogenaamde “Ortskommandantur” was ondergebracht in het voormalige raadhuis van de gemeente Zegwaart. De bus met krijgsgevangenen was vlak voor ons huis geparkeerd.

Ik herinner me nog de algemene opwinding die het aanschouwen van echte, want je had er toch al veel over gehoord, zij het dan gevangen, Amerikanen veroorzaakte. Mijn moeder had via gebaren vanachter het raam op de bovenverdieping de aandacht van een van de vliegers weten te trekken, maar toen een van de bewakers met een geweer begon te dreigen, zijn we maar snel voor het raam vandaan gegaan”.

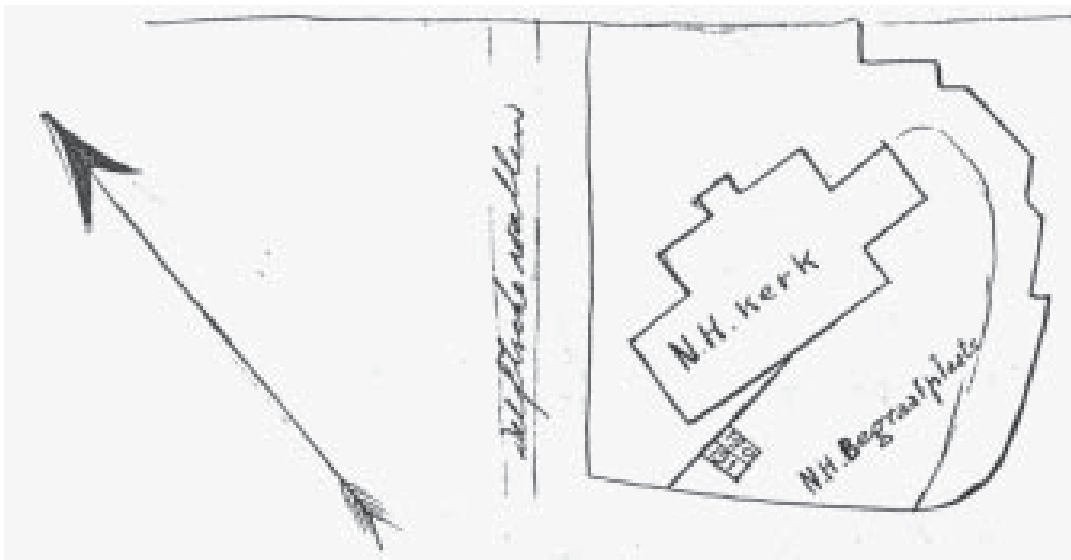
### **Aanschouwelijk onderwijs**

Henk Klos en Leen Loef hadden in die tijd ook les in een lokaal bij Nutricia. Henk Klos: “Daar hadden we halve dagen school. Maar er was geen speelplaats en in de fabriek mochten we niet komen. Dus heel vaak werd er dan maar even gewandeld over het fietspad naast de Rijksweg. Kort nadat het vliegtuig neergekomen was zijn we met de schoolmeester er heen gelopen. Dat was natuurlijk niet zo gek ver van Nutricia en onze meester Baylé was nogal Oranjegezind en toen hebben we allemaal Vaderlandse liederen gezongen, zoals “Wie Nederlands bloed ...” en “Hollands vlag je bent mijn glorie” en zo zijn we er naar toe gelopen. We hebben daar even stil gestaan en de meester heeft er het een en ander over verteld. Hij heeft stilgestaan bij de mensen die daar neergestort waren, die daar dood waren, maar op een manier die voor kinderen een beetje begrijpelijk was. Het heeft wel indruk gemaakt.

Leen Loef herinnerde zich nog: “Omdat de Duitsers bezit van de Openbare school in de Dorpsstraat hadden genomen, kregen wij les in een ruimte boven de timmermanswerkplaats op het terrein van de fabriek Nutricia. Tijdens ons speelkwartiertje kwam het vliegtuig over, vanaf richting Den Haag/Leidschendam met een brandende linker motor. Het toestel ging steeds lager en stortte uiteindelijk neer. Na schooltijd gingen we ’s middags naar het toestel toe, waar een Duitse soldaat de wacht bij hield. De brandende motor was er af geslagen en er waren vele brokstukken. De romp was stuk, maar een groot gedeelte was nog intact. Wij mochten niet vlak bij het vliegtuig komen, maar er was een lang spoor met allerlei onderdelen van het vliegtuig en daarvan heb ik een paar stukjes als souvenir meegenomen, die nog altijd in mijn bezit zijn. Enige tijd later is het vliegtuig in stukken afgevoerd naar de laad- en losplaats bij het station van Zoetermeer”.

### **Dwars door een druivenkas**

De volgende aanwijzingen komen uit een boek van Leo Bolleboom: “Rond het middaguur op vrijdag 30 juli 1943 landden er achter in het Noordeinde (van Berkel) enige parachutisten. Verspreid over een kilometer kwamen ze neer. Later zou duidelijk worden, dat het een deel van de bemanning is geweest van een even daarvoor te pletter geslagen B-17 in Zoetermeer. Uiteindelijk zouden alle overlevende vliegers gevangen worden genomen door de Duitsers. Een van hen landde dwars door een druivenkas op de hoek van de Middelweg en de Noordersingel. Daarbij raakte hij licht gewond. Korte tijd later kwamen de Duitsers en namen hem mee. De hele gebeurtenis heeft zich destijds bijna ongemerkt voltrokken. Wellicht kwam dat, omdat iedereen aan het werk was”.



Ambtenaren schetsten de plaats, waar de twee gesneuvelde bemanningsleden op de begraafplaats achter de Ned. Hervormde Kerk werden begraven. (tekening Gemeentearchief Zoetermeer)

## De gesneuvelden

De gemeente Zoetermeer meldde in een latere officiële mededeling het volgende: “Terstond na het neerstorten van het vliegtuig heeft een ambtenaar ter secretarie zich begeven naar de plaats van het ongeval, doch werd niet toegelaten. Op zijn vraag of er ook doden waren te betreuen werd door de Ortskommandant ontkennend geantwoord”.

Dat er wel twee doden waren zullen de inmiddels gevangen genomen bemanningsleden wel hebben verteld. In ieder geval zijn op zaterdag 31 juli, 's morgens om vijf uur twee gesneuvelde bemanningsleden begraven op de begraafplaats van de Nederlands Hervormde Kerk in Zoetermeer en wel in de graven met de nummers 190 en 191.

De burgemeester van Zoetermeer ontving een brief van de Wehrmachtsgräberoffizier 24 met het navolgende bericht: “Betreft uw brief van 13 september 1943 aan het Luftgaukommando Holland. Bij de op 30 juli 1943 bij Zoetermeer neergestorte en dodelijk verongelukte vliegers gaat het om sergeant West en sergeant Maynard. Omdat identificering van de doden in verband met onherkenbaarheid niet mogelijk was, wordt aangenomen dat in graf 190 sergeant West en in graf 191 sergeant Maynard is begraven. Deze registratie en aanduiding op de kruisen kunt u aanhouden”.

Op 28 september 1943 maakte een ambtenaar van de gemeente een schets van de plaats van de twee graven en voorzag deze van de volgende aantekening: “In graf 190 ligt begraven de lichte vliegenier, vermoedelijk boordschutter, waarschijnlijk R.K. In graf 191 ligt de zware vliegenier begraven, vermoedelijk de piloot, beiden verongelukt met het vliegtuig dat op 30 juli bij de Bleiswijkscheweg is neergestort”.

De Duitsers stonden wel toe dat de twee gesneuvelde Amerikanen een eervolle rustplaats zouden krijgen, zoals blijkt uit een brief van 2 september 1944 (dus wel een jaar later!):

“Voorts verzoek ik u om op elk graf een palmtak te doen aanbrengen, waarbinnen marmergruis. Enige ruimte voor het plaatsen van bloemen en planten dient hierbij te worden uitgespaard”. Blijkens een foto, genomen in mei 1945 door de heer L.H. Zieck uit Den Haag, waren het inderdaad stijlvolle graven.





Graven van de gesneuvelde Amerikaanse bemanningsleden achter de Oude Kerk kort na de bevrijding.

## Zoek en herbegraven

Als we nu langs het eregraf bij de Hervormde Kerk komen dan zien we daarop vier namen en wel die van John MacCormick en die van de drie omgekomen verzetsmensen, te weten Cornelis van Eerden, Jan Hoorn en Jacob van Rij, dus niet de namen van Staff Sergeant Earl. E. West (zijluikschutter) en die van Staff Sergeant Frederick J. Maynard (staartschutter). Wat kan daarvoor de verklaring zijn?

In het archief van de gemeente Zoetermeer liggen documenten, waaruit blijkt dat de stoffelijke resten van deze twee in maart 1946 zijn overgebracht naar de Amerikaanse begraafplaats Neuville-en-Condroz, dicht in de buurt van Luik in België. Bij een bezoek in het voorjaar van 2000 aan dit Amerikaanse kerkhof werd medegedeeld dat men aldaar zeer ver gevorderd was in het identificeren van stoffelijke resten. Na identificatie zijn de twee uiteindelijk in de Verenigde Staten herbegraven.

Een achterneef van Earl West kon nadere informatie verstrekken over de herbegravenis van Earl in de Verenigde Staten: “Earl is begraven op het kerkhof van Page in Noord Dakota. Het graf is afgedekt met een platte steen, waarin gegraveerd staan: naam, rang, dienstonderdeel en overlijdensdatum. Zijn stoffelijk overschot werd in 1949, op verzoek van zijn ouders, overgebracht naar de Verenigde Staten om daar met militaire eer begraven te worden. Het overbrengen van de stoffelijke resten kostte de familie destijds 100 dollar. Het kerkhof van Page is niet groot. Earl ligt begraven naast zijn vader, moeder en broer John, die ook gediend had bij de 8e Amerikaanse Luchtmacht en die gestorven is in 1969”.

## Feindtätigkeitsberichten

De Duitsers maakten dagelijks rapporten op van vijandelijke acties in de zogenaamde “Feindtätigkeitsberichten”. In die van 30 juli 1943 stond onder andere het volgende: “Tegen 8.15 uur begon in het Scheldegebied, op grote hoogte het overvliegen van 150-200 vliegtuigen (meest viermotorige) op weg naar het Reichsgebiet. Vanaf 10.00 uur begonnen de terugvluchten. Tussen 9.45 en 10.50 uur binnenvliegen van een gemengde formatie van circa 100 vliegtuigen, zeer waarschijnlijk voor het escorteren van de uit het Reichsgebiet terugkerende bommenwerperformaties”. Bij de bedoelde bommenwerpers is ook de Yankee Dandy geweest. Dit komt ook overeen met de vluchtroute die wij van een van de bemanningsleden mochten ontvangen.

## Combat wing

Bommenwerpers vlogen in formatie. Een Bomb Squadron is een eenheid van 18 vliegtuigen. Drie Bomb Squadrons vormden een Bomb Group. Bomb Groups omvatten dus 54 vliegtuigen en drie Bomb Groups vormden een zogenaamde Combat Wing. De bommenwerpers van de 8e Amerikaanse Luchtmacht waren van augustus 1942 tot september 1943 georganiseerd in drie afdelingen, de 1e Bombardment Wing (vliegend met de B-17), de 2e Bombardment Wing (B-24's) en de 3e Bombardment Wing (B-17's).

In september 1943 werden de luchtdivisies in het leven geroepen: de 1e Air Division, uitgerust met B-17's, herkenbaar aan een op het kielvlak aangebrachte driehoek, waarin de letter was aangebracht die de Groep identificeerde (A voor de 91e Group, B voor de 92e Group enzovoort). De 3e Divisie, eveneens met de B-17 uitgerust, was herkenbaar aan een rechthoek op het staartvlak. En de 2e Divisie, uitgerust met B-24's, droeg een cirkelvormig vlak op beide staartvinnen met daarop aangebracht de Groepsidentificatieletter (A voor de 44e en B voor de 93e Bomb Group enzovoort). In een formatie kreeg iedere piloot een bepaalde plaats toegewezen. De formatie werd zo samengesteld wat plaats en hoogte betreft dat de hele groep zo min mogelijk kwetsbaar was voor Duitse jagers en er een zo groot mogelijk schootsveld beschikbaar was voor de schutters in de bommenwerpers.

## De opleiding van 2e piloot Harold Holden

Veel feitelijke informatie hebben we ontvangen van iemand uit een onverwachte hoek, namelijk de heer Henk Nootenboom uit Strijen. Hij is lid van de plaatselijke historische vereniging en gespecialiseerd in het opsporen van onder andere bemanningsleden van neergekomen vliegtuigen in de Hoeksche Waard. Nootenboom beschikte over de gegevens van een aantal neergekomen Amerikaanse vliegers waarvan hij niet het vliegtuig kon traceren. En laat dat nu net de bewuste B-17 zijn geweest die in Zoetermeer terecht was gekomen!

Zo schreef de 2e piloot Harold Holden diverse brieven aan de heer Nootenboom over zijn belevenissen. “Op mijn verjaardag, 16 februari 1943 slaagde ik voor mijn vliegopleiding, waarvoor ik mij de dag na Pearl Harbor had aangemeld. Ik werd aangewezen als 2e piloot van een B-17 bemanning. De 1e piloot was Bob Miles, die geslaagd was een klas vóór mij. Na een paar maanden vlogen wij de Oceaan over naar Glasgow, Schotland. Daar werd het nieuwe “Vliegende Fort” van ons afgenomen en tenslotte werden we naar Bassingbourn gezonden, de thuisbasis van de MIGHTY 91st Bomb Group voor nog meer training.

Na mijn eerste aanvalsvlucht begreep ik dat het een wonder zou zijn om 25 missies te volbrengen om weer naar huis te kunnen gaan”. (...) “We hadden twee succesvolle missies naar Hamburg gevlogen en ons vliegtuig was zo zwaar beschadigd dat we een ander vliegtuig kregen toegewezen. Wat ik me herinner is, dat ik in een plas gedroogd bloed zat met verspreid stukjes vlees, dat erop wees dat een bemanningslid zwaar gewond moest zijn of gesneuveld. Het was geen prettige ervaring. Pas enkele maanden voor die veelbewogen dag, 30 juli 1943, had ik

mijn vrouw, die zes maanden zwanger was van ons eerste kind, moeten achterlaten. Op 31 juli 1943 werd het kindje geboren. Hij was bijna twee jaar toen ik na de oorlog terugkeerde naar de Verenigde Staten. Ik was gedurende 21 maanden krijgsgevangene”.

## Vliegopdracht

Holden: “Nu even terug naar onze laatste missie naar Kassel in Duitsland. Bij de bespreking ’s morgens om vier uur werd ons verteld dat het onze verste penetratie in Duitsland zou worden en dat onze jagers ons om 10 uur ’s morgens zouden ontmoeten. Zij waren nog maar sinds kort uitgerust met extra brandstoftanks, maar konden ons nog steeds niet de hele tocht naar het doel begeleiden. Kort voor het opstijgen werd verteld dat wij “Tail end Charlie” moesten vliegen en dat betekende dat we het laatste en laagst vliegende vliegtuig in de hele formatie van, als ik mij goed herinner 120 Vliegende Forten zouden zijn. Bob Miles, de eerste piloot, had altijd moeite gehad in formatie te vliegen links van de vleugel van het vliegtuig rechts van ons en zei: “Laten we van plaats wisselen” en dat deden we ook. Het maakte voor mij geen verschil sinds we wisselden als degene die vloog een beetje moe werd”.

Het vliegen met een zware bommenwerper was niet eenvoudig. David J. Irving beschrijft het in zijn boek *Poel van Vuur* als volgt: “Leken kunnen zich er nauwelijks een voorstelling van vormen hoeveel lichamelijke en geestelijke inspanning er nodig is om een dertig ton zware bommenwerper in dichte formatie te vliegen. De propellers van de voorop vliegende toestellen veranderen de lucht in een onbetrouwbare, kolkende massa, waarin de geweldige viermotorige machines als stukjes speelgoed heen en weer worden geslingerd. Menige bommenwerper is neergestort, doordat een propeller van zijn te ver naar voren gekomen achterman zijn stuurinrichting kapot had geslagen. Menige bommenwerper is als een steen naar beneden gevallen, omdat zijn buurman een van zijn draagvlakken had afgerukt. Formatievliegen is levensgevaarlijk, zwaar werk”



B-17's gestationeerd op een vliegbasis in Engeland met het vignet van de 8e Amerikaanse Luchtmacht. (ontleend aan: D-Day, Normandië 6 juni 1944 door Warren Tute)



De Yankee Dandy zes weken voordat hij neerstortte. (foto collectie H. Nootenboom, Strijen)

### **Bombardement op Kassel**

“Op 28 juli 1943 (van 10.50-11.05 uur) en op 30 juli 1943 (van 9.10-11.05 uur) werd Kassel gebombardeerd”, schrijft W.Dettmar. “Beide aanvallen, op de 28e door ongeveer 50 en op de 30e door ongeveer 150 bommenwerpers, troffen de productie-eenheden van Junkers, Fieseler en de spinnerijen. Van de meer dan 1000 brisant- en brandbommen troffen er ongeveer 145 doel. Gedood werden in die twee dagen 129 personen en 253 gewonden kwamen in het ziekenhuis terecht”.

Later in het jaar, namelijk in oktober 1943 zouden Kassel en omgeving nog veel zwaarder worden gebombardeerd. Op 3 oktober namen 540 zware bommenwerpers hieraan deel. Op 22 oktober 1943 had de meest vernietigende luchtaanval plaats, waarbij ongeveer 10.000 mensen om het leven kwamen en de binnenstad totaal verwoest werd.

Dettmar schrijft ook nog over de bedoeling van de geallieerde bombardementen: “Al in 1942 had het Bomber Command van de Royal Air Force in opdracht van Churchill instructies gegeven voor een verscherping van de bombardementen op Duitsland. Niet de industriële installaties, maar de dichtst bebouwde vlakten van woongebieden moest het doel van de aanvallen zijn. Luchtmaarschalk Harris, die sedert februari 1942 chef van Bomber Command was, wees het stadscentrum aan als aanvaldoel; daar stonden de huizen het dichtst bij elkaar en hier zouden de bommen de moraal van de bevolking het meest treffen. Oppervlakteaanvallen, voornamelijk met brandbommen op Lübeck, Rostock, Keulen, Wuppertal en Hamburg veroorzaakten vuurstormen met een alles verwoestende uitwerking en eisten tienduizenden mensenlevens. Luchtmaarschalk Harris bekende in zijn memoires: “Het grootste deel van de Duitse bewapeningsindustrie was daar te vinden, waar het in elk land te vinden is, namelijk in de steden zelf. Het moet met nadruk gezegd worden, dat we behalve in Essen, nooit bepaalde fabriekscomplexen als doel uitgezocht hebben. Het uitschakelen van fabrieken zagen wij steeds als extra. Ons hoofddoel was altijd de binnenstad”.

### **De terugvlucht**

Tweede piloot Harold beschreef in zijn brief de aanval van Duitse jagers op de bommenwerpers: “Nadat onze jagers waren teruggekeerd naar Engeland hadden wij vanaf het midden van het Engelse Kanaal te maken met aanvallen van Duitse jagers, gedurende de hele tocht naar het doel, een Focke Wulf-190 fabriek, die wij bestookten met zware explosieven. Ik begon te denken dat dit wel eens mijn laatste aanval zou kunnen zijn toen de schutters in de Yankee Dandy over de intercom begonnen te roepen: “Kijk, de condensstrepen omringen onze Forten.

Dat moet de escorte zijn van onze jagers!” Maar het was de Luftwaffe van Duitsland en er moeten er wel zo’n 150 of zelfs meer geweest zijn van die kleine schurken! Zij vielen eerst aan de achterkant aan en onze staartschutter en een van de zijluikschutters werden gedood. De andere vier schutters waren tamelijk zwaar gewond. De binnenste twee motoren lieten het afweten plus dat geen enkele motor kon worden geactiveerd en onze intercom niet meer werkte. Ik zei tegen Miles dat het naar mijn mening tijd werd om het alarm “Springen” te geven. Maynard en West, de twee gesneuvelden moesten achterblijven, maar alle anderen sprongen er uit en werden gevangen genomen”.

### In de modder

Tweede piloot, 2e luitenant Harold T. Holden landde met zijn parachute aan de oever van het Hollands Diep bij de Tongplaat, ten oosten van de Moerdijkbruggen en raakte ernstig gewond aan zijn benen.

