

15.
Wilnis
5 mei 1943

VICKERS WELLINGTON X
HE 727

Berging sept. 2002

Start : 4 mei 1943, 22.34 uur
Neergestort : 5 mei 1943, 02.18 uur
Vliegtuig : Twee motorige bommenwerper
Type : Vickers Wellington X
Registratie : HE 727
Squadron : RAF no. 428 (RCAF-Ghost)
Code : NA-K
Basis : Dalton / Yorkshire / Engeland
Neergestort : Wilnis, gem. Mijdrecht / prov. Utrecht
Oorzaak : Neergeschoten door Duitse Me 110 nachtjager

Bemanning:

Piloot : W/O 1 R.B. Moulton (RCAF) R/74234 gesneuveld
Bommenrichter/Schutter: Sgt. J.E.A. Thibaudeau (RCAF) R/94389 vermist tot 2003;
gesneuveld
Navigator : Sgt. G.C. Carter (RCAF) krijgsgevangen
Staartschutter : Sgt. J. White (RCAF) R/114141, vermist tot 2003;
gesneuveld
Telegrafist/Boordschutter: Sgt. H. Hoddinott (RAF) 1344173; krijgsgevangen

Doel : bombardement op Dortmund / Duitsland;
Vliegroute : Dalton, - ten Noorden van Texel-Dortmund–Egmond a.Zee
Aanvalsmacht : 596 bommenwerpers – 255 Lancasters, 141 Halifaxes,
110 Wellingtons, 80 Stirlings, 10 Mosquitoes.
De grootste – niet 1000-aanval van de oorlog en de eerste grote aanval op
Dortmund. 31 vliegtuigen gingen verloren waaronder 6 Wellingtons.

De doelmarkering was precies maar de tweede markering was te vroeg afgeworpen.
Daarbij trokken nep-vuren ook de aandacht van bommenwerpers. Ruim 300
bommenwerpers dropten de bommen binnen 5 km van het aangewezen doel- en
richtpunt en veroorzaakten grote schade in het centrum en noorden van de stad.
Geraakt werden o.a. de staalfabrieken en het havengebied.

De Wellington bereikte zonder al te veel problemen het doelgebied en wierp de
bommenlading met succes af. Tijdens de terugvlucht werd de bommenwerper
onderschept en neergeschoten door een Duitse Me-110 nachtjager van 2./NJG 1,
opgestegen van vliegveld Gilze Rijen met de bemanning: piloot Staffelpiloot Hans-
Dieter Frank en navigator Eisch Gotter.

RAF Wellington HE 727 in de aanval (uit Contrails maart 2001)

Het verhaal van de HE 727 was in 1995 en 1996 vele malen onder de aandacht en heel veel is er voor en na die tijd over gezegd en geschreven. CRASH heeft in de uitgaven van Contrails in genoemde jaren en daarna de ontwikkelingen gemeld.

In december 2000 en in de maanden januari en februari 2001 barstte een gigantische mediastorm los. Het motto van het 428 Squadron's 'Usque ad Finem' werd meer dan ooit bewaarheid. Bij alle particuliere inzet gold nu de strijdkreet: 'Tot het bittere eind'.

RAF Bomber Command gaf, als volgende stap in de 'Battle of the Ruhr', die duurde van maart tot juli 1943, opdracht in de nacht van 4 op 5 mei 1943 de tot dan toe grootste aanval van de luchtoorlog uit te voeren. Het doel was Dortmund in Duitsland en deze stad zou voor het eerst te maken krijgen met een geconcentreerde grootschalige aanval. Door de Bomb squadrons werden in totaal 596 toestellen klaargemaakt voor de missie; 225 Lancasters, 141 Halifaxes, 110 Wellingtons, 80 Stirlings en 10 Mosquito's. De Duitse luchtafweer en nachtjagers boekten die nacht 31 overwinningen, maar door het slechte weer gingen nog eens 7 Engelse vliegtuigen verloren. Van het 428 RCAF (Ghost) Squadron zouden twee Wellingtons niet terugkeren want beide werden door Duitse nachtjagers neergeschoten; de Wellington NA-D met registratie HE 864 werd op 5 mei om 02.16 uur neergehaald door de Me 110 van Uffz. Emil Heinzelman van IV./NJG1. De bommenwerper met een geheel Canadese bemanning stortte neer nabij Zwolle, twee leden kwamen om het leven en drie werden krijgsgevangen gemaakt. Het duurde amper twee minuten of een tweede Wellington van het 428 Squadron werd neergeschoten, maar nu in het westen van het land.

Ruggengraat Royal Air Force

Het prototype van de Vickers Wellington dateerde van 1936 en aflevering van de toestellen aan de RAF Squadrons begon in 1939. Het fungeerde in de beginjaren van de Tweede Wereldoorlog als de ruggengraat van de bombardementsvluchten door de Royal Air Force tot op het moment dat de luchtmacht overschakelde naar de zware viermotorige bommenwerpers, zoals de Halifax en legendarische Lancaster. De tweemotorige middelzware bommenwerper heeft gedurende de gehele oorlogsvoering allerlei taken uitgevoerd. Van verkenningsvluchten tot konvooibeschermer en van onderzeebootbestrijding tot bommenwerper. Het geesteskind van de ontwerper/wetenschapper Barnes Wallis met zijn speciale geodetische constructie was geschikt voor een verscheidenheid aan taken en bleek een robuust en betrouwbaar werkpaard te zijn. Het opvallende aan het toestel is, dat de aluminium constructie voor het grootste deel was bekleed met linnen.

De Wellington Mk. X was in principe gelijk aan de standaard Mark III versie, alleen de motoren waren sterker. Twee 14 cylinder Bristol Hercules type VI of XVI motoren van elk 1675 PK waren de krachtbron. Met een spanwijdte van 26 meter en lengte van bijna 20 meter kreeg het de militaire aanduiding; middelzware, langeafstands bommenwerper. Het had een bemanning van eerst zes, maar later vijf man. Deze bestond uit een piloot, bommenrichter/ neusschutter, telegrafist, navigator en staartschutter. Het gewicht leeg bedroeg bijna 12.000 kg. en maximaal geladen 16.500 kg. Het kon 3000 liter brandstof aan boord nemen om een maximale afstand van 3500 km te vliegen. Normaal was echter een retourvlucht van 2200 km. en had

men een bommenlading van maximaal 2000 kg. bij zich. Bij een normale volledig uitgeruste bewapende Wellington bedroeg de snelheid max. 360 km. per uur.

De bewapening bestond uit een Fraser-Nash geschutskoepel aan de voorzijde met twee machinegeweren en een staartgeschutskoepel met een vierling opstelling. Van de Vickers-Armstrong Wellington Mk. X zijn 3804 exemplaren gebouwd.

Wimpey verdwijnt in Wilnise grond

De Wellington met registratienummer HE 727 werd op 16 maart 1943 aan het RAF 428 Squadron afgeleverd.

De Wellington Mk. X code NA-K met aan de stuurkolom F/Sgt. Robert B. Moulton bevond zich op nog ongeveer vier minuten vliegen van de Nederlandse kustlijn, zo werd hem gemeld door de navigator Sgt. G.C. Carter; bijna thuis. De klok stond op 02.13 uur. Staartschutter J. White, bommenrichter J. E. Thibaudeau en radiotelegrafist Hoddinott zijn met hun gedachten op de thuisbasis Dalton in Engeland, maar het blijft oppassen. Hoddinot schakelde zijn intercom uit en begon te luisteren naar de radiosignalen van het squadron. Duitse nachtjagers waren op zoek naar terugkerende bommenwerpers, want geheel begrijpelijk kon de aandacht van de vliegtuigbemanningen wel eens 'afdwalen' en dan was men een gemakkelijk doelwit.

Eerste overwinning

Staffelkapitän Hans-Dieter Frank van het 2/NJG 1 (2e Nachtjagdgeschwader 1) patrouilleerde die nacht met zijn Messerschmitt Bf 110 in het centrum van Nederland. Opgestegen van vliegveld Gilze Rijen behaalde hij om 01.45 uur reeds zijn eerste overwinning. Een Short Stirling III, BK 658 van het RAF no. 15 Squadron met code LS-K crashte tussen Houten en Schalkwijk. De gehele bemanning kwam om het leven en is begraven op de Algemene Begraafplaats (Oud Leusden) te Amersfoort. Nu in zuidelijke richting vliegend kreeg hij nabij de radarpost Gorilla (ten zuiden van Nieuwegein) ter hoogte van Schoonrewoerd een volgende doel aangewezen. De Me Bf 110 draaide naar het noordwesten en zette de achtervolging in naar zijn tweede prooi.