Het Politierapport van de Gemeente Sliedrecht, Dagrapport van Zaterdag 31 Juli op Zondag 1 Augustus 1943, vertelt over de gewonde Holden: “Hendrik Middelkoop, oud 36 jaar, wonende wijk A 30, geeft kennis dat door hem en zijn broer Adrianus Middelkoop op vrijdag 30 dezer omstreeks 11 uur voormiddag op de “Tongplaat” onder de gemeente Dubbeldam, waar hij aan ’t visschen was een parachute en een Engels soldaat aantrof. Bedoelde militair is met behulp van zijn broeder uit de modder verlost, waarna bleek dat hij een zijner benen had gebroken. Door Middelkoop is de gewonde aan een per motorboot passerende parlevinker, genaamd Baggerman, wonende te Werkendam overgegeven die hem naar de gemeente Lage Zwaluwe heeft gebracht. De parachute is door hem overgegeven aan de politie. In het archief opgeborgen”. Was getekend J. Verhoeven.

In hetzelfde rapport maakte Verhoeven nog een volgende aanvulling, die zoals later bleek geheel onjuist was: “Het vliegtuig zou in de omgeving van de Moerdijk in ’t water zijn terechtgekomen, waarbij 8 personen verdronken”



Kassel na bombardement, de Flugzeugwerk Fieseler 1943. (foto collectie Stadsarchief Kassel, Duitsland)

Gerrit en zijn zoon Wout Baggerman lagen met hun parlevinker op 20 juli 1943 te wachten op klandizie. Toen zij enige parachutisten zagen dalen voeren zij naar de overkant, omdat zij dachten dat ze daar neer zouden komen. Daar aangekomen, bij de Tongplaat, viel binnen tien meter de 2e piloot Harold Holden. Dokter Doorneman in Lage Zwaluwe, waar ze Holden heen-gebracht hadden, heeft 1e hulp verleend en Weermachtsoldaten uit Moerdijk hebben hem opgehaald.

Wout heeft nog lange tijd persoonlijke dingen van de piloot bewaard. Een doos (survival kit) met pilletjes, naald en draad en 2 zakdoeken met kaarten erop gedrukt. De doos is bij een verhuizing zoek geraakt.



Een zijluikschutter in een B-17. (ontleend aan: B-17 Flying Fortress in World War 2, door R.A. Freeman)

## Gewond en krijgsgevangen

“Bob Bru, de navigator en ik kwamen terecht in dezelfde Batterij van Duits Lucht doelgeschut die heel wat acres besloeg, maar had ook een heleboel eenpersoons cellen”, aldus Harold Holden. “Mijn enkel was gebroken en verder nog een gescheurde knie die zwart en blauw kleurde en snel begon te zwellen. Na een paar ellendige dagen werden Bob Bru en ik door twee begeleiders met de trein naar Amsterdam gebracht. Bob was niet gewond of gekwetst en daarom werd hij voor ondervraging naar Frankfurt gebracht en ik kwam terecht in een ziekenhuis met verscheidene Amerikaanse en Engelse vliegers. Na een paar dagen in de gangen van het ziekenhuis vertoefd te hebben (alle kamers waren vol), werd ik naar Heelkunde gebracht en men zei te beginnen met tellen. Ik kwam tot zeven en was weg. Ik weet zeker dat de doktoren Hollanders waren, alhoewel ik het verschil tussen de twee talen niet ken. Toch houd ik meer van uw taal”.

---

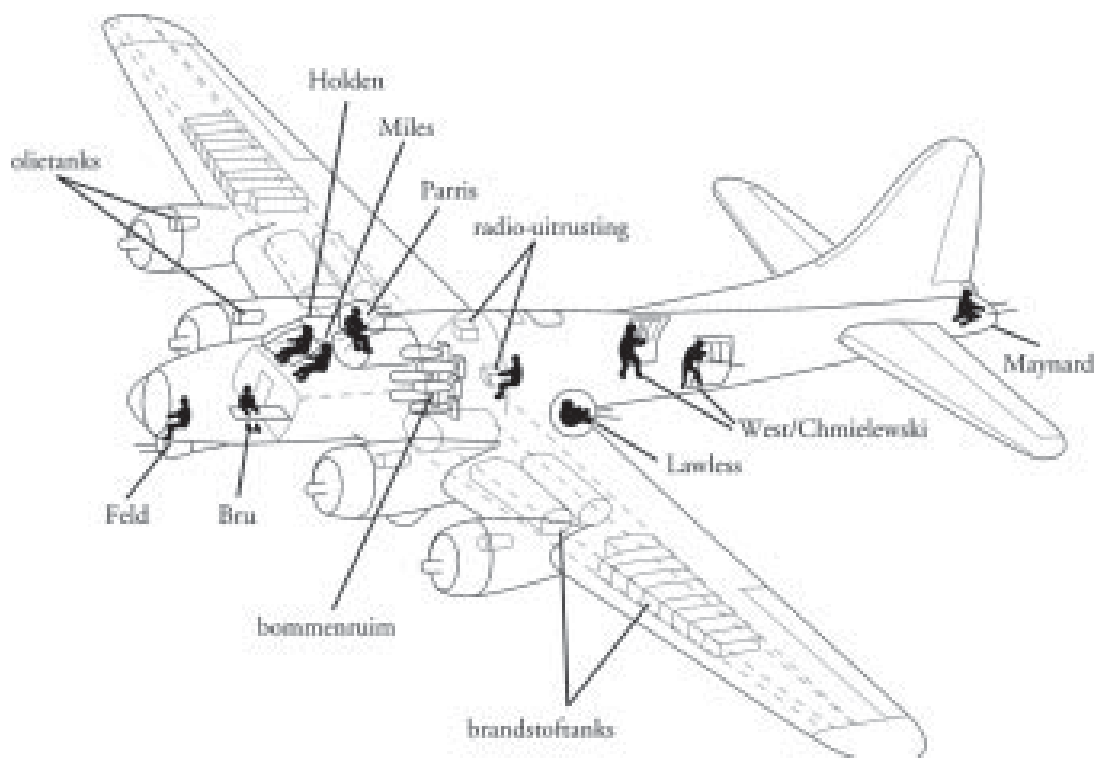
29

## De ondervraging

Holden herinnert zich nog dat er “al spoedig een trein vol met “kriegies” ook naar Frankfurt werd gestuurd, waar we allemaal werden ondervraagd door een Duitser die Amerikaanse sigaretten rookte. Ze dreigden mij dood te schieten als ik niet alle vragen beantwoordde. Ik zei tegen de Majoor dat ik, als ik meer zou geven dan mijn naam, rang en mijn legernummer door de Amerikanen doodgeschoten zou worden. Hij liet mij dossiers zien waar alle informatie over mij in stond, waar ik geweest was voor de vliegeropleiding, in welk gebouw we de briefing in Bassingbourn hadden gehad enzovoort. Hij vertelde me dat ze zulke gegevens hadden van alle Amerikaanse officieren, maar gaf toe dat de Amerikanen en Britten veel informatie hebben, niet alleen over Duitse officieren, maar ook van het medewerkende personeel”.

Ondanks de summiere gegevens die de vliegers aan hun verhoorders mochten verstrekken zullen de Duitsers al spoedig hebben geweten dat de volledige bemanning bestond uit de volgende personen:

- 1e Luitenant Robert M. Miles, 1e piloot
- 2e Luitenant Harold T. Holden, 2e piloot
- 2e Luitenant Robert L. Bru, navigator
- 2e Luitenant Erwin Feld, bomrichter/neusschutter
- Technical Sergeant James H. Parris, boordwerktuigkundige/bovenkoepelschutter



De plaatsen van de bemanning in de Yankee Dandy. (naar een tekening van H.M. Koetsier)

Technical Sergeant Stanley C. Chmielewski, assistent boordwerktuigkundige /zijluikschutter

Technical Sergeant Earl E. West, zijluikschutter

Technical Sergeant Frank N. Phaneuf, marconist

Staff Sergeant Chester P. Lawless, assistent marconist/onderkoepelschutter

Technical Sergeant Frederick J. Maynard, staartschutter

## De herinnering van een navigator

Robert (Bob) L. Bru was navigator en schreef enkele brieven aan de eerder genoemde Henk Nootenboom, onder meer over het lot van de overige bemanningsleden. “Omdat ik me in de neus van het vliegtuig bevond was ik niet op de hoogte van het lot of de toestand van de andere bemanningsleden, behalve Feld, de bommenrichter, toen ik uit het vliegtuig sprong. De enige twee bemanningsleden die ik later op de grond heb gezien waren Parris, de boordwerktuigkundige en Holden de 2e piloot. Ik zag Parris toen de Duitsers mij later op de dag naar een Lucht-doelbatterij brachten. Hij was in slechte conditie en vertelde me dat hij niet kon zien. Zoals u weet werd hij gerepatriëerd naar de Verenigde Staten ofwel uit het ziekenhuis ofwel vanuit het kamp. Holden zag ik in Amsterdam (het kan zijn in de trein voordat we daar waren). Zijn been was gespalkt en hij kon alleen maar hinkelen. Behalve Feld en Miles, die ook in hetzelfde kamp verbleven heb ik niemand van de anderen gezien totdat ik bevrijd werd. (...)

Ik stel het erg op prijs dat je me de foto's hebt gestuurd van de graven van Kenny Maynard en Earl West. Ik meen dat Kenny van Connecticut kwam. Hij was pas 18 en daarmee de jongste van onze bemanning toen hij sneuvelde. Telkens als ik denk aan die verschrikkelijke verspilling en tragedie wat oorlog is, gaan mijn gedachten altijd weer uit naar Kenny. Wie weet wat hij had kunnen bereiken als hij in leven was gebleven? Earl was de oudste, ergens in de dertig. Voor zover ik mij kan herinneren kwam hij ergens uit het Midden Westen vandaan.

Chester P. Lawless, de onderkoepelschutter, was een vervanger voor onze eigen schutter die een zware verkoudheid had en niet vloog die dag”.

## Een kreupele B-17 bommenwerper

Bru heeft tijdens zijn laatste vlucht iets ervaren dat hem enige jaren terug nog behoorlijk hoog zat, en wel zodanig dat hij er bijzondere aandacht voor vroeg: “De vlucht naar het doel werd volgens plan volbracht. Echter, kort nadat we onze bommen hadden afgeworpen en omkeerden naar huis werd het vliegtuig van de Groepscommandant of van de plaatsvervangend Groepscommandant die vooraan vloog, door luchtdoelgeschut getroffen waardoor de maximale snelheid terugliep. Met grove schending van een grondregel in geval van strijd die zegt dat een kreupel vliegtuig achter moet blijven, omdat de veiligheid van de andere vliegtuigen zwaarder moet wegen, besloot de andere, overblijvende Commandant te proberen om de kreupele B-17 te beschermen.

Om dit uit te voeren moest de hele Wing snelheid minderen en toen het kreupele vliegtuig te langzaam begon te vliegen ging het hoogte verliezen en dat gold ook voor de hele Wing. Wij vlogen “Tail end Charlie” en bijgevolg had Miles [Bru wist blijkbaar niet dat Holden vloog, red.] de grootste moeite langzamer te vliegen en toch in gesloten formatie te blijven met de groep. Na een tijdje vloog de Wing op ongeveer 18000 voet in plaats van 25000 voet en was achter op het schema.

In die tussentijd werden de P-47's die naar de Hollandse kust waren gezonden om ons naar huis te escorteren, aangevallen door jagers van de Luftwaffe. En in de luchtgevechten die het gevolg waren gebruikten ze zoveel brandstof dat zij daar niet langer konden blijven om op ons te wachten. Zij vertrokken weer naar Engeland voordat wij aankwamen en dat stelde de Luftwaffe in staat om ons de volle laag te geven voordat we de veiligheid van de Noordzee konden bereiken.

Behalve het langzame vliegen en het verliezen van hoogte bracht de leidende B-17 ons boven enige zwaar beveiligde gebieden. En werden wij zo prooi voor zwaar luchtdoelgeschut. Een en later nog een van onze motoren werden onklaar. We vielen weg uit de formatie en werden aangevallen door jagers totdat we onze kist moesten prijsgeven.

Bij de Gestapo in Amsterdam kwam ik tot de ontdekking dat de leider, die geprobeerd had te beschermen, het zelf ook niet gehaald heeft. Alles wat ik weet is, dat het gevlogen werd door een zekere Majoor Post”.

## Going down

Bru heeft tijdens zijn gevangenschap een aantal (verse) herinneringen opgeschreven die een goede aanvulling zijn op de informatie tot nu toe. Zo heeft hij, kort na zijn gevangenneming beschreven wat hij voelde na zijn sprong uit het brandende vliegtuig, wetende dat hij in vijandelijk gebied zou neerkomen. “Ik had mij dikwijls afgevraagd wat mijn reactie zou zijn als ik zou moeten springen. Ik ontdekte dat er helemaal geen sprake was van reactie! Ik sprong — maar snel! Zodra ik de kist verlaten had vergat ik alles. Om tot tien te tellen of om een uitgestelde val te maken en vooral om aan het parachutekoord te trekken was het belangrijk te weten dat het werkte. Het werkte goed en ik was gespannen voor de schok die ik verwachtte. Geen schok .... Niets. Ik vervolgde mijn zweeftocht door de ruimte de aarde tegemoet. Ik had een parachute op mijn rug en begon koortsachtig achter mij te grijpen. Het ging niet. Het was afgelopen! En zo moest ik op mijn 23e sterven. Ik vroeg me af wat voor een stipje ik zou zijn in het landschap. Mijn stalen helm werd over mijn ogen gedrukt. O, jee, kon ik maar zien hoe dicht ik bij de aarde was. Ik rukte aan mijn helm en ...pats, toen kreeg ik een enorme windvlaag om mijn mond. De parachute had zich geopend. En zo dreef ik naar de aarde, lachend, bloed en stukjes van mijn gebit spuwend, ... maar wel helemaal levend! Een harde schok en ik was beneden. O, heerlijke begane grond!”



## Krijgsgevangen

Ook over zijn gevangenneming heeft Bru notities in zijn dagboek gemaakt. “Terwijl ik mij bevrijdde van mijn parachuteharnas en mijn hoofddeksel afdeed hoorde ik opgewonden stemmen. Ik was geland op een akker met tarwe. Ik ging op mijn knieën zitten en keek om mij heen. Enkele yards bij mij vandaan liep een weg en daarop was een menigte Hollandse boeren die allemaal mijn kant uitkeken en het was een gesnater van jewelste. Er kwamen er steeds meer, lopend en met de fiets. Wat nu? Ik ging staan, wees op mijn Air Corps embleem op mijn leren jack en riep: “American”. Ik werd beloond met gejuich en een klaterend applaus. Vijf potige mannen hielpen me over een sloot naar de weg. Iedereen drong om me heen. “Kan iemand Engels spreken?” riep ik. Een oudere man zei dat hij dat kon en bracht me in een auto onder het voorwendsel water te gaan halen voor mijn mond.

Ik heb het ook werkelijk gekregen. Een forse woesteling stapte aan de andere kant in en ik zat ingeklemd. Hij reed naar het gemeentehuis, stelde mij onder bewaking en droeg me twee uur later over aan de Luftwaffe. Ik werd naar Rotterdam vervoerd waar ik in een arrestantenlokaal werd opgesloten. De volgende avond werd ik per trein naar Amsterdam gebracht. Daar was ik acht lange dagen onderworpen aan de vriendelijke manier van kwellen, wel bekend als eenzame opsluiting in een kamertje van acht bij acht, met een bed, een stoel en een tafel. Niemand om mee te praten, niets om te lezen, niets om naar te kijken en bijna niets om te eten. De enige keer dat ik de buitenkant van de cel zag was twee maal per dag als ik dwars over een binnenplaats werd gemarcheerd naar een toilet. Toen heb ik geleerd om de Moffen te haten. Op de negende dag, juist toen ik mij er in berust had opgesloten te zitten in dat zweethok voor de duur dat ik nog mijn gezonde kijk op de oorlog had, werd ik er uit gelaten. De rest van de dag had ik een prima reis langs de Rijn, afwisselend wijngaarden, oude ruïnes van kastelen en pas geruïneerde steden. Die avond kwam ik in Frankfort aan waar ik vlug in een eenzame cel werd opgesloten voor nog eens drie dagen. Een laatste ondervraging en eindelijk transport naar een krijgsgevangenkamp”.

### Uit het dagboek van Bru

Bru was nauwgezet in het bijhouden van de gebeurtenissen en daardoor weten we ook waar hij tijdens zijn gevangenschap allemaal verbleef:

“30 juli [1943]: half elf in de morgen, geland op een akker ten zuiden van Rotterdam en dezelfde dag om half zes opgesloten in een cel in Rotterdam.

31 juli: half negen ’s avonds overgeplaatst van Rotterdam naar Amsterdam en halftwaalf opgesloten in een cel in Amsterdam.

8 augustus: om acht uur in de morgen overgeplaatst naar Frankfort en om negen uur ’s avonds opgesloten in een cel in Frankfort.

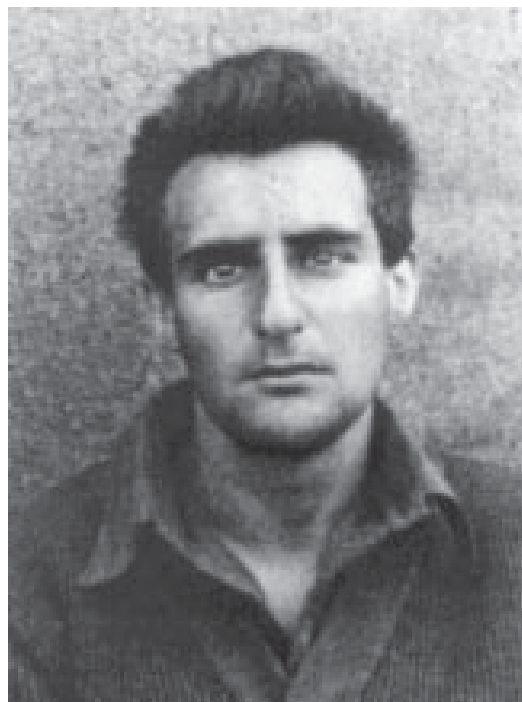
11 augustus: ’s middags om twaalf uur ontslagen uit de cel en geplaatst in Dulag Luft III

17 augustus: half zes in de middag overgeplaatst per bus naar Stalag Luft III Sagan

1945

27 januari: Sagan verlaten, lopend en per bus

3 februari: geplaatst in Stalag 7-A in Moosberg”.



Robert (Bob) Leon Bru, foto genomen kort na zijn gevangenneming. (foto collectie H. Nootenboom, Strijen)

## Een wachtmeester uit Nieuw-Beijerland rapporteert

De wachtmeester van de marechaussee te Nieuw-Beijerland, de heer E. Vondeling rapporteerde op 30 juli 1943 over een neergekomen parachutist als volgt [zoals later is gebleken betrof het de bommenrichter Erwin Feld, red]:

“Naar aanleiding van een op Vrijdag, 30 Juli 1943, te omstreeks 10.35 uur, boven de gemeente Nieuw-Beijerland, vermoedelijk uit een Amerikaansch of Engelsch vliegtuig, gesprongen parachutist, heb ik Eltjo Vondeling, Wachtmeester der Marechaussee, behorende tot de Post Nieuw-Beijerland, de eer U Edelachtbare het navolgende te berichten:

Deze parachutist is om 10.45 uur neergekomen op een stuk bouwland, gelegen achter de woning van den landbouwer, J. van der Zande, wonende te Nieuw-Beijerland, Zuidzijde 150. Door Van der Zande is direct hiervan telefonisch kennis gegeven aan de Heer Burgemeester der gemeente Nieuw-Beijerland, die na 20 minuten aanwezig was, op de plaats waar de parachutist was terechtgekomen. De parachutist welke gewond was, is door den inmiddels met zijn auto ter plaatse verschenen landbouwer W.Z. Tak, wonende te Nieuw-Beijerland, Zuidzijde B 97, ter voorkoming van eventuele onregelmatigheden en in afwachting van de komst van een arts, overgebracht naar diens woning. Na in de woning van Tak, door dokter Van Waasbergen, wonende te Zuid-Beijerland, te zijn behandeld, is de parachutist in bijzijn van een Onderofficier der Duitsche Weermacht, behorende tot de zoeklichtstelling te Piershil, overgebracht naar het Groeps-Bureau der Marechaussee te Numansdorp, alwaar voor verdere overbrenging is zorggedragen.

De verschillende uitrustingsstukken van deze parachutist, zoomede de parachute waarmede hij naar beneden was gekomen, zijn door de leden van de Duitsche Weermacht van de zoeklichtstelling te Piershil in veiligheid gebracht”.