Om 02.16 uur ratelden de boordkanonnen van de Me 110 van piloot Frank. De Vickers Wellington NA-K van Robert Moulton werd dodelijk getroffen in het midden van de romp. De nachtjager had een precisie aanval uitgevoerd, van achteren en schuin onder.

Hoddinott verklaarde op 9 mei 1945 in zijn debriefing rapport; 'Ik voelde het onbeschrijflijke geweld van de inslaande kogels van de nachtjager. Ik zette onmiddellijk de intercom aan en ontving de orders van de piloot om het vliegtuig te verlaten. Ik deed mijn parachute om en ging naar het voorste luik, gaf de piloot zijn parachute en sprong. Op dat moment brandde het toestel hevig maar ik ontdekte geen ongecontroleerde bewegingen. Maar, tijdens mijn daling zag ik zeer duidelijk dat het vliegtuig gehuld in vlammen neerstortte.'

RAF F/Sgt. H.H. Hoddinott zou in het Duitse gevangenkamp Stalag Luft Heydekrug als gevangenennummer 1137 de rest van de oorlog doorbrengen.

Radio-operator Carter vertelde op 10 mei 1945;

'We bereikten veilig ons doel en zonder problemen lieten we onze lading vallen. Op de terugweg vlak voor de Nederlandse kust werden we door jagers (red. nachtjagers) van onderen aangevallen. Naar mijn mening werden wij hoofdzakelijk geraakt in het midden van de romp en raakte het vliegtuig onmiddellijk in brand. De piloot verloor controle over het vliegtuig en gaf ons de order om te springen ongeveer twee

minuten nadat wij waren geraakt. Ik verliet het vliegtuig via het achterste luik en kreeg een tik op één of andere manier zodat ik enigszins bewusteloos raakte tijdens deze actie. Dat was het, totdat ik weer wakker werd in een klein grasveld in de buurt van een klein dorp (gemeente Uithoorn) in Holland met een snijwond in mijn kaak, waarschijnlijk veroorzaakt door de parachute.'

RCAF Sgt. G.C. Carter werd op transport gezet naar het krijgsgevangenkamp Stalag Korpernicus met gevangenummer 1123.

De NA-K maakte nog een wilde beweging naar rechts en stortte naar beneden. Voor piloot Moulton was er geen houden meer aan en samen met de bemanningsleden Thibaudeau en White liet hij het leven toen de Wellington zich in de Wilnis veengrond boorde. Later werden van Moulton (RCAF) nog lichaamsdelen gevonden en begraven op Algemene Begraafplaats in Wilnis. Sgt. J.E.A. Thibaudeau (RCAF) en F.Sgt. J. White (RCAF) staan tot op de dag van vandaag te boek als vermist; Missing in Action (MIA).

Hoe het allemaal begon

Ogenschijnlijk leek het stil te zijn met activiteiten rond de twee vermiste bemanningsleden van de Wellington HE 727, die nog altijd een onwaardige laatste rustplaats hadden tussen de wrakdelen van hun "Wimpey" met squadroncode NA-K net naast de Ir. Enschedeweg in Wilnis van de gemeente De Ronde Venen. Anno 2001 stonden zij nog altijd als vermist te boek maar er werd geknokt om een berging te realiseren, maar niet door de gemeente.

In juni 1995 bracht CRASH de onheilsplek van de Wellington HE 727 in kaart op het land van de heer E. van Selm. Toen in december 1995 enkele daadkrachtige heren uit de gemeente De Ronde Venen met CRASH in contact traden om de berging van de NA-K te willen initiëren, gingen men onmiddellijk aan de slag om dit met hen te realiseren. Met in het achterhoofd een mislukte poging in 1991 en het prijskaartje van Defensie van hfl. 1.000.000,---

Het was al lang bekend, dat met inzet van particuliere organisaties, zoals CRASH, en gespecialiseerde civieltechnische bedrijven, met behulp van sponsoring een berging op alle fronten kon slagen. Technisch was dit zeker mogelijk, nu nog de medewerking van de overheid. Na de eerste meting door CRASH in juni 1995 werden voor het eerst de omvang van de crashsite en de contouren van de wrakrestanten zichtbaar. Eén opmerking uit 1991 werd onmiddellijk afgestraft; het wrak bevond zich op een diepte tussen 2 en 4.50 meter en lag op de zandplaat die in deze omgeving aanzienlijk omhoog komt en het wrak lag niet zoals altijd door Defensie werd beweerd op 9 meter diepte.

De Wimpey lag volgens ons met z'n neus in het zand. Besprekingen kregen beslag zowel met de gemeente als de landeigenaar de heer E. van Selm. Na diverse vergaderingen en het plan van aanpak zoals dat op papier was gezet door CRASH, ontstond een totaal kostenplaatje van 'slechts' hfl. 100.000,--, voor twee weken werk, met alle voorzieningen die nodig zijn om een berging van de twee vermisten en het wrak te realiseren. In dit geval betekende het 1/10 van de calculatie van Defensie. Afspraken werden gemaakt en op papier gezet. Het actieplan liep gestaag door en een datum werd vastgesteld op 23 oktober 1995: dan zou met de werkzaamheden worden begonnen. In de voorbereiding werd door de instanties Regionale Archeologisch Archiverings Project en het Adviesbureau Geologie en Geofysica een gratis schaduwonderzoek verricht ter ondersteuning van het door CRASH uitgevoerde onderzoek; het resultaat was gelijk aan de CRASH rapportage. De gemeente was na overleg echter toch voorstander van een grotere betrokkenheid van Defensie om met name alle nationale- en internationale kanalen te bestrijken en af te dichten, ondanks het debacle van 1991. De heren van de inmiddels in De

Ronde Venen opgerichte Stichting Berging Vickers Wellington 1943 en CRASH waren het met deze stelling eens, doch vreesden toen reeds (met de ervaringen uit het verleden) dat het initiatief wel eens vruchteloos kon stranden. Die gedachte werd helaas bewaarheid toen in de besprekingen, waar namens Defensie / Klu Bergingsdienst Kapt. J. v.d. Berg de trend al gauw werd gezet; 'Particulieren mogen dit niet, daar kan ik niet mee samenwerken' enz. enz. De stichting Berging Vickers Wellington 1943 mocht wel het geld op een gouden dienblaadje aanleveren, iets waar de SBVW43 op dat moment niets voor voelde.

Schimmenspel

Er ontstond een schimmenspel. Vertegenwoordigers van Defensie, ministerie van Financiën en de bergingsdienst Luchtmacht kregen het roer om omdat de gemeente geen standpunt meer innam en zich liet overtuigen door Defensie. Meer en meer werd duidelijk dat Kapt. V. d. Berg op geen enkele wijze met particulieren een gezamenlijk doel wilde realiseren en uiteindelijk werd een 'onzinscenario' door Defensie ingezet; 'Er zit nog één bom in het wrak'. Hierdoor zouden allerlei financiële subsidies van de overheid loskomen, maar de verklaringen van de bemanningsleden die het overleefden spraken boekdelen; 'Alle bommen met succes gelost boven het doel'. (Tijdens de daadwerkelijke berging in 2002 zou overigens blijken dat er toch nog bommen aanwezig waren, daarover later).

De datum voor het begin van de berging op 23 oktober 1995 kwam ernstig onder tijdsdruk, en werd door al het geharrewar binnen de gemeente en Defensie uiteindelijk uitgesteld en vooralsnog afgeblazen. Een gemiste kans.

Een ieder die bij het project betrokken was en hetzelfde doel voor ogen had, bleef zitten met een enorme kater. Nog nooit eerder was een berging zo dicht bij geweest. Gesteld kan worden dat de particulieren alle ruimte aan de gemeente en de overheid boden, maar zij wilden hey in eigen hand nemen en konden het niet waarmaken. Het was volgens een algemene stelling; 'Een grof schandaal dat op deze manier de berging werd tegenhouden. Allemaal met een zelfde doel, maar medewerking was van de overheid niet te verwachten'. Een trieste constatering die bijzonder pijnlijk was speciaal voor de nabestaanden van de twee vermisten en nog meer voor de nabestaanden van de gesneuvelde bemanningsleden.