## Verwondingen

Op het moment dat het besluit was genomen om het vliegtuig per parachute te verlaten was dat voor de betrokkenen een sprong in het ongewisse. Wel was zeker dat het vijandelijk gebied was waar zij terecht zouden komen. Hiervoor is al gebleken dat sommigen medische hulp nodig hadden. Toen de bemanningsleden uit krijgsgevangenschap terugkeerden moesten zij ten behoeve van de legerleiding allemaal een aantal vragen beantwoorden en één daarvan luidde:

Wanneer, waar en in welke conditie heeft u enig bemanningslid voor het laatst gezien? Holden verklaarde: “James Parris, voor het laatst gezien in een hospitaal, behorende bij Dulag Luft en daar hoorde ik dat hij volledig blind was. Lawless en Phaneuf trof ik aan in het Klooster Hania, die allebei herstellende waren van schotwonden. Stanley Chmielewski verbleef in een ziekenhuis in Amsterdam, eveneens herstellende van schotwonden. Bru en Feld heb ik ontmoet in Stalag 7-A in Moosberg (Duitsland) op de dag van de bevrijding, te weten 29 april 1945”.



Earl West met mitrailleur. (foto collectie M. Volmer, USA)

Chmielewski beantwoordde de vraag als volgt: “Voor het laatst gezien: James Parris met een hoofdwond. Frank Phaneuf met ernstige dij- en andere beenwonden. Lawless ernstige heup en andere beenwonden. Holden gebroken been. Feld inwendig letsel en Miles beenletsel. De hier genoemden zag ik dezelfde avond in een ziekenhuis in Amsterdam. Bru kwam ik tegen in het kamp Lucky Strike in Frankrijk in Mei 1945”.

Twee doden en een aantal zwaar gewonden was de trieste balans voor de bemanning van de Yankee Dandy aan het eind van die 30e juli 1943. Parris werd na enige tijd uitgeleverd aan de V.S. als gevolg van zijn blindheid. De overige bemanningsleden zijn wel krijgsgevangenen geweest, maar hebben het allemaal overleefd.

## Verre herinneringen

We weten nu, dat West en Maynard gesneuveld zijn en ook waar Holden, Bru en Feld zijn terechtgekomen. Dan blijven van de tien bemanningsleden nog over piloot, 1e Luitenant L. Miles, Staff Sergeant Chester P. Lawless, onderkoepelschutter, Technical Sergeant James H. Parris, bovenkoepelschutter, Staff Sergeant Stanley C. Chmielewski, zijluikschutter Sergeant H. Phaneuf, marconist. Deze vijf, wellicht tenminste vier van hen zullen zijn terechtgekomen in de buurt van Berkel/Zoetermeer en dezen zullen het geweest zijn waarover de heer Van Waaij sprak, te weten het groepje dat met de bus geparkeerd stond voor hun huis.

Het is begrijpelijk dat pas veel later de stukjes van de puzzel in elkaar konden worden gepast. Er moet ook begrip voor zijn dat herinneringen van zo lang geleden nogal eens gekleurd zijn. In gesprekken is het meermalen opgevallen dat situaties die betrekking hadden op het vliegtuig dat in juli 1943 neerkwam bij de Bleiswijkseweg en op dat later in februari 1945 een noodlanding maakte in de Geerpolder in de herinneringen nogal eens door elkaar lopen. Men moet dan ook enige voorzichtigheid betrachten om gegevens als vaststaand aan te nemen als men eerdere publicaties raadpleegt.

Dat hardnekkige geruchten een eigen leven kunnen gaan leiden en tot vaststaande feiten

WAR DEPARTMENT THE ADJUTANT GENERAL'S OFFICE WASHINGTON		
REPORT OF DEATH		
FULL NAME <b>West, Earl E.</b>		DATE <i>27 Sept 1943</i> SERIAL NO. <b>Mullen/seq 4628</b>
GRADE <b>S/sgt.</b>	ARMY OR SERVICE <b>Air Corps</b>	DATE OF BIRTH <b>† August 1910</b>
HOME ADDRESS <b>Page, North Dakota</b>		
DATE OF DEATH <b>30 July 43</b>	PLACE OF DEATH <b>European area</b>	CAUSE OF DEATH <b>Killed in action</b>
EMERGENCY ADDRESS (NAME, RELATIONSHIP & ADDRESS) <b>Janie L. West (Mother) Page, North Dakota</b>		
NEAREST RELATIVE (NAME, RELATIONSHIP & ADDRESS) <b>Janie L. West (Mother) Page, North Dakota</b> <b>Lucille M. West (sister) Route 1, Page, North Dakota</b>		

BY ORDER OF THE SECRETARY OF WAR

Telegram waarin de dood van Earl West werd bevestigd. (foto collectie M. Volmer, USA)

kunnen uitgroeien, kan blijken uit een door de burgemeester ondertekende brief van de gemeente Zoetermeer toen zij op 11 oktober 1945 over het neerkomen van geallieerde vliegers moesten rapporteren aan de Militair Commissaris voor Zuid-Holland en Zeeland: [betreft Yankee Dandy, red.] “(...) Er werden geen krijgsgevangenen gemaakt. (...) er zijn 3 leden van de bemanning ontsnapt; volgens plaatselijke geruchten echter meer. De overlevenden zijn eerder uit het vliegtuig gesprongen en rond Berkel of Pijnacker neergekomen. Vandaar zijn zij weggekomen, maar hoe dat gebeurd is, is hier niet bekend (...).”

Een aantal mensen in Zoetermeer is enorm geschrokken toen het gevaarte brandend naar beneden kwam. Maar als men bedenkt dat het vliegtuig gedurende het laatste gedeelte onbestuurd was, mogen we het een wonder noemen dat het bij de landing geen slachtoffers heeft gemaakt en dat het niet op gebouwen is terechtgekomen.



B-17's boven zee. (ontleend aan: B-17 Flying Fortress in World War 2, door R.A. Freeman, USA)

### **Luchtalarm**

Adriaan Morriën

(uit: *Berijmd Verzet*)

Wanneer de donder van 't geschut begint  
Hooft men soms na de eerste harde knallen  
Een ongekende vreemde stilte vallen,  
Waar in de gansche ruimte zich bezint

De torens rijzen anders in de nacht  
Dan gisteravond, toen wij zalig gingen  
Als 's levens uitverkoren lievelingen  
Langs het beslagen donker van de gracht.

Nu wachten wij in onze kleine kamer  
Of buiten, tegen huizen aangeleund,  
Den schok die door de stilte dreunt  
En naast ons rinkelt in de ramen.

Maar in de stilte kan nog veel gebeuren:  
Een voetstap die de veiligheid verlaat,  
Het regenen van scherven in de straat,  
Een kinderstem die zacht begint te treuren.

Het krijschen van de vogels in den nacht  
Die, opgeschrikt uit veilig onderkomen  
Den westelijken hemel overstroomden  
En radeloos vervullen met hun klacht.

En de herinnering die tastend gaat  
En als verwonderd langs de oude dingen  
Van kinderjaren die als zon en regen gingen  
Voorbij de zuiverheid van uw gelaat.

Maar dan, alsof de stilte zich ontdeed  
Van al wat dwaas en innig heeft geklonken,  
Hooft men nog slechts het vliegtuig ronken,  
Dat aarde en hemel met zijn schroefslag meet.

't Geschut zwijgt nu verbeterd stil,  
De lange armen van het zoeklicht strekken  
Zich hemelwaarts om 't toestel te ontdekken  
En prijs te geven aan 't kanongebrul.

En diep ontroerd door dit verheven spel  
Zien wij de nacht doorlicht als door een wonder  
En staan er aarzelend en kwetsbaar onder  
En weten nauwelijks, doch verlangen wel ...

# Het verhaal van de Jolly Duck

Schiphol, donderdag 27 april 1995. Met vluchtnummer DL 80 landt om 7.30 uur uit New York een toestel van Delta Air Lines Inc. . Kort vóór de landing wenst de gezagsvoerder door de intercom de reizigers die het toestel verlaten een goede verdere reis toe. Tussen de vele reizigers die de douane passeren bevinden zich ook de heer en mevrouw Duerr, afkomstig uit de Verenigde Staten van Amerika. De reisdocumenten van beiden, die geboren zijn in de U.S.A, zijn perfect verzorgd voor een kort verblijf in Nederland. Wat dit bezoek aan Nederland zo bijzonder maakt, is dat de 72 jarige meneer Duerr in zijn portefeuille nog een ander document heeft dat hij aan de mensen die hij hier een bezoek gaat brengen wil laten zien. Het is een tot in de perfectie nagemaakt persoonsbewijs dat op zijn eigen naam, Duerr, is uitgeschreven. Een zelfde persoonsbewijs dat, na het oorlogsjaar 1941, iedere Nederlander boven 15 jaar in zijn bezit moest hebben. Op dit persoonsbewijs staat, dat de toen 22 jarige meneer Duerr in Paramaribo is geboren, terwijl er naast de vingerafdruk “signalement man/vrouw” de aantekening “doofstom” is vermeld. Het was 27 april 1995 niet voor de eerste keer dat meneer Duerr met een vliegtuig in Nederland landde. Een halve eeuw daarvoor, om precies te zijn op donderdag 22 februari 1945, was hij één van de negen bemanningsleden die met een Amerikaanse bommenwerper een redelijk geslaagde noodlanding maakte bij de boerderij van Tinus Janson in de Geerpolder te Zoeterwoude.



Elmer Duerr met F. Gransberg tijdens een kranslegging bij het monument en tevens graf van John MacCormick. (foto collectie H.A. van der Post, Leiden)



Bemanningsleden van de Jolly Duck; uiterst rechts zittend John MacCormick, uiterst links zittend John Hayden Lingle. (foto collectie J.H. Lingle, USA)

Een speurtocht in de geschiedenis, waaraan diverse mensen hebben meegewerkt, heeft ons een goed inzicht gegeven in de gebeurtenissen die met dit vliegtuig verband houden. Iemand die veel historische feiten bijeen heeft gebracht is de heer H. (Bert) A. van der Post, gedurende vele jaren bestuurslid van de Stichting Oud Zoeterwoude. Zo weten we nu, dat het ging om een Amerikaanse bommenwerper, van het type Liberator B-24 H 42-95241 met het kenteken EC-G en met de naam Jolly Duck op de neus. Maar we kennen verder ook heel veel andere wetenswaardigheden, waaronder een aantal zeer dramatische.

### Ooggetuigen

Heel veel mensen hebben van dichtbij of van grotere afstand de bewuste bommenwerper zijn laatste landing zien maken. Het mag een mirakel worden genoemd dat de hele bemanning deze noodlanding heeft overleefd. Het mag ook een groot wonder heten dat het vliegtuig bij de landing zelf geen burgerslachtoffers heeft gemaakt.

De hiervoor genoemde heer Van der Post was als opgroeiende jongen tijdelijk in huis bij zijn ome Tinus Janson, omdat zijn moeder ziek was. Bert ging naar een vervolgschool in Zoeterwoude en omdat hij op 22 februari 1945 's middags gewoon op school zat heeft hij het neerkomen van de bommenwerper niet zelf gezien. Zoals we later zullen merken heeft zijn ome Tinus het niet lang meer kunnen navertellen en daarom mogen we blij zijn dat Bert over de gave beschikt om verhalen niet alleen in zijn geheugen op te slaan, maar deze vele jaren later tot in detail te reproduceren. Zo was hij in staat om weer te geven wat er die middag in en rond huize Janson is gebeurd.

We laten Bert nu aan het woord: "Ik was geen ooggetuige van het neerkomen van dat vliegtuig, want ik ging nog op de V.G.L.O.-school in Zoeterwoude, een voortzetting van de lagere school. Ik kwam 's avonds thuis op de boerderij van Tinus Janson en toen lag dat vliegtuig er al. Ik wil er wel bij vertellen dat ik het verder wel allemaal heb meegemaakt, want ik was nog



Bemanning van de Jolly Duck; mogelijk staan rechts Joseph R. Walker en links van hem Ralph C. Casstevens, respectievelijk piloot en co-piloot). (foto collectie L.H. Wery, USA )

niet goed en wel aangekomen op het terrein waar het vliegtuig lag, toen ik zag dat er een stuk of vijf Duitsers bij de boerderij rondliepen die een onderzoek aan het instellen waren naar de verblijfplaats van de bemanningsleden. Eén kwam er naar mij toe en vroeg of ik wist, welke kant ze opgelopen waren. Daar kon ik natuurlijk geen antwoord op geven, bovendien kende ik nauwelijks Duits. Ik heb in ieder geval wel te kennen gegeven, dat ik naar de school was. Trouwens alle personen die op de boerderij aanwezig waren die kregen een verhoor. De Duitse militairen hadden opdracht gekregen om bij de Liberator wacht te houden en zodoende werden ze bij mijn ome Tinus ingekwartierd. Het waren nog jonge soldaten die verwondingen hadden opgelopen aan het Oostfront. De dagen dat ze bij ons waren hebben ze zich correct gedragen. Er was ook een officier bij. Ome Tinus had ze een slaappleatsje aangeboden in de kalverstal op een uitgespreide baal stro. Die kalverstal bevond zich tussen de paardenstal en de varkenshokken. Achteraf ben ik er nog verbaasd over dat ze daarmee genoegen hebben genomen”.

---

39

## De noodlanding

Bert zet de gegevens op een rij die hij uit de verhalen heeft gehoord: “Om een idee te krijgen wie er gewoonlijk op en bij de boerderij aanwezig waren even een opsomming: in de eerste plaats de boer en de boerin, dat waren ome Tinus Janson en mijn tante Neeltje. Verder zijn zwager Gerrit Klijn, het dienstmeisje Annie van Marwijk en Wim Janson en Henk Bakker die allebei waren ondergedoken bij mijn oom en verder nog ene meneer Polak.

Op die donderdag, zo ongeveer kwart over drie in de middag, waren mijn tante en Annie van Marwijk in de huiskamer. Annie zat achter de naaimachine en tante Neeltje liep naar de voorkamer van de boerderij om een lapje te halen. Toen ze daar in de voorkamer was, zag ze door de ramen tot haar grote schrik, een laag vliegend groot vliegtuig recht op de voorgevel van de boerderij afkomen. Op het laatste moment maakte het vliegtuig nog een zwenking, zodat





De Jolly Duck heeft vlak naast de boerderij door de grond geploegd. (detail foto collectie H.A. van der Post, Leiden)

het naast de boerderij langs de moestuin en de boomgaard heen scheerde. Ome Tinus, die met de heer Polak, een kennis uit Den Haag, ook in de huiskamer was, zag door de zijramen het vliegtuig op enkele tientallen meters voorbijflitsen. Mijn oom riep: “God Neel, dit gaat verkeerd”. Toen ze naar buiten gingen zagen ze dat het toestel niet verder gekomen was dan de dijkweg bij de ingang van de boerderij.

Henk Bakker en Wim Janson waren tijdens het neerkomen van het vliegtuig aan het stekels trekken op hetzelfde stuk weiland, waar ook de landing plaatsvond. Zij zagen het min of meer recht op zich aankomen. Nog iemand die veel geluk heeft gehad was Arie Janson uit Stompwijk, een broer van ome Tinus, die op de fiets op de plaats reed waar het vliegtuig uiteindelijk zou landen, maar gelukkig werd hij net niet geraakt.

Ome Tinus, de heer Polak, Wim Janson en Arie Janson waren de enigen die bij het tot stilstand gekomen toestel de bemanning naar buiten zagen komen. Ze kwamen allemaal, negen stuks, door het opengescheurde bommenluik, vlak boven de sloot naar buiten.

Dat waren:

- 1e Luitenant Joseph, R. Walker, piloot
- 2e Luitenant Ralph C. Casstevens, 2e piloot
- 1e Luitenant John H. Donohue, bommenrichter/navigator
- Staff Sergeant Harold A. Shea, neuskoepelschutter
- Staff Sergeant Francis J. Nagle, marconist
- Staff Sergeant Allen W. Hicks, boordwerktuigkundige
- Staff Sergeant John MacCormick, zijluikschutter
- Staff Sergeant John A.H. Lingle, zijluikschutter
- Staff Sergeant Elmer E. Duerr, staartschutter”.

Ook waart de legende rond dat een vrouw uit het vliegtuig was gestapt. Noch de bemanning, noch ooggetuigen hebben daar ooit iets concreets over kunnen vertellen.

## Dokter op de fiets

Wybo Kortman, huisarts in Zoeterwoude, had het vliegtuig ook zien neerkomen. In 2002 zette hij zijn herinneringen op papier. “Op 22 februari 1945 reed ik op de Nieuweweg richting de Weipoort, toen ik zag, dat ongeveer boven de Geer een bommenwerper een noodlanding ging maken. Ik keerde meteen om, weet niet of ze toen al mijn motor hadden afgepakt, zo ja, dan was ik op de fiets met houten banden en reed zo snel mogelijk naar de Geer, waar naast de boerderij van Janson een grote geallieerde bommenwerper neergestort was. Men vermoedde, dat er nog een gewonde in lag. Met kunst en vliegwerk werd ik in het vliegtuig gesjord. Uit het vliegtuig droop een rode vloeistof en men dacht dat het bloed was: vermoedelijk vliegtuigkerosine. Er waren toen nog geen Duitsers aanwezig; op weg naar huis kwam ik die tegen; ze vroegen me of ik een vliegtuig had zien neerstorten, “ja ik had wel een vliegtuig zien draaien, mogelijk dat het in de buurt van Voorschoten neergekomen was”. Ik was al blij dat ze doorgingen, ik had nogal wat Eerste-Hulp tasje uit het vliegtuig bij me”.

## Trouwjurk uit parachute-zijde

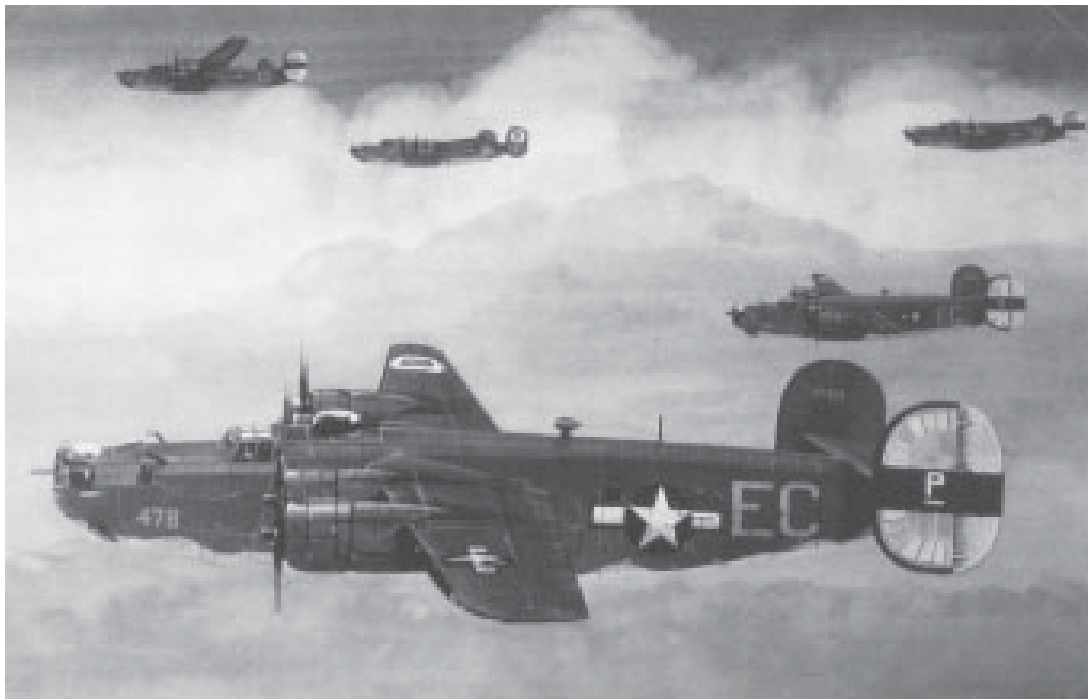
Pas in 2002 werd duidelijk dat nog iemand, namelijk Wilhelm (Wim) van Niekerk uit Zoeterwoude, die in de jaren vijftig naar Canada emigreerde ook bij de eersten hoorde die bij het vliegtuig was. Voor een deel uit nieuwsgierigheid, maar ook omdat hij lid van het Verzet was. Hij zou ook betrokken zijn geweest bij het laten ontsnappen van een of meer bemanningsleden. Van één van hen kreeg hij de parachute die later nog goed van pas zou komen. Wim had verkering met Wilhelmina (Miep) van den Berg en op een gegeven moment wilden ze wel trouwen, maar aan een trouwjurk was zo kort na de oorlog niet aan te komen. Miep kwam op het idee om van de parachute, die uit prachtige witte zijde bestond een trouwjurk te maken. Zodoende kon het paar op 19 juli 1945 officieel in het huwelijk treden. Het echtpaar Van Niekerk heeft de jurk inmiddels geschonken aan het Aero Space Museum in Calgary.