Een uiting van deze enorme teleurstelling stond enkele maanden na het afblazen van een bergingsactie in een grote krantenkop te lezen in de Telegraaf van 3 Februari 1996; 'Oorlog om berging gevallen bevrijders. Particulieren krijgen bij Defensie geen voet aan de grond'. In het verhaal uitten secretaris Jan Rouwenhorst van SBVW43 en bestuurslid Jan Springintveld van CRASH hun grote ongenoegen over de benadering en behandeling van overheidsdiensten wanneer een initiatief rond de berging van de Wellington letterlijk de grond in werd geboord. Ook kwam in het artikel de Nederlandse Federatie voor Luchtvaartarecheologie (NFLA) waarbij CRASH is aangesloten aan het woord. Voorzitter Adrie Roding gaf aan dat lopende besprekingen tussen de overheid en de NFLA juist aan deze misstanden een einde moet maken en het daarmee voor gemeenten duidelijk werd welke mogelijkheden er zijn, om binnen het wettelijk kader, bergingen zowel met als zonder Defensie of in samenwerking met hen te kunnen realiseren. Grondslag voor een mogelijke samenwerking was dat er in Nederlandse bodem nog altijd ca. 2000 vliegtuigwrakken zitten, waarin zich naar schatting 450 vermiste bemanningsleden tussen de wrakrestanten bevinden. De tijd dringt en als morele verplichting naar de nabestaanden en vermisten stelde de NFLA een structurele aanpak voor en een goede richtlijn om tot duidelijkheid en een gedegen uitvoering te kunnen komen.

Defensie zegde als reactie op deze publiciteit, éézijdig de besprekingen, die toen reeds twee jaar liepen, met de NFLA op. De door de NFLA ingebrachte conceptrichtlijn van september 1995 werd van tafel geveegd en er verscheen prompt op 11 maart 1996 een nieuwe richtlijn en daarin was geen plaats voor particulieren, zij het dat men wel vooronderzoek kon en mocht verrichten, de locatie bepalen en die informatie daarna op 'een gouden dienblad' overhandigen aan de overheid. Er ontstond een verharding tussen de NFLA en de overheid omdat een kans voor open doel was gemist. Het was toen klip en klaar, dat men bij Defensie een 'passieve' rol voorstond, tegenover de actieve lijn van de NFLA, maar van samenwerking was geen sprake meer terwijl dat nu juist de oplossing zou zijn.

Voor CRASH en SBVW 43 was van opgeven geen sprake, maar nu zou er zich een bureaucratisch spel ontwikkelen dat een smet zou worden op het nobele streven van de particulieren en de naam van Nederland, vooral omdat wij altijd hoog opgeven over onze bevrijders.

Nu werd er door Defensie een spel gespeeld over de ruggen van deze bevrijders. Sgt. White en Thibaudeau hadden geen prijskaartje om hun nek hangen als kostprijs in de strijd voor onze bevrijding; zij betaalden met het hoogst denkbare; hun leven. Maar anno 1996 waren "enkele heren" in Nederland dit vergeten, want het was nu een prestigestrijd geworden, een zeer kwalijke zaak. Inmiddels was SBVW43 in een dilemma verwickeld geraakt, omdat de gemeente en Defensie niet met particulieren (lees CRASH) de berging wilde uitvoeren, schaalden zij zich achter het standpunt van de gemeente in de hoop dat de berging nu wel zou doorgaan. Burgemeester Boogaard van De Ronde Venen, die primair verantwoordelijk was, kwam toen in een situatie dat er geen enkele controle en serieuze benadering van zijn handelen meer was.

Niemand nam verantwoordelijkheid. Het werd afschuiven, nawijzen en afwachten. Ondertussen lukte het Defensie de gemeente te overtuigen om een nieuwe meting, door een voorgedragen civieltechnisch bedrijf, te laten uitvoeren. Omdat men de metingen van CRASH niet vertrouwde. De gemeente hapte toe en helaas voor Defensie kwam er een gelijkloidend resultaat in een rapport naar buiten, doch met één verschil; de rekening van hfl. 7000,- ten laste van de gemeente.

Canadese autoriteiten

Het besluit van SBVW43 om zich op de lijn van Defensie en de gemeente te stellen, heeft in de jaren na 1996 niets opgeleverd. Enorm veel inzet van hun zijde en steun uit vele hoeken, ook van CRASH, hebben niet kunnen bewerkstelligen dat een berging werd gerealiseerd. De standpunten waren verhard, brieven van onbegrip enz. gingen naar de 2e Kamer, de minister van Defensie en de Canadese autoriteiten. Een verzoek (lees smeekbede) van de broer van de vermiste White, Samuel White aan de Minister van Defensie leverde niets op. De SBVW43 bleef het voortouw nemen en voelde dat de druk en de verantwoording, maar nog meer het doel, het slagen van het initiatief, steeds verder wegkwamen, hoewel meer en meer mensen zich achter hun plannen schaalden inclusief de stichting CRASH. Eind 2000 leidden al deze inspanningen en spanningen tot grootschalige publiciteit.

Storm raast door de gemeente De Ronde Venen

De Telegraaf van zaterdag 30 december 2000 viel in de bus met een paginagroot artikel over de 'affaire' Wellington in Wilnis. Het niet willen bergen van de vermisten

veroorzaakte, wederom een golf van verontwaardiging in Nederland. Zeer boze reacties vielen de gemeente De Ronde Venen ten deel, waarna ook publicaties in lokale en regionale kranten verschenen. Daarbij zal het de ingewijden (kenners van deze zaak) zijn opgevallen, dat de naam van de stichting CRASH niet en nergens werd genoemd. Vele instanties vielen de gemeente maar ook de overheid aan over het non-actieve beleid. Voor CRASH als lid van de NFLA is dat niets nieuws, want zo gaat het al jaren.

Soapachtige taferelen

Inmiddels gingen de stichting Berging Vickers Wellington 1943 en B & W. van de gemeente De Ronde Venen weer met elkaar praten. Toch bleef het wachten op de Overheid, want die zal, zeker in dit geval, maar in toekomstige gevallen een doorslaggevende rol spelen en een nieuwe impuls moeten geven om dit soort “dramatisch soapachtige” taferelen te voorkomen.

De Telegraaf van 22 februari vermeldde; Opgraven bommenwerper Wilnis stap dichterbij. In het artikel de nodige op- en aanmerkingen, maar er stond ook in; ‘ Bij het ministerie van Binnenlandse Zaken wordt gedacht over een nieuwe regeling, ‘De Nederlandse Federatie voor Luchtvaartarcheologie (NFLA) zou hierbij ook aan tafel zitten en meedenken en een constructieve bijdrage leveren aan het geheel. Een doelstelling waarbij excessen zoals de Wellington in Wilnis tot het verleden zouden behoren. De NFLA dacht uiteraard aan de circa 450 andere vermiste militairen die in Nederlandse bodem of wateren, soms in de wrakdelen van hun vliegtuig, liggen. Uitgangspositie was een structurele oplossing en aanpak in Nederland voor de zoektocht naar vermiste bemanningsleden en/of vliegtuigrestanten.

Doorbraak in zaak Wellington Wilnis (Contrails juni 2001)

Op donderdag 7 juni 2001 besloot de gemeenteraad van de De Ronde Venen, waarvan Wilnis deel uitmaakt, om de Wellington te bergen. 's Avonds om 22.15 uur werd het CRASH-secretariaat telefonisch op de hoogte gebracht door de enthousiaste donateur en inwoner van Wilnis Ton Kruyswijk. Hij was aanwezig bij de gemeenteraadsvergadering, die hij overigens een smakeloze vertoning vond. 11 stemmen voor en 10 tegen berging; niets kon de berging nu nog tegen houden. Interessant detail vond Ton dat twee raadsleden en tegenstanders van de berging deze avond niet aanwezig waren.

Politiek of niet, na 11 jaar geharrewar en zwartepieten (daar weet CRASH sinds 1995 alles van), bureaucratie en noem maar op, eindelijk een besluit.

CRASH heeft de stichting Berging Vickers Wellington 1943 gefeliciteerd. De vraag is alleen of je hier van een overwinning kan spreken.