## Leen Dogterom vanaf de Zegwaartseweg

Ook op grotere afstand waren mensen getuige van het neerkomen van het vliegtuig, zoals de gebroeders Leen en Jan Dogterom die samen een boerderij aan de Zegwaartseweg beheerden. In 2003 heeft de heer Leen Dogterom verteld wat hij toen gezien heeft en welke rol de familie heeft gespeeld bij de ontvluchting van drie van de negen bemanningsleden. Maar eerst zijn waarneming met betrekking tot de noodlanding, de rest volgt later. “Ik was destijds samen met mijn broer Jan op de boerderij bezig om de boel klaar te maken voor het vee en ineens was dat vliegtuig er, al laag, het zwalkte en had een stotterende motor, ik zei: “Die komt naar beneden”. We stonden het na te kijken. Het ging richting Jaap Spijker, die één van molens daar bewoonde en toen zwenkte het af en ineens was het uit zicht. Het was dus achter de Wallendijk geland en zodoende konden wij het niet meer zien. We hebben nog even staan kijken of er nog een ontploffing of een rookzuil zou komen, maar er kwam geen knal, er kwam niks meer. Nou ja, het is goed neergekomen, ver genoeg weg. Daar bleef het bij dachten we”.

## De toppen van de fruitbomen

Volgens Bert van der Post was dat neerkomen iets minder goed gelukt: “Al leek het op het eerste gezicht zo dat het vliegtuig een “zachte” landing had gemaakt, zo zachtzinnig was het nu ook weer niet. Het kwam uit de richting Zoetermeer, over het tegenwoordige recreatiegebied Noord-Aa [Zoetermeerse Plas, red], vloog eerst tegen de dijk op van Cor Olsthoorn, sleepte met de landingsgestellen door het water van de ringvaart en kwam daarna zeer hardhandig



Een formatie Liberator-bommenwerpers, het type waar John MacCormick in vloog. (tekening ontleend aan: The 392nd Bomb Group, twentieth century crusaders)

42

tegen de dijk van de andere kant aan. Achter deze dijk verspeelde het een hoofdlandingsgestel. Vervolgens vloog het met zijn vleugelbreedte van 30 meter tussen de boerderij en een grote houten schuur (de tas) door. De rechtere vleugel maaide in de boomgaard de toppen van enkele fruitbomen af. Daarna kwam het weer in aanraking met de grond, waardoor ook het tweede hoofdlandingsgestel van de vleugels werd afgescheurd. Ome Tinus heeft kort daarna de sleuven, die waren ontstaan in de dijk van de ringvaart nog met een schop gedicht. Propellers waren door aanraking met de dijken waren finaal omgebogen. De neus, waarin zich een geschutskoepel bevond was gedeeltelijk als een harmonica in elkaar gedrukt, doordat deze zich in het wegdijk van de dijkweg had geboord”.

### Vluchtende bemanning

Bert verhaalt verder: “Toen de bemanning eenmaal uit het vliegtuig was werden ze door hun commandant geïnstrueerd zich te verspreiden, eerst in groepen van vier en later in groepen van twee. Henk Bakker heeft in zijn beste Engels dat hij op de M.U.L.O geleerd had, nog gesproken met deze commandant, die zoals later is gebleken Joseph F. Walker was. Hij vroeg aan Henk waar ze ergens in Nederland waren. Ome Tinus, die de Engelse taal niet machtig was heeft met handgebaren geprobeerd de bemanning te bewegen zich ver van het vliegtuig te verwijderen met het oog op naderende Duitsers. Nadat de bemanning zich had ontdaan van al die kleding die zij niet meer nodig hadden, begaven ze zich op weg, gekleed in vliegeroverall. Vier man, Allen Hicks, de boordwerktuigkundige, John Lingle, een van de zijluikschutters, Francis Nagle, de marconist en Harold Shea, de neuskoepelschutter gingen over de dijkweg en over de oude houten draaibrug, in de richting Zoetermeer. Daar passeerden ze de boerderij van Wouterus Schuur. Deze boerderij werd in die tijd beheerd door Cor Olsthoorn en zijn vrouw. Destijds leek het alsof één van die vier een been gebroken had maar dat was, zoals later gebleken is, niet zo. Wel had hij grote moeite met het lopen en moest daarom worden ondersteund door een van zijn mede bemanningsleden. Toen ze de boerderij nog maar net gepasseerd waren

liepen zij zo in de armen van enige Duitse militairen die uit de richting Zoetermeer kwamen. Ze waren zo verrast dat ze geen pogingen ondernamen om aan gevangenneming te ontkomen. Ze werden door de Duitsers gelast om plaats te nemen op de met paard bespannen melkwagen van Kees van de Velden. Over de Broekweg werden ze vervoerd naar een bunker aan de Voorweg, waar ze in aparte cellen werden opgesloten”.

## **Voorspel: bombardement op Northeim**

R.E.Vickers schreef in de “Liberators from Wendling”, specifiek ook over missie 241, field order 608 van 22 februari 1945 met als doel Northeim. “Een van de meest ongewone opdrachten ooit door de 392e Bomb Group werd uitgevoerd was op 22 februari 1945. Het aangewezen doel was het rangeerterrein bij Northeim, een aanval die op een voorgeschreven hoogte van ongeveer 6.000 feet, (ongeveer 1.800 meter) moest plaatsvinden.

De bespreking voor de (31) bemanningen werd ’s morgens om kwart over vijf en halfzeven gevoerd en voor de bemanningen gold dat zij om kwart over negen de lucht in moesten.

De missie werd gevlogen op een gemiddelde kruishoogte, om eenmaal in vijandelijk gebied aangekomen te zakken tot onder de 10.000 feet (ongeveer 3000 meter). Tegenover het vliegen op lage hoogte stond, dat deze aanval de deelnemende bemanningen de gelegenheid gaf om — en dat was zeer zeldzaam — een blik te werpen op het schilderachtige landschap van Duitslands Derde Rijk, maar waarvan ook weer niet uitsluitend kon worden genoten, vanwege het af en toe zware en geconcentreerde luchtdoelgeschut en van andere laagvliegende B-24 formaties die hun baan kruisten.

Het was in de eerste plaats te danken aan de voorwaarde dat er goed zicht was, ondanks rook en nevel, dat het de Groep mogelijk maakte een bomaanval op de spoorwegemplacements van Northeim te doen. Twee van de Squadrons troffen het doel wel, maar met slechte resultaten. Het derde Squadron, het 578e kon de bommen niet kwijt, daar een andere Groep hun weg kruiste, hetgeen de leider noodzaakte op het laatste moment een ander doel te zoeken, zijnde een groot industrieel complex 6 mijl ten noordwesten van de stad. Deze beslissing bleek een goede te zijn, daar het beoogde doel met voltreffers werd geraakt. Het luchtdoelgeschut was miniem en slecht gericht, maar was elders hevig”.

## **‘Missing in action’**

Vickers schreef ook over de verliezen: “Eén B-24 en haar bemanning werd verloren bij deze aanval. In het 578e Squadron werd kist 241 (G-Bar for George) met de bemanning van Luitenant J.R. Walker voor het laatst op de terugweg gezien om 14.54 uur en opgevallen was dat motor nummer 3 was uitgeschakeld. Van de bemanning werd vernomen dat zij zeer laag vlogen en dat zij door gebrek aan brandstof langs de Nederlandse kust vlogen in een poging om België of Frankrijk te bereiken.

Later rapporteerde het Hoofdkwartier van de 2e Luchtdivisie een S.O.S. te hebben ontvangen van enig niet geïdentificeerd vliegtuig, maar dat verder niets meer was vernomen van dat vliegtuig en haar bemanning.

De Groep liet 340 bommen van elk 500 pound los op het doel gedurende deze missie van wie de andere bemanningen rond kwart over vier op Wendling landden”.

## **Te weinig brandstof**

Hoe hebben de bemanningsleden het zelf allemaal ervaren? Harold A. Shea, de neuskoepelschutter, en John A. H. Lingle, zijluikschutter, putten begin jaren 1970 uit hun herinneringen. Harold Shea: “Onze B-24 (Liberator) nam deel aan een bombardementsvlucht naar Northeim, Duitsland op 22 februari 1945. Na opgestegen te zijn voegde het vliegtuig zich bij de rest van

het squadron, krom naar een hoogte van ongeveer 20.000 voet. Bij het naderen van het doelgebied daalden wij tot 350 voet en wierpen onze bommen af. Onmiddellijk hierna begonnen wij weer te klimmen naar een hoogte van ongeveer 20.000 voet. Zoals u zich kunt voorstellen resulteerde deze abrupte verandering in hoogte in een aanzienlijk groter brandstofgebruik dan normaal.

Toen de kruishoogte was bereikt werd bij het controleren van het brandstofpeil ontdekt dat we er bijna doorheen waren. De bommenwerper had het laatste radiocontact gehad om 14.55 uur in de middag in de buurt van Egmond in Nederland aan de Hollandse kust en de boodschap hield in dat de brandstofvoorraad gering was en dat een poging werd gedaan om België te bereiken”.

### Daverende klap

Marconist Francis Nagle herinnert zich de klap van de noodlanding: “Ik maakte kennis met John en de rest van de bemanning voordat we opstegen. John Mc Cormick was boordschutter op die vlucht. Ik hoorde de piloot zeggen dat er vliegtuigen geraakt waren. Ik stond op om te kijken wat er gebeurde en zag dat twee B-24’s geraakt waren. Met die twee toestellen gingen ook 18 mensen naar de kelder. We vlogen heel laag. We waren een veel te gemakkelijk doelwit. De missie was wel geslaagd. Het rangeerterrein was gebombardeerd, maar we waren een motor kwijt. Toen we boven de Zuiderzee vlogen viel er nog een motor uit. De gezagvoerder besloot tot een noodlanding. We loosden zo veel mogelijk ballast. Met een daverende klap stortten we neer. Ik hoorde het metaal verfrommelen. Ik dacht dat het met me gedaan was. Toen het tot me doordrong dat ik nog helemaal heel was, ging ik kijken hoe het met de anderen was.”



Tinus Janson melkt een koe in de zomer van 1944. Het meisje is een dochttertje van de fotograaf, Dekker uit Zoetermeer. Tussen de plaats waar de koeien worden gemolken en de boerderij op de achtergrond maakte de Jolly Duck een noodlanding. (foto collectie H.A. van der Post, Leiden)

## Een hollands horloge

Shea vervolgt zijn verhaal na de harde landing. “Nadat het vliegtuig tot stilstand was gekomen werd onmiddellijk een onderzoek gedaan naar de conditie van de bemanningsleden. Daarbij werd geconstateerd dat Staff Sergeant John Lingle een beenwond had en dat hij niet zelfstandig kon lopen. Luitenant Walker, de piloot, droeg mij op om hem zo goed mogelijk te helpen. De rest van de bemanning probeerde als volgt in paren aan de vijand te ontsnappen:

1. Luitenant Walker, samen met Luitenant Casstevens
2. Luitenant Donohue, samen met Staff Sergeant Duerr
3. Staff Sergeant Nagle, samen met Staff Sergeant Hicks

Dat betekende dat Staff Sergeant MacCormick alleen ging en zoals ik mij herinner begon hij te lopen en verborg zich in de bosjes”.

“Lingle en ik probeerden de bosjes te bereiken en kwamen in contact met leden van de ondergrondse die zeiden dat ze ons op dat moment niet konden helpen, maar als wij het zouden kunnen volhouden tot de bosjes en ons zouden schuilhouden tot de duisternis inviel, dan zouden zij terugkeren naar een nabij gelegen brug. Om precies 22.30 uur zou er iemand zijn die ons zou helpen. Ik vertelde dat ik geen horloge had en toen gaf de man zijn horloge en verdween (ik bewaar het horloge nog altijd als herinnering)”.

## Shea en Lingle krijgsgevangen

“Ongeveer tien minuten later stonden wij oog in oog met een Duitse soldaat en die nam ons krijgsgevangen”, herinnert Shea zich. “We werden opgesloten in diverse kleine cellen voordat we het ondervraagcentrum in Frankfort bereikten. Vandaar werden we naar een krijgsgevangenkamp gebracht waarvan ik mij de naam niet meer herinner. Later werden we



De boerderij van Tinus Janson in de Zoeterwoudse Geerpolder circa 1940. (foto collectie H.A. van der Post, Leiden)

naar Neurenberg overgebracht en toen maakten wij de loodzware mars naar Moosburg. Ironisch genoeg werden we daar bevrijd op 29 april 1945, dezelfde dag dat John MacCormick werd doodgeschoten door de Duitsers. In het opvangcentrum in Frankrijk werd ik weer verenigd met Staff Sergeant Elmer E. Duerr en hij vertelde me het droevige nieuws dat Staff Sergeant John MacCormick was gesneuveld”

John Lingle over deze vlucht: “Staff Sergeant MacCormick en ik hebben onze militaire training samen hier in de Verenigde Staten ontvangen en we waren altijd samen bij de bombardementsvluchten boven Duitsland. De missie op 22 februari was onze 33e samen, maar was wel onze eerste met die speciale bemanning. Voor ons allebei was het noodzakelijk vijf vluchten met onze oorspronkelijke bemanning te missen wegens opname in een Engels hospitaal. Wij moesten daar herstellen van verwondingen, opgelopen door luchtdoelgeschut.

De missie op 22 februari was een van de ongewoonste die een zware bommenwerper ooit opgedragen heeft gekregen. Wij moesten 21000 voet lager vliegen dan we normaal deden. Dat was om elk squadron in de groep bij een missie van deze aard in de gelegenheid te stellen de hoofdopdracht, namelijk specifieke kleine stadjes met spoorwegemplacements doeltreffend te bombarderen. Dat was ter voorbereiding van Veldmaarschalk Montgomery’s offensief in dit gebied”.

### Donohue en Duerr

Hoe het de vier gevangen genomen bemanningsleden is vergaan weten we nu inmiddels. We zullen nu nagaan hoe John Donohue, bommenrichter/navigator, en staartschutter Elmer Duerr wisten te ontkomen aan vangenneming en waar zij tot aan de bevrijding verbleven.

We laten Elmer Duerr aan het woord. “Op 22 Februari 1945 steeg ik op voor mijn 35e bombardementsvlucht, mijn laatste, en allerlaatste. We gingen naar een stadje in midden Duitsland, ten oosten van Osnabrück. Het was min of meer een terreuraanval. Men had ons verteld dat er weinig luchtafweervuur zou zijn bij ons doel, maar onze hoogte waarop wij zouden bombarderen was slechts 6000 voet.

46



De brug tussen Zoeterwoude en Zoetermeer, nu een hoge brug nabij geitenboerderij het Geertje. Enkele tientallen meters voorbij de nu verdwenen boerderij van Wouterus Schuur werden Francis Nagle, Allan Hicks, Harold Shea en John Lingle al gevangen genomen door Duitse militairen. (foto collectie H.A. van der Post, Leiden)

Na het opstijgen klommen we naar 18000 voet en toen we de Nederlandse kust gepasseerd waren daalden we geleidelijk. Tenslotte bereikten we ons doel, een klein spoorwegemplacement en een olieopslagplaats. We wierpen onze bommen af met een zeer goed resultaat. Wel liepen we tegen veel meer afweervuur aan dan we hadden verwacht en die dag zagen we een flink aantal van onze kisten naar beneden storten. Ik denk dat we die dag in totaal 64 vliegtuigen hebben verloren.

Nadat we ons doel in een helse vuurzee hadden achtergelaten, klommen we weer naar een grotere hoogte. Tenslotte bereikten we weer 18000 voet en opgelucht begonnen we aan onze terugtocht naar de basis, mijn laatste vlucht boven Duitsland was achter de rug. Mijn medebemanningsleden riepen me via de intercom en vroegen hoe ik me voelde om verder als een “zandhaas” door het leven te gaan en om een drankje op hun gezondheid te drinken als ik weer terug zou zijn in de Verenigde Staten.

We waren niet zo ver meer van de kust verwijderd toen één van de motoren uitviel. Joe (Walker), de piloot, riep de boordwerktuigkundige op om de brandstofsituatie te controleren. Hicks, onze boordwerktuigkundige, deelde Joe mee dat onze brandstof op was. Ik begon me helemaal beroerd te voelen, een gevoel dat ik nooit zal kunnen beschrijven”.

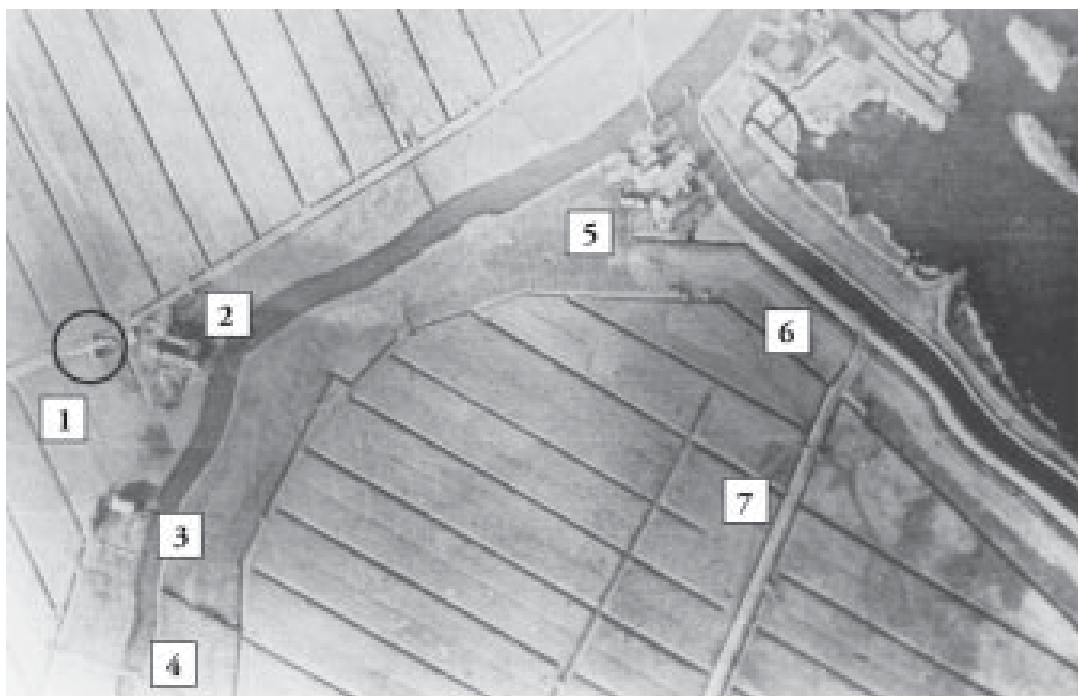
## De noodlanding

“We begonnen ons toestel lichter te maken door alles over boord te gooien”, vervolgt Duerr. “Geschut, munitiekisten en alles wat niet spijkervast zat, ging er uit. John Donahue, onze navigator probeerde een koers te bepalen naar Antwerpen, dat in onze handen was. Intussen viel er nog een motor uit. We vlogen boven de kustlijn en draaiden in Zuidelijke richting in een poging Antwerpen te bereiken. Dat was maar zo’n tien minuten weg. We vlogen ongeveer vijf minuten door, maar zagen toen in dat we het niet konden halen en daarom moesten we wel weer boven land gaan vliegen. Joe liet het landingsgestel zakken en onze marconist schoot groene pijlen af om de Moffen te laten weten dat we naar beneden kwamen. We passeerden opnieuw de kustlijn en zij vuurden alles wat je maar bedenken kunt op ons af. We waren van plan om met onze parachutes uit het toestel te springen, maar Joe zei ons dat hij het toestel geleidelijk naar beneden zou laten glijden. Het wachten op de klap leek wel een leven lang te duren. In die paar minuten moet ik mijn hele leven nog eens opnieuw beleefd hebben. Eindelijk klaptten we tegen de grond. Alles werd voor een minuut of twee zwart voor mijn ogen en toen ik weer bijkwam zat ik in de modder. Ik probeerde me los te werken, maar zonder resultaat. Toen voelde ik dat iemand aan mijn been trok, dat was één van de boordschutters. Toen ik eindelijk loskwam, merkte ik, dat ik helemaal achter in de bommenruimte terecht was gekomen. Ik had mijn parachute nog wel aan, maar die was door één van de beugels in tweeën gesneden. Zuurstofflessen waren in het rond geslingerd. Het enige wat ons gered heeft is, dat we geen buikgeschutskoepel hadden. Ik zag kans een zijluis te bereiken en liet me van daaruit naar beneden vallen”.

## In paren op weg

Duerr herinnert zich dat Joe hem hielp met het uitdoen van de parachute omdat hij gewond was aan zijn arm. “Er kwamen nu mensen naar het neergekomen vliegtuig. Ik zag een man in uniform de weg afkomen en mijn eerste gedachte was dat dit wel een Duitser moest zijn. MacCormick en ik renden een schuur in (de tas) die vlak in de buurt van de crash stond. Mac bleef beneden en ik klom een ladder op naar de zolder, waar een raampje was. Ik zag dat de man in uniform geen Duitser was. Ik opende het dakraampje en Joe riep me om uit de schuur te komen. Ik riep Mac nog, maar die was al weg; hij was er op z’n eentje op uit getrokken. We verdeelden ons in groepjes van twee en gingen in verschillende richtingen op weg. John Donohue, onze navigator, en ik waren samen.





Voordat een Spitfire de Liberator-bommenwerper in brand schoot op 26 februari 1945 werd een luchtfoto gemaakt van de plaats waar de Jolly Duck een noodlanding maakte. 1: Liberator B-24 H; 2: Boerderij Martinus Janson; 3: Houten schuur (de tas); 4: een houten brug; 5: Boerderij Cor Olsthoorn; 6: Dijkje naar Broekweg en 7: Broekweg. (foto collectie H.A. van der Post, Leiden)

We gingen over weilanden waar we ongeveer om de 30 yards over een sloot moesten springen. We bereikten een boerderij. Tot onze verrassing liepen we tegen een man aan, die wat Engels kon spreken. [deze man was ondergedoken bij A.L. van Wijk aan de Meer-en Geerweg, red.] Hij vertelde ons dat we de verkeerde kant op gingen. Hij wees ons op een kerktoeren in de verte en vertelde ons dat we die kant op moesten (Zoetermeer)”.

### Ontsnapping op klompen

“Toen we een eind hadden gelopen zagen we een man staan die ons riep”, diept Duerr uit zijn herinneringen op. “John liep door, maar ik ging naar hem toe en merkte dat hij dezelfde man was die ons eerder de weg had gewezen. Hij nam me mee en stopte me in een hooiberg en ging toen achter John aan. [Dit was de boerderij van de familie J.J. van Schie, red.] Een paar minuten later kwam hij met John terug. Hij zei ons dat we daar moesten blijven en dat die avond een dame zou komen om ons op te pikken en weg te brengen. Het wachtwoord zou “Roosevelt” zijn. We waren daar misschien een kwartier toen iemand ons riep. Eerst lieten we niets van ons merken, maar tenslotte waagden we het erop om te voorschijn te komen. Het was de bedoeling dat we naar een andere plaats gingen omdat de Moffen de buurt afzochten. Zij verkleedden ons als Hollandse boerenjongens, compleet met klompen. [dit werd gedaan door de boerin, mevrouw Van Schie, red.] Zij hadden ook fietsen voor ons en we zouden een man moeten volgen. Ik moest ongeveer 20 yards achter hem blijven en John dezelfde afstand achter mij. We moeten zo ongeveer twee uur hebben gefietst, alsmaar Duitsers passerend. Tenslotte bereikten we de stad Den Haag. De man bracht ons naar zijn kantoor, waar zijn vrouw op hem zat te wachten. De man, meneer Haust, ging vooruit naar zijn flat om te zien of de kust veilig was. Als hij niet binnen een paar minuten terug zou komen, zouden wij weten dat alles in orde was. Wij wachtten en gingen toen op weg naar de flat. Het was nogal een opgave om die klompen aan te houden. We staken net de straat over naar de flat toen twee Duitse

officieren de deur uitkwamen. Zij stonden buiten eventjes te praten en wij hielden ons stil op de hoek, totdat zij weggingen. Daarna gingen we door naar de flat, eerst onze klompen uitdoen, een oud Hollands gebruik. Meneer Haust woonde op de tweede verdieping in een mooie flat. We slaakten beiden een zucht van verlichting toen we daar goed en wel waren. Hier bleven we een week, terwijl meneer Haust voor ons contact zocht met de ondergrondse. We zaten bij meneer Haust midden tussen de Duitse Hoofdkwartieren. Links van ons zat de Wehrmacht, tegenover ons de SS en rechts van ons was het hoofdkwartier van de Gestapo. Op een avond, om een uur of zes, kwam een man van de ondergrondse ons ophalen. Dat was ene meneer Van Zwet. De Moffen wisselden van schildwacht tussen zes en zeven uur en dat was de beste tijd om ons te verplaatsen. In Holland had je om op een fiets te mogen rijden een vergunning nodig. En elke jongen of man tussen 17 en 40 was verplicht om in Duitsland te werken. Dat maakte het zo moeilijk voor ons”.

### Ondergedoken naast een V-2 basis

Duerr verhaalt verder: “We gingen op weg en alles ging goed totdat we bij een erg groot huis kwamen met een hoog ijzeren hek eromheen. Er hingen daar nogal wat Duitse soldaten rond, van wie sommigen dronken waren en die zwabberden voor ons uit. Een Duitse officier kwam tussen meneer Van Zwet en mij terecht en ik moest hem wel voorbij, want het begon donker te worden en het was bijna acht uur en daarna moest iedereen van de straat zijn. Ik rinkelde met mijn fietsbel en ik reed hem voorbij en even later hoorde ik ook John bellen en passeren. Niet lang daarna draaiden we van de hoofdweg af.

We stopten bij een erg groot huis en gingen daar naar binnen. Hier ontmoetten we Fred, een jongen van zowat onze leeftijd, die verondersteld werd in Duitsland te werken, maar die was ondergedoken. Zijn volledige naam is Fred Gransberg, ondergedoken Rotterdammer die op de villa van zijn oom paste. Fred was lid van de Nederlandse Binnenlandse Strijdkrachten, afdeling Wassenaar.

Wij leefden op de tweede verdieping, in twee kamers. Dit huis had elektriciteit en we hoorden dat dit kwam omdat er nogal wat Duitsers in de buurt woonden. Achter het huis, ongeveer 150



De bemanningsleden Elmer Duerr en John Donohue, links en rechts zittend; tweede van links is de heer F. Gransberg. De dame is een koerierster. (foto collectie H.A. van der Post, Leiden)

yards weg was een V-2 opslagplaats en een plek vanwaar zij die plachten te lanceren. Op elke heldere dag bombardeerden en beschoten Engelse Spitfires die V-2 locatie. Elke dag was ik aan het bidden voor bewolkt weer, zodat we even een onderbreking van de bombardementen konden krijgen. Ons eten ging van slecht tot slechter. De ondergrondse deed zijn best ons van eten te voorzien. Elke dag wachtten we tot acht uur op hen en als er niemand kwam dan aten we wat we voor handen hadden, zo er al iets was. En dan gingen we naar bed. Terwijl we daar lagen, beleefden we in spanning de lancering van de V-2's, want van zowat elke drie kwam er één naar beneden. Terwijl we daar met Fred woonden, zag hij kans nieuwe kleren voor ons te bemachtigen. Ik had een net bruin pak met een donkere overjas. John had een plusfour en een jas. Uiteindelijk werd het huis, zoals ik al verwacht had, door een bom getroffen en het achterdeel stortte in elkaar”.



De villa in Wassenaar die door de heer F. Gransberg in de gaten werd gehouden en waar Elmer Duerr en John Donohue een tijdje ondergedoken hebben gezeten. (foto collectie H.A. van der Post, Leiden)

## Bevrijding

50

“Weer moesten we verhuizen”, aldus Duerr. “Dit keer zouden we met een vrachtwagen gaan. Maar door wat verwarring kregen zij die vrachtwagen niet te pakken. Zij zagen echter op de een of andere manier kans een Duitse stafauto te bemachtigen. We zaten achterin en als we tot stoppen gedwongen zouden worden zou de chauffeur zeggen dat hij ons langs de weg had aangetroffen en op weg was ons naar het ziekenhuis te brengen”. Duerr had een vals persoonsbewijs waarop stond dat hij doofstom was met de bedoeling dat hij zich niet zou verraden door de taal. “Ik geloof graag dat we er half verhongerd uitzagen. Om het officieel te laten lijken, reed hij constant toeterend erg hard dwars door het midden van de stad, zodat het op een belangrijke opdracht leek. Tenslotte bereikten we onze bestemming. Hier ontmoetten we meneer en mevrouw De Carpentier en hun dochter Dorothey.

Bij deze mensen zijn we gebleven tot we door de Canadezen zijn bevrijd op 11 mei 1945. Terwijl we bij de familie Carpentier waren, hebben we gehoord dat Mac (John MacCormick) door de Duitsers was doodgeschoten. Joe (Walker) en Cas (Casstevens), de tweede piloot, waren in de buurt van Rotterdam ondergedoken bij de ondergrondse. De andere vier zijn niet ver van de plaats van de crash opgepikt en krijgsgevangen gemaakt.

Na te zijn bevrijd hebben ze ons naar Brussel gebracht. Vandaar zijn we naar Namen gegaan, waar het Amerikaanse Hoofdkwartier was gevestigd. Na nieuwe kleding te hebben ontvangen en een medische keuring te hebben ondergaan ben ik naar Le Havre in Frankrijk gebracht om daar op een boot naar huis te wachten. Op 9 juni 1945 ben ik aan boord gegaan van de U.S. Hermitage, op weg naar huis”.

## De twee piloten

Van zes bemanningsleden kennen wij nu de lotgevallen. Blijven nog over die betreffende de piloot Joseph Walker, de 2e piloot Ralph Casstevens en de andere zijluikschutter John MacCormick. Eerst maar de wederwaardigheden van deze twee piloten. Gingen Duerr en Donohue naar het Westen, Walker en Casstevens kozen voor de richting naar het oosten. We laten Leen Dogterom het woord doen: “We hadden, net als iedere boer bijna, spruiten en die gingen niet meer naar de veiling. Het was zo’n beetje het einde van de hongerwinter en veel mensen uit de steden waren op “hongertocht”. Zij waren uit op alles wat eetbaar was. En zo verkochten wij de laatste spruiten aan deze mensen. Als ’s avonds de oogst aan spruiten uit het land naar de boerderij kwam, stonden de mensen al te wachten. We hadden een schepje waar ongeveer een kilo op kon en dat werd verkocht voor een kwartje. In tijd van tien minuten was zo’n partijtje uitgedeeld. Toen een van de spruitenplukkers en ik daarmee bezig waren, was er op een gegeven moment tumult. We zagen dat er bij Van Zetten, bij die inham, waar de vaart even om dat huis heen loopt, een ophoopte was en toen hoorden we ineens van iemand: “daar liepen piloten rond van dat vliegtuig!”. Mijn broer Jan zei: “ik ga er naar toe, jij redt het wel”. Dus hij liep er heen, zelf was ik bezig met mijn laatste klanten en daar komt hij aan met twee piloten! Hij had ze gelijk maar meegebracht, want ze waren bezig de vaart over te steken met een plank en niemand deed wat. Er waren een hoop mensen bij, die met de handen in de zakken op een afstandje naar die kerels stonden te kijken, bang natuurlijk. Ik schrok me rot. Afijn, Jan die loodst ze gelijk naar binnen. Ik zei tegen de mensen, een stuk of acht, misschien tien die er nog waren “jullie hebben gezien wat hier gebeurt, jullie begrijpen wel dat dit voor ons levensgevaarlijk is, dus houd je kop dicht”. Nee, maar dat kwam voor elkaar. Achteraf zijn we verraden door een van de spruitenhalers. Maar die mannen waren allebei gewond, allebei aan hun voorhoofd. We verstonden ze niet, dus, ja, daar zaten ze. Jan zijn vrouw ging die wonden verzorgen en toen kregen ze een glas melk. Ik zeg: “jongens, dit gaat vast niet goed. Als iemand ons verraadt, dan komen die Duitsers en dan gaan wij nog tegen de muur”. In een van die hooibergen hadden we van balen stro een hol gebouwd. We besloten ze eerst daarin onder te brengen. De Ondergrondse was er inmiddels ook en die zouden ze weghalen, zo gauw mogelijk”.

## Feldweibel

De boerderij van de familie Dogterom had nogal wat bijgebouwen en hooibergen, voor buitenstaanders nogal onoverzichtelijk en dat kwam met de gebeurtenissen die spoedig zouden volgen heel goed uit. Van het plan om ze in het strobouwsel onder te brengen werd overigens afgezien. Het zou voorlopig de kleine koeienstal worden. Daar stonden geen koeien meer in, alleen wat veilingbakjes en veilingkisten en wat andere spullen. Leen: “Ik liep voorop, die twee Amerikanen liepen achter me aan en er waren nog een paar mensen bij van de Ondergrondse. Ik kijk en zie twee Duitsers op een tandem aankomen. Die stappen van die tandem af en zetten die tegen een roe van de hooiberg en zonder dat ze mij gezien hadden was ik al terug. Ik rende achteruit, ik zeg: “weg,



Leen Dogterom. (foto collectie L. Dogterom)

Duitsers"! Ik deed de staldeur open, hup, die twee kerels er in en die van de Ondergrondse waren ineens weg, die was ik helemaal kwijt en daar stond ik midden op het erf. Ik dacht, jullie verstoppem je daar wel. Midden op het erf stond ik daar stil te staan, en die Duitsers kwamen door een ruimte tussen twee gebouwen aanzetten. Ik keek een beetje verwonderd op, maar ze vonden mij niet zo onschuldig. Ik kreeg een revolver in mijn zij en van de Feldwebel moest ik naar binnen en zo kwam ik in de keuken. Die andere Duitser was de voordeur ingegaan en had de hele zaak daar onder controle. In de keuken waren aanwezig Jan, mijn broer, met zijn hele gezin, mijn vader en een paar hongerlogeetjes uit Voorburg. De Feldwebel woonde in de bunker aan de Voorweg en die had ik toch wel meer gezien, die andere niet. Deze moest op ons passen en dan ging de Feldwebel, samen met Jan zijn vrouw huiszoeking doen en wij werden zolang in die keuken vastgehouden. Ik dacht, ja, ik moet eens met onze bewaker gaan praten. Je moet weten dat die soldaat daar met z'n revolver in de deuropening stond, een doodzenuwachtige knul. Hij zei dat ze Amerikaanse piloten moesten hebben. Ik zei: "die zijn hier niet". Ik vertelde wel, dat ik een vliegtuig naar beneden had zien komen. Ik dacht, dat kan ik wel vertellen. "Nee, maar die piloten moesten hier zijn". "Dat is niet waar; heeft iemand dat jullie verteld?" "Ja, dat had iemand verteld". Ik zei: "dan kan ik je dit wel zeggen, die heeft jullie goed op weg gestuurd. Dan kunnen ze nu ergens anders met die kerels uit de voeten". Ik weet niet waar ik het idee vandaan haalde. Ze zeggen wel eens: hoe groter leugen, hoe meer geloof. Hij begon me te geloven, hij had niks dreigends meer. Tijdens het gesprek bleek, dat hij geen Duitser, maar Oostenrijker was. Hij vertrouwde mij toe dat hij zo verlangde naar het einde van de oorlog, want hij wilde zo graag naar huis. Maar inmiddels was die Feldwebel teruggekomen en had in dat voorhuis natuurlijk niks gevonden. Toen begon die Oostenrijker wat ik geopperd had te vertellen tegen die Feldwebel. En die dacht, dat kan best eens waar wezen. Bep, de vrouw van Jan, gaf ze allebei een hompje kaas; ze kregen ook nog een beker melk. Uit dezelfde bekertjes waaruit die Amerikanen een half uur daarvoor nog gedronken hadden, ze waren nog niet omgespoeld, maar daar hebben ze niks van gekregen hoor! En toen zijn ze weggegaan, die hebben we verder nooit meer gezien".

## Tegen de avond

"Maar die piloten zaten nog wel in die kleine koeienstal", weet Dogterom nog te vertellen, "dus ik er naar toe. Ik doe de deur open en ik sta voor het stalraampje, ik zeg: "hallo" en nog eens hallo en toen kwamen ze achter een stelletje kisten vandaan. Ze hadden zich verstopt. Door het stalraampje heen hadden ze me wel voor die Duitser uit zien lopen, met het pistool in mijn rug. Ze deden het helemaal voor. Ja, dat moest ik wel geweest zijn! Ze begrepen ook wel dat er groot gevaar was en ja, wat nou? We hebben ze toch nog even naar binnen gehaald en toen hebben we vergadering gehouden, want de Ondergrondse zou ze weghalen, maar dan weet je niet hoe lang vijf minuten kunnen duren. Het begon te schemeren. Ik zeg tegen Jan: "we moeten besluiten, want dit kan zo niet. We moeten ze via de Binnenweg wegsturen, naar die molens. De Ondergrondse kan ze dan via de Achterklapweg opvangen. En zo gezegd, zo gedaan. Ik meen, dat ze die molens nog wel gevonden hebben, maar toen was daar niemand. Ze hadden een kompas, dus ze konden de weg vinden richting Rotterdam, want ze wilden naar Rotterdam. Ze hebben Bleiswijk gehaald en toen heeft de Ondergrondse ze daar opgevangen en verder geholpen. Het waren alle twee hele grote kerels, tegen de twee meter wel. Later werd ons verteld dat ze richting De Biesbosch wilden en daar overgezet zouden worden, maar dat is duidelijk nooit gebeurd".

## De twee piloten op de vlucht

Toen leden van het Zoetermeers en Benthuizen's verzet lucht kregen van het feit dat er in de boerderij van de familie Dogterom aan de Zegwaartseweg Amerikaanse vliegers zouden zijn, werden Jaap Havenaar, nog maar kort uit het kamp Vught, en Jannie Olivier daar naar toe

gestuurd. Ze moesten zich gedragen als etenhalers uit de stad en hadden een zak met burgerkleding bij zich, zogenaamd om die te ruilen voor spruiten. Ze waren natuurlijk bestemd voor de Amerikaanse vliegers. Zij hadden echter begrepen dat de twee inmiddels de Zegwaartseweg waren overgestoken de polder weer in.

De heer Wim Olivier, de broer van Jannie Olivier en de heer Meertens hebben dezelfde avond nog geprobeerd hun spoor te volgen. Zij zijn toen naar de Bleiswijkseweg gegaan en naar de afgeknotte molen. Daar woonde de familie Van Gelder — die kende Wim Olivier — en durfde dus wel te vertellen dat het tweetal bij het hertenkampje aan de Bleiswijkseweg was overgestoken naar de Rijksweg. Intussen was het donker geworden en het zoeken moest toen voorlopig worden gestaakt. De volgende morgen zijn zij naar het hertenkampje gelopen en vandaar naar een zwarte schuur langs de Rijksweg. In die schuur konden zij de lang niet geroken geur van echte Engelse sigaretten ruiken en op de grond lagen nog de peuken. De Amerikanen waren daar zonder twijfel geweest en het leek logisch dat zij richting Rotterdam waren gegaan. Dat kon worden nagetrokken bij Cor Heijstek in Bleiswijk, die lid was van de Binnenlandse Strijdkrachten. De vluchtters waren in Bleiswijk opgevangen en ondergebracht bij Paul Rozendaal.



Ralph C. Casstevens (links) en Joseph R. Walker (rechts) op hun onderduikadres in Berkel, te weten bij de familie Havenaar. (ontleend aan: De Dag dat het Manna viel van Jaap van der Zwan)

## Slingerend op de fiets

Leo Bolleboom heeft geschreven over de gebeurtenissen die de piloten vervolgens meemaakten: “In de late avonduren van 22 februari 1945 werd er plotseling gebeld bij Paul Rozendaal in Bleiswijk. Toen hij de deur opende om te kijken wie er zo laat nog op pad was, keek hij in het gezicht van twee voor hem onbekende personen. Al snel werd het hem duidelijk, dat hij te doen had met gestrande piloten en liet hen binnen. Onder het genot van een heerlijke kop koffie vertelden de twee wie ze waren en van waar ze kwamen (...). Omdat zijn broer in het verzet zat, besloot Paul Rozendaal hem de andere dag te waarschuwen, dat hij piloten in huis had. Enkele uren later, het was toen al klaarlichte dag, begaf Jan Rozendaal zich met enige helpers naar Bleiswijk om de gestrande vliegers op te halen. Jan Rozendaal was Commandant van de Ondergrondse Berkel, Bergschenhoek en Bleiswijk.