Uit Contrails september 2002

Wellington berging kost € 750.000,-

Toen Jan Springintveld op 31 juli 2002 ging kijken naar het stuk land gelegen in Wilnis, in een hoek ingeklemd door de Ir. Enschedeweg en de Mijdrechtse Dwarsweg om te kijken naar de voorbereidende werkzaamheden voor de berging, brak hem aan alle kanten het zweet uit. Dit keer was het door de tropische temperaturen; 32 graden en gingen de gedachten terug naar de fatale nacht van 3 op 4 mei 1943. Die werden onmiddellijk gevolgd door de gedachte aan de eerste metingen van de stichting CRASH in juni 1995. Opzienbare resultaten kwamen er toen naar boven, de ligging en de diepte; de Wellington was neergestort op een

uitloper van de ondergrondse zandlaag, meer bekend als de Utrechtse Heuvelrug, die in dit gebied omhoog komt. Bij CRASH werd toen gezegd; de Wimpey (koosnaampje voor de Wellington) ligt met zijn neus in het zand op 6 meter diepte. Meer opmerkelijk was het dat door een kleine grondboring op ruim 2.00 meter al "contact" werd gemaakt met de geodetische constructie. De aanwezigen, onder wie de mensen van de stichting Berging Vickers Wellington 1943 (SBVWW) werden bijzonder verrast toen met het water, dat door de grondboring was ingespoten, kleine stukjes gekleurd materiaal naar boven waren gekomen; de linnen bekleding afkomstig van de huid van de Wellington. Een andere geïnteresseerde en plaatselijk bekend historicus de heer Herman van Soest, keek gebiologeerd naar de meetresultaten van CRASH, maakte hier een foto van en was verbijsterd: "Niet te geloven dat ik hier nu sta met een deeltje van de Wellington !!"

Inmiddels, zeven jaar later, was de raming voor de berging...€ 750.000,--

Toen de kogel in De Ronde Venen eindelijk door de kerk was ontving CRASH een e-mail van Jan Rouwenhorst, secretaris stichting Berging Vickers Wellington; hierin stond het volgende voor de stichting CRASH belangrijke bericht:" Ook jullie organisatie CRASH wil ik bedanken voor alle hulp die jullie hebben geboden ! Het contract tussen de grondeigenaar de heer Van Selm en CRASH, dat uit wederzijds vertrouwen, respect en door daadkracht voortkwam is tot museumstuk verheven.

Uit Contrails december 2002

De afronding

De afronding van de bergingswerkzaamheden was op 30 september jl. een feit. Na vier weken van intensieve arbeid waren alle wrakdelen van de RAF Wellington NA-K geborgen. Maar belangrijker nog was het vinden van de stoffelijke resten van de twee vermiste bemanningsleden. Ook werden de stoffelijke resten van piloot Moulton aangetroffen. De spanning was goed te voelen, zowel binnen als buiten het hekwerk, dat de bergingslocatie hermetisch afsloot. De bewoners van de Ronde Venen hadden de afgelopen jaren (vanaf 1990) natuurlijk veel gehoord, gelezen en vernomen van "veel strijd" die moest worden geleverd. CRASH wist daar alles van en de moeilijkheden die deze "operatie Wimpey" met zich mee zou brengen. Toch blijft het voor CRASH onbegrijpelijk dat onacceptabele toestanden zich voordeden over "de ruggen van vermiste bevrijders". Juist de inbreng en wil van particuliere instanties zou volgens CRASH op handen gedragen moeten worden.

Vermisten

De contacten tussen CRASH binnen de gemeentegrenzen werden voor de berging en in de periode ten tijde van de berging aangehaald. Dat ging haast automatisch, want iedereen wachtte met spanning op het moment dat de eerste lagen grond voorzichtig werden verwijderd. Zou men wel of niet een vuilstortplaats aantreffen, een onderwerp dat een smet zou kunnen werpen op het hele project. Maar met alle aandacht van media, uit binnen- en buitenland, de vele betrokken instanties van de overheid en belangstelling van de bewoners uit de omgeving werd het brandpunt, terecht, het vinden van de vermisten. Iedere dag was er voor het publiek een kijkuurtje. Dat was met recht een spektakelstuk, want zeer velen, iedere dag maar weer, kwamen polshoogte nemen van de vondsten en de voortgang van de werkzaamheden. De mensen van de Klu Bergingsdienst stonden de mensen te woord en beantwoordden vele vragen. Mede door het mooie weer, konden de

werkzaamheden, langzaam maar voorspoedig worden uitgevoerd en kon uiteindelijk het maximale resultaat worden bereikt.