Besloten werd, dat de twee voorlopig onderdak zouden krijgen bij de familie Jan Benschop aan de Bonfut. Met geleende fietsen kwamen ze terug naar Berkel, waarbij doodsangsten waren uitgestaan. Blijkbaar hadden de Amerikanen nog nooit op een fiets gezeten, want toen ze langs de Rodenrijse vaart fietsten slingerden ze van de ene kant van de weg naar de andere, bang als ze waren om in het water te rijden. Bij de familie Benschop zouden ze maar enkele weken blijven, omdat ze daar op een gegeven ogenblik wel heel erg thuis gingen voelen. Dan waren zij er meestal als de kippen bij om zich te goed te doen en zo veel mogelijk naar binnen te werken en dat dan in de hongerwinter! Om die reden vond Jan Rozendaal het dan ook op een gegeven moment wenselijk hen daar weg te halen en ze naar een ander onderduikadres over te brengen. Dat adres was bij Isaak Havenaar aan de Klapwijkseweg. Met zijn vrouw had deze wel ervaring in het verbergen van onderduikers. Tot aan de bevrijding zouden ze daar verblijven, waarna ze weer zijn teruggekeerd naar de Verenigde Staten”.

## Walker ziek

Mevrouw Havenaar beleefde enkele angstige uren. “Dat was het moment dat Joseph Walker, een van de twee piloten die hier ondergedoken zaten, ernstig ziek werd”, zo schrijft Bolleboom. “Door Jan Rozendaal was hij kort daarvoor, samen met Ralph Casstevens naar ons toegebracht om onder te duiken. Twee lange stevige jongens waren het. Later hoorden wij, dat ze in de buurt van Zoetermeer naar beneden waren gekomen. Dat zijn ziek zijn ernstig moest worden genomen bleek al vrij snel, want het duurde niet lang of de thermometer wees al 41 graden aan. Bij ons binnen ontstond er toen wel een lichte paniek. Want stel je voor, dat Joseph Walker in het ergste geval kwam te overlijden. Waar zouden we in zo’n geval aan kunnen kloppen om te zeggen, dat er ons huis een piloot was overleden? Nu was ons door Jan Rozendaal gezegd, dat als wij voor onderduikers een dokter nodig zouden hebben, wij daarvoor dokter Nijsten konden raadplegen. Dokter Nijsten zou daarvoor door de ondergrondse benaderd zijn geweest. Hij is toen ook inderdaad gekomen en heeft Joseph een middeltje gegeven waar hij veel baat bij had. De andere dag al was de koorts al aanzienlijk gedaald (...). Ook Ralph Casstevens en Joseph Walker keerden na enkele weken weer terug naar hun familie in Amerika (...). Van de beide piloten werd Joseph Walker bij thuiskomst tot kolonel bevorderd. Helaas zou hij van de vrijheid, waarvoor hij zo had gestreden, niet lang kunnen genieten. In 1948 sloeg het noodlot toe, toen hij zich tegen een berg te pletter vloog. Casstevens leidt heden ten dage een rustig leven in North Carolina en wil met alles wat er toen gebeurd is niets meer te maken hebben”.

## Een neger in het hooi

Van de bemanning hebben we het wedervaren van één van hen nog niet besproken, zijluischutter John MacCormick die in zijn eentje op pad was gegaan. Leen Dogterom verhaalt: “Jaap Havenaar kwam nog een keer bij me. Ze zochten nog iemand van de



Hooiberg bij de boerderij van Dogterom waar MacCormick gevonden werd. (foto collectie M.A.T. Koot)

bemannings, of wij die soms ook hadden!! “Ja, of wij die soms ook hadden”. Na alles wat wij meegemaakt hadden was ik blij dat ik hem niet had! “Ja, die twee waren door de Ondergrondse in Bleiswijk opgevangen en die waren onderweg naar De Biesbosch”, vertelde hij nog. “O, nou prima”. Maar zei hij; “we zijn er nog één kwijt. De Duitsers hebben er vier en wij hebben er vier en er moeten er negen zijn”. “Ja, dat weet ik niet”. Ik wist het ook niet. Er verlopen een dag of drie denk ik en we hadden een hooiberg met niet zo veel hooi meer. We hadden al veel gevoerd, het was nog een paar meter. Jan is die koeien aan het voeren en die klimt even in die hooiberg met een vork en die ziet daar een hoopje liggen, dat een beetje los ligt. Dus dat pak je het eerst, anders waait het uit de hooiberg en toen kwam er een heel verschrikte kop voor de dag! Een vliegenier! Jan schrok zich natuurlijk ook het lazarus en die kwam de stal binnen, helemaal wit. Hij zegt: “We hebben hem, hij zit in de hooiberg het is nog een neger ook”. Ik zeg: “wat moeten we dan?” Die man heeft al die tijd rondgezwakt, denk ik. Bep er bij. We moesten hem eerst maar eens een glas melk brengen. Nou daar was hij blij mee. Maar we zeiden wel: “blijven zitten”. Het was nog dag en we hadden nog de stuipen, want je kon elke dag nog weer huiszoeking krijgen. Het was ’s middags. Het personeel zat te melken en we waren aan het voeren. Zelf zat ik ook te melken en Jan haalde mij onder de koeien vandaan. Ik zeg: “Eerst wachten tot het personeel weg is, dat iedereen weg is”. Het kan op een maandag geweest zijn, maar dat weet ik niet meer, maar dat geeft niet ook. In elk geval was het een gewone werkdag. Even vijf uur was al het personeel weg en toen haalden we hem naar binnen, via de hooiberg gelijk de stal in. Dus hij zag maar een paar meter open lucht en toen was hij weer binnen. Hij zag er uit, niet te geloven, vies, helemaal zwart. Hij heeft zich gewassen en toen bleek het een blanke knul te zijn van ongeveer mijn leeftijd. Ja, maar verstaan doe je hem niet. Het was etenstijd, dus Bep snijdt voor hem ook een stapeltje brood. Hij zat daar raar naar te kijken. Later heeft hij verteld dat hij er niks van snapte. Hij dacht dat iedereen hier verrekte van de honger en hij kreeg een stapel brood!”

## De Zegwaartseweg af

Dogterom vervolgt: “Maar ik was op pad gegaan, want hij moest hier vandaan. Wij durfden hem niet te houden, ik zeg tegen Jan: “het is levensgevaarlijk, we zitten op een bom”. Ik op de fiets naar dorp, ik dacht ik ga kijken of Kentgens thuis is. [tandarts J. Kentgens was Commandant van de B.S. Zoetermeer en Benthuizen, red.] Maar ik kwam zo ver niet. Er komt een man uit het politiebureau, met een politiepak aan, ik kende hem wel en ik wist dat hij ook bij de Ondergrondse was. Hij kende Kentgens en kende ook Olivier. Ik had wel door kunnen rijden naar Kentgens, maar die zou er misschien niet geweest zijn en ik dacht ik heb er een. Ik zeg: “we hebben hem, de negende”. Hij zegt: “het is niet waar?” “Het is wel waar!” Hij zegt: “ik ga onmiddellijk waarschuwen”, en hij is toen naar Olivier gegaan. Dus die politiemann heeft de boodschap overgebracht. Eerst kwam er een vragen of hij fietsen kon. Yes, dat kon hij! Toen kwamen ze met z’n drieën met vier fietsen en een zak met kleding. Die kleren, die maakten de meeste indruk. Die Olivier was zo’n grote zware vent en die heeft gedacht, dat is ook zo’n grote kerel. Die andere acht schijnen allemaal van die grote kerels geweest te zijn. Hij hoorde niet bij de echte bemanning. Er was er een ziek en toen heeft hij daarvoor invaller gespeeld. Nou ja, dit was een gewone jongeman en die kreeg dus kleren aan, een broek, die kon hij van z’n lang zal z’n leven niet om z’n lijf houden, dus Jan die pakt een stuk touw, en toen op die fiets.

Hij had trouwens de hele Zegwaartseweg nodig! Ze zijn richting dorp gegaan en ik heb hem nagekeken zover als dat kon. Ik zag wel dat het van lieverlee toch wel beter ging. Maar hij had jaren niet op de fiets gezeten, misschien wel nooit! Dat is het laatste wat ik levend van hem gezien heb!

Waarschijnlijk heeft hij bij ons maar één nacht geslapen, ’s nachts in de hooiberg geklommen, lekker onder het hooi gekropen en heeft daar misschien nog wel geslapen, wie zal het zeggen. En het is puur toeval dat ook hij bij ons terecht is gekomen. Puur toeval! Als we proberen het te reconstrueren, dan is het vermoeden dat MacCormick ook richting Rotterdam wilde gaan.



Jaap Spijker schijnt hem doorgestuurd te hebben, die andere twee achterna, en toen is hij gaan zwerven. Wij vermoeden dat het ongeveer zo gegaan moet zijn. We hebben er later ook over nagedacht hoe het kwam dat hij zo zwart zag. Dat was niet van dat hooi van ons, maar er was één boer aan de Zegwaartseweg die klaverhooi in de hooiberg had, zogenaamd Luzernehooi. Als je daar een nacht tussen gaat kruipen dan denk ik dat je behoorlijk op een neger gaat lijken”.

## Slingierend op weg naar de Rotte

Wim Olivier vertelde jaren later over MacCormick: “Vanaf het moment dat John werd overgebracht van de boerderij van de familie Dogterom naar het huis van de familie Lodewijk kreeg hij een ander gevoel. Weliswaar nog dat van een Amerikaanse vlieger op de vlucht voor de Duitsers, maar hij werd weer met anderen verbonden. Van hoe het verder zou gaan had hij geen idee. Het was een verademing voor hem om weer in een huis te zijn, weer een bed te hebben, zich weer te kunnen wassen en scheren en niet te vergeten weer een warme maaltijd te genieten. Hij wist dat zijn verblijf hier tijdelijk was en dus maar zien wat de dag van morgen zou brengen. De Verzetsgroep, waarmede John intussen slechts zeer ten dele had kennisgemaakt, had intussen overleg gepleegd met de Commandant van het Plaatselijk Verzet. Deze verbleef, omdat hij door de Duitsers gezocht werd, in het Jachthuis te Zevenhuizen. Besloten werd nu om John MacCormick daarheen te brengen. [het was de heer Olivier zelf die deze gevaarlijke opdracht moest uitvoeren, red.].

Ik ging achterom, ging door de achterdeur naar binnen en trof in de achterkamer John MacCormick. Hij zat daar, witjes weggetrokken, gekleed in een burgerpak, stond direct op toen hij mij in de deuropening zag staan en had maar één vraag: “You are from the Dutch Underground?” Toen mijn antwoord bevestigend luidde was John ongelooflijk blij. Hij omhelsde mij als het ware. Zijn vreugde valt te verklaren uit het feit dat hij slechts één hartstochtelijke wens had, namelijk terug naar de geallieerde linies. Het was hem bekend dat “the Dutch Underground” hem daar kon brengen.

56

Ik heb hem verteld, dat ik hem zou meenemen en dat verwachtte hij ook. Minder opgetogen was hij over het feit dat het transport per rijwiel zou plaatsvinden. In geen jaren had hij gefietst. Toch wilde hij het wel proberen en na hartelijk dank te hebben gezegd aan de heer en mevrouw Lodewijk voor het tijdelijk onderdak ving de tocht aan. Althans de poging daartoe. Dat was nu een geslinger van jewelste, doch geleidelijk ging het beter. Met John was afgesproken, dat een koerierster [een zuster van de heer Olivier, red.] voorop zou fietsen, zo’n 150 tot 200 meter voor ons uit. Als zij van de fiets zou afstappen en naar het achterwiel zou kijken, dan was er gevaar en moesten John en ik terugkeren om de tocht op een later tijdstip te herhalen. John en ik spraken af niet naast elkaar, doch achter elkaar te gaan fietsen, omdat wij, indien hij door de Duitsers gepakt zou worden, zouden doen alsof wij elkaar niet kenden. Alles verliep vlekkeloos, wij kwamen geen Duitse militaire posten tegen. Af en toe keek ik om of John mij bleef volgen”.

## Een “postman”

“Op een gegeven moment hoorde ik een vallende fiets en zag John nog net in de struiken verdwijnen”, herinnerde de verbaasde Olivier zich. “Onbegrijpelijk. Dat hij vanwege zijn onvaste zit op het rijwiel van de fiets was gewabberd, zou mij normaal zijn voorgekomen. Onbegrijpelijk echter was het te verklaren, waarom hij ervandoor zou gaan. Snel ging ik naar hem toe en begreep wat er gebeurd was. Op het rijwielpad, waarop wij reden kwam van tegenovergestelde richting een postbode aan. John had wel tegen de vijand gevochten als lid van de geallieerde Luchtmacht, maar hij had blijkbaar geen idee hoe de tegenstander er uit zag. Het droeg een uniform en dat betekende gevaar. Het was gauw uitgelegd, dat het geüniformeerde verschijnsel op het rijwielpad een “postman” was.



Het Jachthuis te Zevenhuizen toen het gebied in 1944-45 geïnnundeerd was. (detail schilderij; foto Stichting John Mac Cormick, Zoetermeer)

De fietstocht ging dus over het rijwielpad dat langs de Rijksweg ligt tot aan het punt waarop deze autoweg de Rotte bereikt bij de drie molens van Zevenhuizen. Daar keerde de koerierster die de “verkenning” verzorgde terug naar Zoetermeer, omdat aan de overzijde van de Rijksweg, achter de spoordijk een andere verkenners geposteed was.

Bij het punt waar de Rotte de Rijksweg kruist, verlieten John en ik het rijwielpad, staken de weg over, gingen de spoorlijn over en vonden aan de andere kant van de spoordijk de man die ons vanuit het Jachthuis tegemoet was gekomen en gecontroleerd had of voor dit laatste deel van de tocht de route “schoon” was. Dat was het geval en zo was het dus eigenlijk een eenvoudig karwei om een piloot over te brengen. Mits goed uitgedacht en goed uitgevoerd verliepen deze deeltaken van het verzet steeds vrijwel vlekkeloos.

John werd in het Jachthuis enthousiast ontvangen. Zelf was hij ook blij daar te zijn. Hij trof daar mensen aan die allen slechts één doel kenden, namelijk de VRIJHEID voor Europa en voor Nederland. John kon weer volop praten met mensen en dat waren dan verzetsmensen van wie enigen Engels spraken”.

### **Het jachthuis bij de Rotte**

De leiders van het Zoetermeerse verzet waren ondergedoken, omdat zij gezocht werden door de Duitsers. Zij hadden een onderkomen gevonden in een jachthuis in Zevenhuizen, ver van de bewoonde wereld en aan de rand van een groot geïnnundeerd terrein. Commandant van het Zoetermeerse verzet was de tandarts Joop Kentgens. Heel veel jaren later heeft hij zijn verzetsverhaal verteld aan een aantal van zijn familieleden. Daarbij ging het ook om de ontsnapte zijluikschutter John MacCormick: “Op een gegeven moment, op 22 februari 1945, kreeg ik een koerier en die deelde mee, dat er een Amerikaans vliegtuig neergestort was bij Zoetermeer en dat er negen inzittenden waren die in alle windstreken en richtingen verdwenen waren. Ze waren niet ernstig gewond. Eén was er opgevangen door een van mijn mensen, bij een boer aan



Engelse vliegers die waren ondergedoken in het Jachthuis in Zevenhuizen. (foto collectie J. Kentgens, België)

de Zegwaartseweg, bij de familie Dogterom. Hij had een paar nachten in een hooiberg geslapen en op een gegeven moment werd hij toch ontdekt. Die boer wist niet wat hij er mee aan moest, want hij kreeg iedere dag voedselhalers uit Den Haag, Rotterdam en Delft. Dus hij kreeg veel vreemde mensen over de vloer en wilde die Amerikaan wel kwijt, en wist toevallig iemand die misschien wat kon doen. En die iemand die misschien iets kon doen was niet bij het verzet, maar die wist ook wel iemand die het misschien zou kunnen doen en die was wel bij het verzet. Zodoende kreeg ik op een gegeven moment bericht dat er een Amerikaan zou komen, en dat was John MacCormick, een Amerikaan van Ierse origine. MacCormick is een Ierse naam. Wij hebben hem welkom geheten en hij had al gauw door, dat we met iets bezig waren wat eigenlijk niet mocht, of waarvan hij wel dacht dat het niet zou mogen en toen hebben we gezegd: “We zijn met dingen bezig die wij niet mogen doen en waar voor ons ieder de doodstraf op staat. Als jij je aan de Duitse autoriteiten meldt en zegt: “Hier ben ik, een Amerikaanse vlieger, ik ben neergestort”, dan wordt je krijgsgevangen gemaakt, je hebt misschien een rottijs, maar je houdt er wel het leven bij. Een andere keus is, dat je met ons mee wilt doen, maar daar willen we geen invloed op uitoefenen. Je hebt nou zo langzamerhand wel een indruk gekregen ervan. Wat doe je?” “Ik blijf bij jullie natuurlijk”. Dus is hij gebleven. En daar hebben we erg veel plezier van gehad, van die jongen, een machtig aardige vent. Het belangrijkste was dat we wisten dat er miljoenen geallieerden bestonden, Amerikanen en Engelsen, Zuid-Afrikanen, Australiërs en Nieuw-Zeelanders. We hadden er nooit een gezien en daar stond er een levend voor ons! Dat was een heel aparte sensatie en het was een bijzonder prettig mens, een rustige vent en die kon ons met mate op de hoogte brengen van wat er gaande was. Vergeet niet, de invasie in Normandië was al gebeurd, die was in juni 1944 en ik heb het nu over februari 1945. Hij zei: “Ja, we hebben het consigne gekregen: dat wij niet mogen proberen om de linies te kruisen, over de grote rivieren heen, want de oorlog is bijna afgelopen, probeer maar onderdak te krijgen bij de Nederlanders en dat zul je echt wel vinden”. Ja, hij wilde dolgraag blijven en hij gaf ons iedere dag vreselijk harde fitness, wat goed voor ons was, dat deden ze in het leger en ook in de Air Force”.

## Aandenken aan John

Dorothy Philips was al heel lang de vriendin van MacCormick. “Ik heb John op mijn 13e leren kennen, maar ik was lang voor mijn leeftijd. We gingen samen naar Football- en Basketbalwedstrijden. En ik volgde de wedstrijden waarin John meespeelde. Hij was mijn held. Dan liepen we het hele meer rond. Ik weet nog, dat we een keer hadden gezwommen en hier wandelden. John sloeg zijn arm om mij heen en kustte me. Dat was mijn eerste kus. Ik ging in de oorlog in Washington werken. Ik hoorde van mijn moeder, dat John om mijn adres had gevraagd. John kwam mij opzoeken. Dat was fijn, maar er hing ook een schaduw over. Hij vertelde dat hij naar Europa ging. Er speelde een orkestje bij de Potomac. Ik weet het nog precies. Ik hoorde toen voor het eerst de Bolero van Ravel. Dat stuk is later veel voor mij gaan betekenen. Het deed me aan John denken. Voordat John in de trein stapte gaf hij mij een sierraad met een blauwe steen erin. Dat was van zijn moeder. Hij vroeg of ik het wilde bewaren. Als hij terugkwam zou ik een ander krijgen. We namen afscheid en ik heb hem nooit meer gezien”.

## Vuurgevecht op 29 april 1945

Zoals al eerder werd vermeld mocht de top van de B.S. Zoetermeer/Benthuizen als onderkomen gebruik maken van een jachthuis in Zevenhuizen. Van daaruit werden allerlei ondergrondse activiteiten ondernomen. Behalve de leden van de BS zaten er in het jachthuis ook John MacCormick en de complete Engelse bemanning van een bij Nieuwerkerk aan de IJssel neergestorte bommenwerper ondergedoken. Op 29 april 1945 werd het jachthuis omsingeld door Duitsers en brak er een hevig vuurgevecht uit.

Piet van Driel was een van BS-leden: “Maar als wij de Rijksweg gingen afstropen dan ging Mac



John MacCormick. (detail, foto collectie J.A.H. Lingle, USA).

mee, bewapend en die stond dan ook om twee, drie Duitsers heen die wij hadden aangehouden Hij deed met alles mee. Wat dat betreft was hij een normale verzetsman. Hoe dat nou gekomen is dat die Duitsers op zondag 29 april hier een overval gedaan hebben, dat is altijd nog een raadsel.”  
Joop Kentgens, commandant van de BS: “Tijdens dat eerste vuur ben ik zelf beschoten, ik kreeg een ontzettende klap. Alles werd rood. Toen wachtmeester Van Rij te horen kreeg dat ik door het hoofd geschoten was, heeft hij het commando overgenomen. En toen die Duitsers zich terugtrokken en achter die dijk verdwenen, toen heeft Van Rij zijn kans schoon gezien en het commando gegeven “En nu uitbreken!” Inmiddels had John MacCormick het huis verlaten. Maar halverwege kreeg hij een schot in zijn achterhoofd. Hij moet op slag dood geweest zijn. Van Rij is over die dijk heengelopen naar de andere kant en heeft die Duitsers onder vuur genomen. In die tussentijd hadden die Engelsen en wat er aan Nederlanders over was de gelegenheid om aan deze kant, richting Rijksweg naar de spoorlijn te lopen en ze hebben het gehaald, dankzij de verregaande dapperheid van Van Rij. Van



Enige leden van de BS Zoetermeer/Benthuizen bij het watermachien van Spijker, nu gemaal Palenstein. Staande van links naar rechts: neef van Van Rij, Joop Kentgens, Jaap van Rij, Jas van Haaster, Piet van Driel, Goof van Driel, (midden) Nic. Van de Bosch (voor) Tinus van Herwijnen, Theo Vonk en Tinus Vonk. (foto collectie E.W. van den Burg)

Rij die zelf eigenlijk ongedekt lag, heeft door een automatisch geweer, waarschijnlijk een mitrailleur, twee geschoten gehad. Daar heeft hij een zware inwendige bloeding van gekregen, waardoor hij bewusteloos geraakt is, in het water gevallen is en verdronken. (...) In de dagen nadat Van Rij en John MacCormick gesneuveld waren, is er ook in Zoetermeer nog geschoten, waarbij twee van mijn mensen nog gesneuveld zijn en die liggen dus ook begraven, samen met Jacob van Rij en John MacCormick, dat zijn Jan Hoorn en Cornelis van Eerden. Dat waren er dus vier in totaal. En die liggen gevierd bij de Oude Kerk, onder het opschrift "Het Vaderland getrouwe".

Ik heb toen een brief gekregen van de vader van John MacCormick, "The removal of his life", dat is zo uitgevoerd en die begrafenis heeft met militaire eer plaatsgevonden. De Amerikanen hebben daar zeer grote aandacht aan besteed en dat heeft op de bevolking van Zoetermeer een diepe indruk gemaakt. En zo liggen deze mannen gezamenlijk onder de Oude Toren van Zoetermeer."

### Na MacCormick ook Van Rij gevonden

De heer S. Wobbles, toegevoegd officier van de BS Zevenhuizen verklaarde in zijn rapport: "Op Woensdag 2 Mei 1945, in den loop van den morgen, ben ik met enkele mensen van de E.H.B.O. het terrein bij het Jachthuis af gaan zoeken. Bij het schuurtje achter het huis van J. de Koster vonden wij het lijk van John MacCormick. Hij had een schotwond in het achterhoofd. Wij hebben hem vervoerd naar de begraafplaats en hem daar in het lijkenhuisje afgelegd. Vrijdags ongeveer 20.45 uur is hij daar begraven.

We waren Maandag, de dag na den overval, al direct op zoek gegaan naar wachtmeester L.J. van Rij en John E. MacCormick. Het lichaam van MacCormick vonden wij direct, doch we mochten het eerst Woensdag van de Duitschers vervoeren. Woensdagmiddag kregen we van de

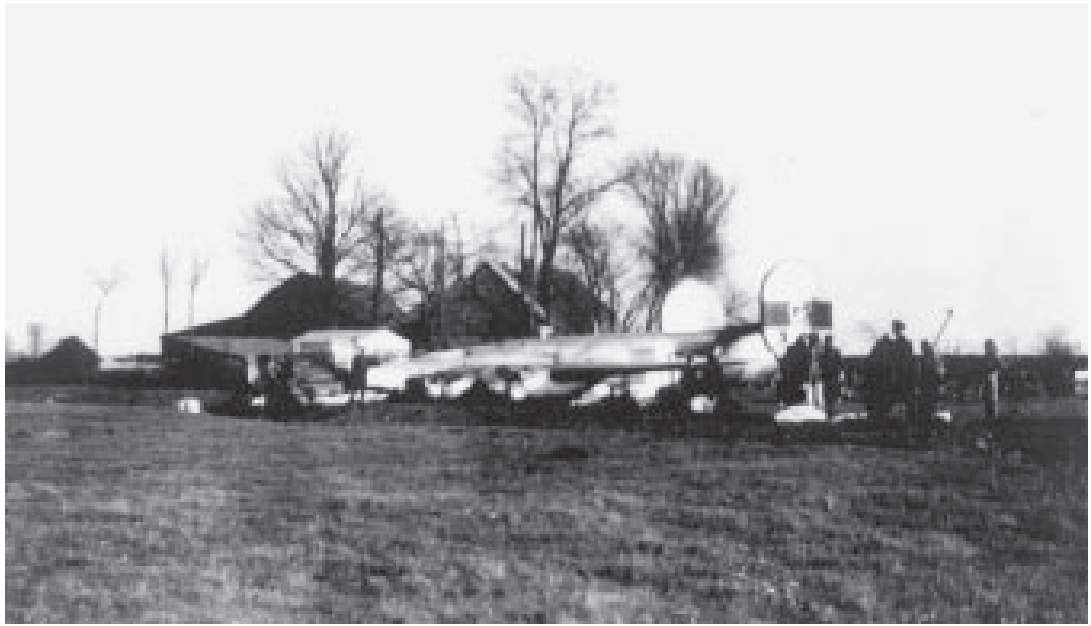
Duitsers bericht, dat er in het vennetje nog een dode lag. We zijn er toen direct op uitgegaan, daar we meenden, dat dit den wachtmeester Van Rij zou zijn, die we niet hadden kunnen vinden, omdat het zoeken niet openlijk kon geschieden. Toen we het lichaam vonden, bleek het inderdaad den wachtmeester te zijn. Volgens de Duitschers hadden ze hem in het water gevonden met een sten in de hand. Hij is eveneens naar Zevenhuizen vervoerd. Bij het afleggen bleek, dat hij twee schotwonden in den linker schouder had, vlak naast elkaar, dus waarschijnlijk van een automatisch wapen. Er waren geen uitschotopeningen. De wachtmeester is eveneens Vrijdagavond begraven. Hierbij is door mij gesproken over het moedig optreden van den wachtmeester Van Rij en heb ik hem als voorbeeld gesteld voor ons allen. Door den Pelotons Commandant Zevenhuizen is hierna het Onze Vader gebeden”.

### **De dramatische 26e februari 1945**

Behalve MacCormick en Van Rij waren er twee maanden eerder ook nog andere slachtoffers te betreuren geweest: gewone burgers! De al eerder aangehaalde Bert van der Post verhaalt: “Dat vliegtuig lag daar en mensen uit Zoeterwoude, Zoetermeer en Stompwijk die gingen eens poolshoogte nemen bij dat vliegtuig. Tinus Janson vond het best en die Duitsers vonden het wonderwel ook goed. Ze kropen er op en ze gingen er in. En nu komen we op iets dat ik nooit meer zal kunnen vergeten. Aan de Weipoortseweg in Zoeterwoude woonde ene mevrouw Den Elzen-Zonderop. Zij zei op de middag van 26 februari 1945 tegen mij: “Bertus, ik ga met je mee naar ome Tinus”. Die kende ze ook goed, want in haar jonge tijd had ze daar gewerkt. “Dan gaan we even naar dat vliegtuig kijken en dan ga ik meteen naar mijn ouders toe”, die woonden in Stompwijk aan de Overmeer. Dus ik ga met deze vrouw, een moeder van vijf kinderen, mee op de fiets. In de Zuidbuurt ging ik mijn schoonzuster ophalen, daar kwamen we ook langs, die heette ook Den Elzen en zo gingen we met z'n allen op de fiets naar De Geer. We zetten onze fiets daar aan de kant neer en we staan daar zo even te wachten en toen hoorden we al dat er al eerder een vliegtuig heel laag overgevlogen was. Het was een vliegtuig van de



De herbegravenis van John MacCormick op 31 oktober 1945 bij de Oude Kerk.



De Jolly Duck nadat hij in brand was geschoten. (foto collectie P. Roos, Zoetermeer)

geallieerden, zo een die je in die tijd vrijwel dagelijks over zag vliegen om het verkeer te beschieten. De mensen dachten: wat zou die nou moeten? En toen wij daar arriveerden, kwam het voor de tweede keer, er zat een minuut of vijf tussen, zo kort maar. Er was toen niet één vliegtuig, maar het waren er een paar [volgens Jaap van der Zwan waren het drie van het 542e RAF-squadron, red.] en het was niet alleen maar overvliegen, nee, ze kwamen aan en ik hoorde die Duitsers roepen: “Deckung” Ik wist niet eens wat dat betekende “Deckung”. Ik zette het op een lopen, want ik hoorde toen al rrrrrrrrrt, dat ratelen van die mitrailleurs. Ik liep bij dat vliegtuig weg en het erf op en toen zag ik die mevrouw Den Elzen onderste boven rollen. Ik wist toen nog niet dat ze dood was.



De kinderen Van Bommel. (foto collectie H.A. van der Post, Leiden)

Ik had vlak naast haar gestaan en ik ben toen de dans dus wel ontsprongen. Ik liep naar de boerderij en toen stond Tinus Janson daar bij die deur en hoorde dat geratel van de mitrailleurs. Hij dacht, ik ga maar even kijken, en zo ging hij z'n ongeluk tegemoet. Hij kwam bij dat vliegtuig en inmiddels kwamen de jagers alweer naar beneden en bij de tweede beschieting is Tinus Janson omgekomen. Achteraf zeggen ze, hoe heeft hij dat kunnen doen, maar dat is natuurlijk zottigheid”.

### Een kist in natura

“De begrafenis was heel emotioneel”, kan Van der Post zich herinneren. “Tinus Janson en mevrouw Den Elzen zijn tegelijk begraven, hier in de Zuidbuurt. Het was toen ook heel moeilijk om een kist te krijgen. Ze konden wel aan een kist komen, maar die moest betaald worden in natura. Ze wilden er boter en kaas voor hebben, dat was toen gewoon zo.

De vrouw van Tinus Janson, mevrouw Janson-Klijn wilde na alle gebeurtenissen geen dag langer dan nodig was, op de boerderij in de Geer blijven. Haar broer, Gerrit Klijn heeft na de oorlog de boerderij nog enkele maanden beheerd, maar toen de mogelijkheid zich voordeed is zij naar de Verlaatweg in Zoeterwoude verhuisd. Bij de eerste beschieting is mevrouw Den Elzen omgekomen en twee kinderen Van Bemmelen uit Stompwijk, Jopie van Bemmelen en haar broertje Gerrie. Ik weet nog goed, dat toen de beschieting achter de rug was, er mensen hulp gingen verlenen. Als eerste hebben ze mevrouw Den Elzen op een trapleer gelegd en naar de wagenschuur gebracht. En toen we bij dat vliegtuig gekomen waren werd ook dat meisje Van Bemmelen gevonden en ik heb gezien dat ze helemaal verminkt was. Ik denk dat Tinus Janson de enige was die toonbaar voor de familie gekist is, mevrouw Den Elzen niet, die was ook wel verminkt, maar niet zo erg als die Jopie van Bemmelen. Die dode kinderen werden ook naar de wagenschuur gebracht. Maar er waren nog twee broertjes bij en een zusje, ze waren met zijn vijven. Een van de broertjes, Ed van Bemmelen is naar het ziekenhuis gebracht”.

### Gewonden naar Elisabeth

Dokter Kortman wist later nog over de gewonden te vertellen: “Het neergeschoten vliegtuig kreeg permanente bewaking. Er waren voortdurend veel nieuwsgierigen om naar dat wrak te kijken. Zo ook op 26 februari. Ik reed met Piet van Zon mee en rijdend over de Hogebrug zagen we dat jagers over het wrak cirkelden en het na korte tijd in brand schoten. Toen wij er aan kwamen waren de jagers weg. Er lagen doden en gewonden. Of er Duitse slachtoffers waren weet ik niet. Wel stond er een flinke Duitse ambulance. Ik vroeg die te mogen gebruiken om de gewonden af te voeren, maar die kreeg ik niet. Toen hebben wij een kaasbrik geleend, daar dik stro in gelegd en daar de gewonden op en zo heeft Piet ze naar de Elisabeth in Leiden op de Hooigracht gereden”.



Mevrouw Den Elzen-Zonderop. (foto collectie H.A. van der Post, Leiden)





## Kogelgat in haar rok

Ed van Bemmelen was met vier broers en zussen ook gaan kijken. "Heel veel mensen gingen naar dat vliegtuig kijken. Wie had er ooit een vliegtuig gezien van zo dicht bij? Weet je wat het was? Wij hadden al dagen lopen zeuren of we er heen mochten en dan mochten we niet. Maar op een gegeven moment mochten we toch en op die bewuste maandagmiddag zijn we er met z'n vijven op de fiets naar toe gegaan, onder leiding van mijn oudste zus Sjaan. Zij kende ook redelijk Duits. Ik had het vliegtuig enkele dagen eerder ook de noodlanding zien maken. We waren buiten aan het spelen en het kwam heel laag over de huizen heen. We waren in dat vliegtuig en toen werd er ineens geschoten. Iedereen rende alle kanten uit en mijn zusje, Jopie die omgekomen is, was zó panisch van schieten. Zij is dwars tegen de volle laag ingelopen. Niemand heeft haar meer mogen zien, behalve de timmerman en mijn vader. Mijn vader voor de identificatie en de timmerman om de maten van het kistje op te nemen. Zelfs mijn moeder mocht haar niet meer zien. Wij waren daar met z'n vijven, Sjaan, Jan Wim, Gerrie en ik. Mijn oudste zus die had Gerrie tussen haar benen om hem te beschermen. In haar rok zat een kogelgat en die kogel is in de ingewanden van mijn broertje blijven steken en daar was niets meer aan te doen. Zelf had ik een doorschot, hier van mijn schouder tot aan mijn andere zij. Die is er aan de ene kant ingegaan en aan de andere kant er uit. Niemand die het kan begrijpen, ikzelf ook niet, dat er van binnen geen vitale delen zijn geraakt. Ze dachten eerst nog dat ik één long kwijt was. Maar als je ziet wat ik doe en gedaan heb in mijn leven, nou, dan bestaat dat niet".

## Nooit meer bevrijdingsdag

"Ik weet niet hoe ik van dat vliegtuig naar de stal ben gekomen", vertelt Van Bemmelen verder. "Ik weet alleen dat ik daar lag en er lagen er nog meer naast me. Ik weet verder dat ik in Leiden in het ziekenhuis bijkwam, in het Elisabeth, en dat het eerste wat ik vroeg was hoe het met Gerrie was, want ik wist dat hij naast mij vervoerd was. Dát wist ik nog wel, maar hoe dat weet ik niet, maar daar was geen redden meer aan. Toen hij wegging naar het ziekenhuis leefde hij nog wel, maar onderweg is hij al overleden. Het was het eerste wat ik vroeg, maar daar kreeg ik geen antwoord op. Van mijn zusje wist ik niet eens, dat heb ik pas naderhand gehoord. Ik heb zes weken in het ziekenhuis gelegen en toen kwam hier de veldwachter, ik meen dat Van Arkel het was, die kwam ook nog eens aan de deur vertellen dat ik ook dood was. Gelukkig deed

mijn vader open en werd het horen van die boodschap mijn moeder bespaard. Voor haar is het nooit bevrijdingsdag geweest. Je begrijpt niet dat ze zo oud geworden is. Ze is bijna 101 geworden, maar bevrijdingsdag is het voor haar nooit geweest!”

## Ironie

Roger Freeman schreef in zijn *Mighty Eighth Diary* over het voorval: “Een van de meest tragische ironieën van de luchtoorlog betrof die geallieerde vliegers, die ontsnapten uit boven vijandelijk gebied neergeschoten vliegtuigen om later door bommen of kogels van eigen zijde te worden gedood. Zo nu en dan gaf dat een nog meer deprimerende draai aan zo’n situatie, waarbij onbedoeld een vriend een vriend doodt. Een voorbeeld, waarin de bemanning van luitenant J.R. Walker verwickeld raakte in zo’n geval, volgde op een aanval op een rangeerterrein in Northeim op 22 februari 1945. Voor hun Groep, de 392e Bomb Group, was de hoogte om te bombarderen ongeveer 6.000 feet, (ongeveer 1.800 meter) de laagste ooit geïnstrueerd en bedoeld om de precisie te verhogen bij het aanvallen van een doel in een klein gebied.

Het Duitse luchtafweergeschut was bij Northeim niet erg effectief, maar in de buurt van Amsterdam ondervond de 392e formatie beter gericht vuur. Motor, nummer 3 [de Amerikanen nummerden de motoren van links naar rechts kijkend in de vliegrichting, red.] van Walker’s B-24 werd uitgeschakeld, maar nog zorgwekkender was de teruglopende hoeveelheid brandstof. Bij de Nederlandse kust besefte Walker, dat hij niet in staat zou zijn om de Noordzee over te steken en koos er daarom voor om langs de kust naar het zuiden te vliegen tot hij bevrijd gebied zou bereiken. De Liberator verloor snel hoogte en moest een buiklanding maken in de omgeving van Zoeterwoude, waar hij tot stilstand kwam naast het huis en bijgebouwen van boer Tinus Janson. Behalve de staart was het vliegtuig niet ernstig beschadigd en de bemanning liep slechts lichte verwondingen op. De boer en andere Hollanders hielpen de jonge Amerikanen en regelden dat zij onderdak kregen bij de Ondergrondse.

Vier dagen later keerde een verkenningsvliegtuig van het type Spitfire terug naar zijn basis met foto’s van het kustgebied ten westen van Den Haag. Op sommige filmbeeldjes was duidelijk een redelijk onbeschadigde Liberator te zien. Een al lang bestaande instructie schreef voor dat alle geallieerde vliegtuigen, die in vijandelijk gebied waren neergekomen en weinig schade hadden opgelopen moesten worden vernietigd, om te voorkomen dat de vijand kennis zou kunnen nemen van nieuw ontwikkelde apparatuur en verbeteringen.

Later, op dezelfde dag schoten RAF jachtbommenwerpers de Liberator in brand, maar helaas werd de weldoener van de bemanning, boer Janson die, en dat was niet zo verstandig, naar buiten kwam om naar het schouwspel te kijken, gedood door de kogels uit hun mitrailleurs”.

Bert van der Post verhaalt verder vanaf de grond: “Het vliegtuig is bij de beschieting in brand gevlogen. Het heeft wel flink gefikt, maar de concentratie van het vuur was rondom de cockpit en het was zelfs zo dat het vliegtuig er door kniekte.

Ik was er destijds kapot van, van alles wat ik toen gezien heb, maar ja het is meer dan een halve eeuw geleden en dan zie je nog maar weer eens terug en dan denk je goh, wat was dat een consternatie en vooral ook het feit dat mijn oom, Martinus Janson er bij betrokken was”.



Martinus Janson, zijn vrouw en de jeugdige H. van der Post. (foto collectie H.A. van der Post, Leiden)

## De sloop van het vliegtuig

Met de beschieting was het enorme vliegtuig nog niet opgeruimd. Bert van der Post: “Over het slopen van het vliegtuig valt nog wel het een en ander te vertellen. We moeten ons realiseren dat het bijna het einde van de oorlog was. Dat er allang geen treinen meer reden en dat het Westen vrijwel afgesloten was van de rest van Nederland. Natuurlijk hadden de Duitsers het hoogwaardige materiaal goed kunnen gebruiken. Toch was het de uitdrukkelijke wens van de mevrouw Janson dat het gevaarte, hoe dan ook, zo spoedig mogelijk weggehaald zou worden. Door de inventiviteit van twee dorpsgenoten, de heren Jan van Rossum en Maarten Bakker was het mogelijk dat het vliegtuig in betrekkelijk korte tijd werd gesloopt en afgevoerd. Zij maakten gebruik van gewoon handgereedschap. Met een koubeitel en een zware vuist werd het minstens twee millimeter dikke aluminium doorklieft en zodoende tot vervoerbare delen verwerkt. Het is gauw verteld, maar in de praktijk deed zich een aantal niet te onderschatten problemen voor. Het ging allemaal naar wens zo lang de beitels maar goed scherp waren, maar dat was nu juist het probleem. De hardstalen beitels moesten regelmatig worden geslepen. De enige manier om dat ter plaatse te doen was het gebruik maken van een zandslijpsteen en die was natuurlijk minder geschikt voor het harde staal van de beitels. Ik herinner me nog als de dag van gisteren, dat ik urenlang de slijpsteen met de hand stond te bedienen. Er was echter geen alternatief. Toch heeft men kans gezien om het vliegtuig in ongeveer drie weken in verplaatsbare brokken te verdelen. De stukken aluminium werden door middel van een touw en met de beschikbare handkracht naar de ringvaart gesleept en in een Westlander gestort. Een Westlander is zo'n schuit waar de tuinders hun groenten mee naar de veiling vervoerden. En toen kwam het tweede probleem. Er waren namelijk geen hijswerktuigen of kranen in de buurt en die zouden eigenlijk nodig zijn om de vier zware motoren van hun plaats te krijgen. Ook dit werd opgelost, want Maarten Bakker timmerde een stevig plankier waar de motoren één voor één op



Jaarlijks worden de gevallen op 29 april herdacht bij het graf voor de Oude Kerk, zoals hier rond 1990. Van links naar rechts: Piet Lengkeek, Rien Slootmaker, Joop Kentgens, alle drie van de BS; Ben Twigg, oud-voorzitter 75th Infantry Division USA; De Koning, Royal Airforce Association afd. Den Haag en Rolph Beier, captain 32nd Tactical Fighter Squadron Soesterberg. (foto collectie J.Kentgens)

werden gerold. Vervolgens werd aan Gerrit Klein, een zwager van Tinus Janson gevraagd, om de oude bruin in te spannen. Dit paard sleepte de zware motoren met groot gemak tegen de hoog oplopende dijk naar het schip. Daar werden de steromotoren kantelend over dikke houten balken de Westlander ingerold. Het schroot werd afgevoerd naar het huis van Jan van Rossum aan de Zuidbuurtseweg in Zoeterwoude, waar het opgeslagen werd achter zijn huis. Zo kort na de oorlog stonden de kopers niet te dringen en mevrouw Van Rossum, die de resten van de bommenwerper steeds weer in verband bracht met de dramatische gebeurtenissen daaraan verbonden, wilde er zo spoedig mogelijk van af. Toen de mogelijkheden van vervoer na de oorlog weer wat beter werden is alles definitief afgevoerd naar de schroothandel”.