Een delegatie van CRASH bracht op woensdag 11 september 2002 rond 15.00 uur een bezoek aan de crashlocatie, die zo bekend was. Alleen was CRASH nu 'slechts' toeschouwer, maar de handen jeukten. Kapitein Hans Spierings van de Klu Bergingsdienst ontving de delegatie vriendelijk en stelde de mensen volledig op de hoogte van de voortgang. De berging was nu immers 10 dagen onderweg en was op 2.5 mtr. gestuit op grote concentraties metaal. Eigenlijk precies zoals het destijds, in 1995, al werd verwacht. Wat echter voor iedereen, een verrassing bleek was het aantreffen van enkele 30LB brandbommen. Die waren toch blijven steken in de bommenrekken. Door de aanwezige EOD (explosieven opruimingsdienst) werden ze gauw onschadelijk gemaakt door onder te dompelen in een emmer water. Voor CRASH was het tijdens het bezoek prettig te constateren, dat sommige van de aanbevelingen in het Plan van Aanpak uit 1996 daadwerkelijk in werking waren gesteld. Nadat men ruim een uur met elkaar had gesproken gingen men naar de bergingslocatie. De CRASH mensen konden zich zonder problemen op het terrein begeven en ze werden te woord gestaan. Ze zagen de gevonden wrakdelen in de containers, schoongemaakt en in opmerkelijk goede staat. Pantserplaten van de staartkoepel, de werkplek van 'tailgunner' Joseph White, en meer en meer herkenbare delen, diverse Browning machinegeweren en persoonlijke uitrustingsstukken. Er waren ook vele bekenden. Piet Kroon van het Comité 4/5 mei, de plaatselijke historicus Herman van Soest. Jan van Loo en Jan Rouwenhorst van de stichting Berging Vickers Wellington 1943. Extra leuk was het weerzien met de landeigenaar Ernst van Selm. De heer Van Selm was blij dat na zoveel jaren 'gedoe' een eind kwam aan de onzekerheid.

Kort voor het beëindigen van de werkzaamheden bracht voorzitter Henk Rebel met Hans Dijkkamp nog een bezoek aan Wilnis. CRASH kon alleen maar tevreden zijn over de gehele gang van zaken, maar had graag een 'handje' geholpen. Een bijkomend (verwacht) verschijnsel was, dat naast het aantreffen van de stoffelijke resten van White en Thibaudeau, ook nog lichaamsdelen van de piloot Moulton werden aangetroffen. Dit betekende dat het graf van Moulton op de begraafplaats in Wilnis zou worden heropend en hij zou worden herbegraven.

Afscheid

Op dinsdagavond 26 november 2002 nam het bestuur van de stichting CRASH afscheid van drie helden. In de Hervormde Kerk.

In Wilnis was 's avonds een condolancebezoek mogelijk waarbij men, uit eerbetoon en respect, stilzwijgend liep langs de drie kisten met daarover de Canadese 'Maple Leaf', en een laatste groet bracht. Iedere kist had een militaire erewacht, verzorgd door de Canadese strijdkrachten. CRASH tekende de condoleanceregisters en keek naar de foto's van W/O R.Moulton, piloot, Sgt. J.E.A.Thibaudeau, bommenrichter en schutter en Sgt. J.White, staartschutter.

Woensdag 27 november 2002 werden de drie in het bijzijn van familieleden, genodigden en belangstellenden met alle militaire eer naast elkaar begraven. Lest we forget.

CRASH legde bij diverse instanties het verzoek neer om in bezit te komen van de geborgen wrakdelen en andere vele interessante zaken die bij de berging zijn gevonden. Het doel daarvan is het verhaal te kunnen blijven vertellen in het Luchtoorlogmuseum, waarbij het wrak het tastbare bewijs is en zal zijn.

In 2003 is van april tot juni in het Veenmuseum in Vinkeveen een tentoonstelling gehouden over dit toestel waaraan CRASH ook een bijdrage heeft geleverd.