### *Bombardementsvlucht*

*Adriaan Morriën*

*Hoe weinig wij van vliegmachines weten!  
Het moet nu koud zijn in den winternacht  
Onder een hemel waarin sterren bleeken,  
Boven een land dat op verschrikking wacht.*

*En zelfs al zouden de piloten in hun jassen  
Zich warm en veilig voelen achter glas,  
De fraaie sterren hen opnieuw verrassen  
Als vroeger bloemen tusschen wuivend gras;*

*Hoe ver zijn zij van wat ons hier beneden  
Ontroert en aan de aarde bindt:  
Een kamer waarin dankbaar wordt gegeten,  
Een stilte door het klokgetik bemind.*

*Zij vliegen in het ronken der motoren  
Dat verre echo's in de ruimte wekt,  
Over de zee die geen geluid laat hooren,  
Boven een land dat zich in 't donker dekt.*

*Zij zien rivieren in het maanlicht blinken  
En vinden zich aan teekenen terecht  
Van steden die hun zoeklicht laten zinken  
Zooals men goedenavond zegt.*

*En zonder haat zien zij hun bommen springen,  
Vervolgt hen het vijandelijk vuur;  
't Veelvoudig licht heeft schoone aarzelingen  
In de ontzaglijkheid van ruimte en uur.*

*Zij kennen een toewijding in 't vernielen  
Die hen ontroert zooals zij ons ontzet:  
Veel tegenstrijdigs ligt in onze zielen  
Bijeen als kindren in hetzelfde bed.*

*Het vliegtuig dat zich raaklings heeft ontladen  
Rust nu als speelgoed zingend in hun hand;  
Als hen de dood niet aan zijn strand doet dalen,  
Landen zij veilig in het vaderland.*

## Het monument in de Geerpolder

Op 22 februari 2005 werd in de Geerpolder een gedenkteken onthuld ter herinnering aan de bemanning van de Jolly Duck en de burgerslachtoffers. De vertegenwoordiger van de Amerikaanse ambassade las na het hijsen van de Stars en Stripes en het Roodwitblauw het volgende telegram voor: “As the last wartime commander of the 392nd Bomb Group, I would like to thank you all for being here today. I greatly appreciate your presence at the unveiling of this memorial, which tells the story of one of our crews. But this is about much more than just that crew. It is also about a Dutch community in the last months of World War II. It is important that the entire story is remembered. And so I especially thank Ad Moest and Alex van Os for their many hours of work to create this memorial. It exists only because of their efforts.

Sixty years ago, on February 22, 1945, a B-24 Liberator bomber that came to be known as Jolly Duck took off with other 392nd Bomb Group planes on a bombing mission to Northheim, Germany. The nine men in this plane were originally part of six different crews, but each was required to fly 35 combat missions. One man was on his very first mission; one man was on his 35th. Six of the nine men had flown over 29 missions each, so they were a very experienced crew.

On their way back to England, they ran low on fuel and were forced to crash-land here, on Tinus Janson's farm. Miraculously, no one was seriously injured, either in the plane or on the ground. After getting out of Jolly Duck, the crew split up. Four were captured right away. The other five were found by members of the Dutch Underground and kept safely hidden for the rest of the war. The exception was S/Sgt John MacCormick, who chose to actively participate in the resistance movement. He was with members of that group in a hunting lodge near Zevenhuizen when he was killed during a German raid on April 29, 1945. The other casualty that day was Jacob van Rij, a Dutch police sergeant and strong supporter of the resistance.

S/Sgt MacCormick was the last man in the 392nd Bomb Group to die as a direct result of enemy action. In all, 825 of the Group's combat airmen — over 21 percent of our fliers — were killed in action; 84 of these men are buried or memorialized here in Holland, at the Netherlands American Cemetery in Margraten.

What happened at this place 60 years ago did not just affect the nine Americans who crashed at this farm. It also involved the Dutch people who lived in this community. Four were killed when the Royal Air Force strafed Jolly Duck on February 26 in an attempt to destroy it before the Germans stripped it of valuable items. Many more Dutch patriots sheltered our five airmen, risking not only their own lives but also their families' lives. And when John



Herdenkingsplaquette ter nagedachtenis aan de neergestorte Jolly Duck, haar bemanning en de burgerslachtoffers, onthuld 22 februari 2005 naast de boerderij van Janson in de Geerpolder. (foto collectie A.C.J. Vermeulen)



Het land naast de boerderij van Janson in de Geerpolder waar de Jolly Duck is neergekomen; op de achtergrond de moderne skyline van Zoetermeer in 2005. (foto collectie A.C.J. Vermeulen)

MacCormick was killed, you honored him as if he were one of your own countrymen. He was buried in Zoetermeer with the same Resistance rites given to Jacob van Rij. These two men rest side by side to this day.

The memorial plaque that is unveiled today is a reminder of innocent Dutch victims of the war. It is also a reminder of the men in the 392nd Bomb Group who were killed in action or captured, and those who evaded capture with the help of courageous Dutch patriots who risked everything in the name of freedom.

Sincerely,  
Col. Lawrence G. Gilbert, USAF (retired)



# Bronnen

## Literatuur

Bolleboom, L., Op 5 Mei ben ik Opnieuw Geboren. Uitgave boekhandel Olree Berkel en Rodenrijs. Pijnacker, Drukkerij Grafia 1989

Dettmar, W., Die Zerstörung Kassels, Eine Dokumentation, Fuldabruck 1983

Freeman, R., Mighty Eighth War Diary. London, Jane's Publishing Company Limited.

Freeman, Roger A., B-17G Flying Fortress in World War 2. Wisconsin USA, Motorbooks International Osceola 1990

Hawkins, J.L., 392nd Bomb Group, Twentieth century crusaders. B&M Braddock eds., Paducah USA, Turner Publishing Company

Irving, David J., Poel van Vuur (de bombardementsoorlog tegen Duitsland 1942-1945). Hoorn, Uitgeverij West-Friesland 1963

Jansen, A.A., Gevleugeld Verleden. Baarn, Forum Boekerij, Ad. M.C. Stok

Jansen, A.A., Sporen aan de Hemel. Hollandia B.V. 1979

Kroniek, Leiden 3 november 1945

Morriën, A., Berijmd Verzet. Amsterdam, Uitgeverij "De Telg" 1946

Suetan, Orgaan van de Stichting "Oud Zoeterwoude"

Tute, W., D-Day, Normandië 6 juni 1944. Bussum, Van Holkema en Warendorf 1974

Vermeulen, Ton., Dorp in Oorlog; Zoetermeer 1940-1945. Zoetermeer, Historisch Genootschap Oud Soetermeer en Gemeentearchief Zoetermeer 2000

Vickers, jr. Colonel R.E., Liberators from Wedling, Manhattan Kansas USA, Sunflowers University Press

'Zomer 1943 crashte Amerikaans vliegtuig op plaats waar nu Siemens gevestigd is', in: Dorpcentrum Journaal, mei 1995

Zwan, J. van der., De Dag dat het Manna viel. Den Haag, J.N. Voorhoeve

Zwanenburg, G., En nooit was het stil, Den Haag Koninklijke Luchtmacht 1993



## Archieven, bibliotheken en andere bronnen

Amerikaans Oorlogskerkhof Neuville-en-Condroz, F.M. Dessente.

Gemeentearchief Zoetermeer, archief Gemeentebestuur 5/314, militaire graven 1940-1945

Historisch Genootschap Oud Soetermeer, bibliotheek en documentatie

Internet: <http://www.b24/aircrew/jollyduck.jpg>

Kassel, Stadsarchivaris, Herr Klaube

Kassel, Foto Bettke

De Onbekende soldaat. E.O. documentaire 1995

Politie Sliedrecht

Politie Nieuw-Beijerland

Stichting John MacCormick, de heer M.A.T. Koot

Stichting "Oud Zoeterwoude"



H. van der Post (links) en F. Gransberg. (foto collectie H.A. van der Post, Leiden)

## Personen

Andeweg, A.G. Capelle aan de IJssel  
Baggerman, Gerrit en Wout  
Bakker, H., Hummelo  
Bemmelen, E. van., Stompwijk  
Bru, R.L., U.S.A.  
Bruijn, familie de  
Burg, de heer J.M. van den., Koudekerk aan den Rijn  
Chmielewski, S.C., USA  
Deurr, E. †, USA  
Dogterom, L.  
Driel, P. van †  
Gilbert, col. Lawrence G., USA  
Gransberg, de heer F., Den Haag  
Holden, H.T., U.S.A.  
Hoogland, de heer A.M.  
Jansen, de heer A.A.  
Keijzer, de heer D.  
Kentgens, de heer J., België  
King, lt. Col. Ralph, Den Haag/USA  
Klos, de heer H. †  
Koetsier, de heer H.M.  
Koot, de heer M.A.T.  
Kortman, de heer W., Zoeterwoude  
Kruize-van de Kaaden, mevrouw., Bennekom  
Leeuwen-Meurs, mevrouw C. van., Zoeterwoude  
Lingle, de heer J.A.H., USA  
Loef, de heer L. †,  
Meer-Janson, mevrouw van der., Stompwijk  
Moers-De Vree, mevrouw M.C.J.  
Nagle, de heer F.J., USA  
Niekerk, de heer W. van., Canada  
Nieuwenhuijsen, de heer N.  
Nootenboom, de heer H., Strijen  
Olivier, de heer W. †, Lisse  
Olsthoorn-Kemp, mevrouw., Zoeterwoude  
Oosterhout, de heer H.A.H. van  
Ouwkerk, mevrouw., Oosterhout  
Philips, mevrouw D., USA  
Post, de heer H.A. van der., Zoeterwoude  
Rainey, Lt. Col. Walt, Den Haag/USA  
Roos, de heer P.  
Shea, de heer H. †, USA  
Schie, de heer N.J. van., Leiden  
Spruit-Van Marwijk, mevrouw  
Switsar, de heer A.C.  
Ven, de heer B.F.F.H. van der  
Vermeulen, de heer A.C.J.  
Volmer, de heer M., North Dakota U.S.A.  
Waaij, de heer P. van., Benthuizen  
Wery, de heer L.H., USA  
Wehrmeyer, de heer F.  
Wobbes, de heer S., Zevenhuizen



# Chronologie

- 29-08-1939 Mobilisatie
- 10-05-1940 Inval van de Duitsers in Nederland  
Gevechten bij Zoetermeer
- 14-05-1940 Bombardement op Rotterdam
- 15-05-1940 Nederland capituleert
- 07-1940 Duitse soldaten gelegerd in Zoetermeer, officieren grotendeels bij burgers  
ingekwartierd
- 12-1940 Registratie van postduiven verplicht
- 01-1941 Persoonsbewijs verplicht voor iedereen boven de 14 jaar
- 25-02-1941 Februaristaking in Amsterdam; gevolg: strengere maatregelen tegen Joden, eerste  
doodvonnissen
- 18-06-1941 Verplicht inleveren van koper, tin, nikkel en messing
- 02-07-1941 “Oude” politieke partijen ontbonden, in Zoetermeer o.a. ARP, CHU en Liberale  
Staatspartij
- 14-04-1942 Invoering van de Duitse Arbeidsinzet (Arbeitzeinsatz); een jaar later waren reeds  
360.000 Nederlanders tewerkgesteld, waaronder honderden Zoetermeesters
- 29-04-1942 Dragen van de Jodenster verplicht
- 04-08-1942 Houden van Duiven verboden
- 27-11-1942 Zoetermeesterse kerkklokken gevorderd
- 1943 Nederlandse militairen verplicht in krijgsgevangenschap te gaan; gevolg:  
aprilstakingen, invoering avondklok
- 06-05-1943 Alle mannen tussen de 18 (1944: 16) en 35 jaar moeten zich melden voor  
tewerkstelling in Duitsland; onmisbaren krijgen van het Arbeidsbureau een  
Ausweis
- 13-05-1943 Vordering van radio's
- 30-07-1943 Amerikaanse bommenwerper stort neer bij de Bleiswijkseweg; twee  
bemanningsleden gesneuveld, anderen gevangen genomen
- 31-07-1943 De twee gesneuvelde bemanningsleden worden begraven bij de Hervormde Kerk

- 1944 Toenemend aantal razzia's in Zoetermeer en omgeving
- 05-09-1944 Dolle Dinsdag, zuidelijk Nederland in oktober en november bevrijd
- 11-1944 Burgemeester Vernède duikt onder in Leidschendam; hij wordt opgevolgd door de NSB'er J.C.W. van Dijk
- 12-1944 Begin van de hongervinter; Zoetermeer wordt overstroomd door etenhalers uit de steden
- 12-12-1944 Zoetermeeders gedwongen om aan de Rijksweg 12 te werken
- 24-12-1944 Alle mannen tussen 16 en 40 jaar opgeroepen voor arbeidsinzet; grote razzia's
- 22-02-1945 Amerikaanse bommenwerper maakt noodlanding in Zoeterwoude op de grens met Zoetermeer Van de negen bemanningsleden worden er vier gevangen genomen en de overigen duiken onder
- 26-02-1945 De vrij onbeschadigde bommenwerper wordt door Engelse jagers in brand geschoten, waarbij vier burgerslachtoffers vallen, onder wie Tinus Janson
- 05-03-1945 Tweede noodziekenhuis ingericht in de leegstaande woning van de burgemeester aan de Stationsstraat
- 30-03-1945 Fabriek van Nutricia getroffen door een vliegtuigbom
- 29-04-1945 J.L. van Rij en John MacCormick gesneuveld bij gevecht in Zevenhuizen Eerste voedseldroppings, die negen dagen aanhouden
- 05-05-1945 Duitsland capituleert  
Duitsers overvallen Binnenlandse Strijdkrachten (BS) in Zoetermeer; Jan Hoorn en Cornelis van Eerden komen om het leven
- 10-05-1945 Canadese troepen komen in Zoetermeer voor enkele dagen
- 29-08-1945 Bevrijdingsfeesten in Zoetermeer
- 31-10-1945 Bijzetting van de stoffelijke resten van de BS'rs J.L. van Rij, Jan Hoorn en Cornelis van Eerden en van de Amerikaan John MacCormick in het eregraf bij de Nederlands Hervormde Kerk
- 18-03-1946 De stoffelijke resten van E.A. West en F.J. Maynard worden overgebracht naar de Amerikaanse begraafplaats Neuville-en-Condroz, in de buurt van Luik. Op verzoek van de families zijn ze later herbegraven in de Verenigde Staten

Toestel	Boeing B-17F Flying Fortress	Consolidated B-24H Liberator
Motoren	4 x Wright R-1820-97 á 1200 pk	4 x Pratt & Whitney R-1830-65 á 1200 pk
Spanwijdte	31,62 m	33,53 m
Lengte	22,78 m	20,47 m
Leeg gewicht	14422 kg	16556 kg
Max. geladen gewicht	29712 kg	30754 kg
Max. snelheid	481 km/u op 7620 m hoogte	437 km/u op 7620 m hoogte
Operationele snelheid	180 - 215 km/u op 7620 m hoogte	330 km/u op 7620 m hoogte
Max. stijgvormogen	25 min. 42 sec naar 6100 mtr. hoogte	25 min bij 25402 kg gewicht naar 6100 mtr
Operationeel stijgvormogen	1 hr. 20 min naar 7620 m hoogte	1 hr naar 6100 m hoogte
Max. vlieghoogte	11430 m	8530 m
Operationele vlieghoogte	6400 - 8230 m	5490 - 6700 m
Reikwijdte	2092 km of 3542 km*	3380 km
Brandstof gebruik	606 L/u bij 180 km/u	
Max. bommenlast	4355 kg (inwendig)	5806 kg (inwendig)
'Normale' bommenlast	1814 kg	2268 kg

\* Latere versie van de B-17F hadden zgn 'Tokyo tanks' in de vleugels en konden hierdoor zo'n 4000 ltr. extra brandstof meenemen. De 'Yankee Dandy' had deze tanks echter niet. Informatie uit 'Mighty Eight War Manual' Roger Freeman.



De 5.000e B-17 gebouwd sinds de aanval op Pearl Harbor. (foto collectie E.W. van den Burg, Zoetermeer)



Eerder verschenen bij het Historisch Genootschap Oud Soetermeer onder meer de volgende publicaties:

- Gebundeld Verleden (1989): Jubileumboek van het Historisch Genootschap met artikelen over vroeg-20e-eeuwse geschiedenis
- Over de oorlog gesproken: Zoetermeer 1940-1945 (1990): Interview fragmenten over de tweede wereldoorlog
- Het Huis te Palenstein in Zegwaard (1993): Historische en archeologische informatie over een kasteel in de Dorpsstraat en zijn bewoners
- Historische straten in Zoetermeer: Stationsstraat (1995)\*: Monumenten en beeldbepalende gebouwen in één van Zoetermeers oudste straten
- Samen onder één dak (1995): Geschiedenis van de Adventkerksgemeente en de Remonstrantse kerk
- Over de Reguliersdam (1997): Historische en archeologische informatie over de Zoetermeerse overtoom in Rokkeveen
- De geur van krijt (1997)\*: Onderwijs geschiedenis en scholen in Zoetermeer
- Zeventien Zoetermeerse kerken (1998)\*: Alle kerkgebouwen in Zoetermeer
- Monumentaal groen in Zoetermeer (1999)\*: Parken en andere groengebieden in Zoetermeer
- Een Juweel van een Heilige (1999): Historische en archeologische informatie over Dorpsstraat 77
- Dorp in oorlog: Zoetermeer 1940-1945 (2000)\*: De tweede wereldoorlog in Zoetermeer uitgebreid belicht
- Vijf meter onder N.A.P.; Water in Zoetermeer (2000)\*: Polder- en vervenings-geschiedenis, waterbeheer
- Op de hoek van de Wallen (2001)\*: Bouw- en bewoningsgeschiedenis van Dorpsstraat 46
- De geschiedenis op straat, een ontdekkingsstocht langs de Zoetermeerse cultuurhistorie (2001): beschrijving van de 286 belangrijkste cultuurhistorische elementen in Zoetermeer, met vijf wandel- en fietsroutes (met kaart)
- De geschiedenis op straat, CD-ROM met beschrijving van de 286 belangrijkste cultuurhistorische elementen in Zoetermeer. Met veel kleurenafbeeldingen en uitgebreide zoekmogelijkheden
- De kerk van Crooneveen (2002): Historisch en archeologisch onderzoek naar de Zoetermeerse schuurkerk
- Deez' beide dorpen (2002): Zoetermeer en Zegwaard in 1799
- Een klassiek juweel (2002)\*: de Oude Kerk in Zoetermeer
- Een kasteel in de Dorpsstraat (2004)\*, het Huis te Palenstein in Zegwaard

De met een \* gemerkte publicaties zijn samen met de Gemeente Zoetermeer uitgegeven.

De publicaties zijn te koop in geselecteerde Zoetermeerse boekhandels en bij het Historisch Genootschap Oud Soetermeer.

't Oude Huis  
Dorpsstraat 7  
2712 AB Zoetermeer  
tel. 079 319 06 83  
e-mail: [info@oudsoetermeer.nl](mailto:info@oudsoetermeer.nl)  
[www.oudsoetermeer.nl](http://www.oudsoetermeer.nl)



