

17.

Nieuw-Vennep
25 juni 1943

LANCASTER I
W 4827

Berging maart 1998

Start : 25 juni 1943 23.19 uur
Neergestort : 26 juni 1943 ca. 03.00 uur
Vliegtuig : Lancaster I
Type : Bommenwerper
Registratie : W 4827
Luchtvaartafdeling : RAF Bomber Command 103 Squadron
Code :
Basis : Elsham Wolds
Neergestort : Bij Nieuw-Vennep
Oorzaak : Op de terugweg aangeschoten door een Duitse nachtjager, in brand geraakt en geëxplodeerd bij Nieuw-Vennep (gem. Haarlemmermeer).

Bemanning : 7 bemanningsleden – 5 gered met parachute en krijgsgevangen gemaakt, 2 overleden

Captain F/O Alton H. Langille (Canadees)
Sgt. Ronald L. Hollywood - omgekomen
Navigator: Cy E.L. Grant (Brits Guyana)
Radio-operator: Sgt. Donald Towers
Bommenrichter: P/O Charles B. Reynolds
Boordschutter: Sgt. Geoffrey J. Wallis
Staartschutter Joseph H. Addison (Canadees) - omgekomen

Begraafplaats : Sgt. Ronald Lesley Hollywood ligt begraven op de algemene begraafplaats van Vijfhuizen.

P/O Joseph Horace Addison is begraven op de Nieuwe Oosterbegraafplaats in Amsterdam.

Krijgsgevangenenkamp: Grant en Langille- Belaria, dependance van Stalag Luft III
Towers : Stalag Luft III. In januari 1945 afgemarcheerd naar verschillende andere locaties tot de Duitse militaire organisatie uiteen viel en op 5 mei bevrijd in de buurt van Lübeck.

Wallis; Stalag Luft VI
Reynolds: Stalag Luft III

Doel : Gelsenkirchen – Roergebied

Het gehele verhaal over deze crash is gedocumenteerd door Joost Klootwijk en gepubliceerd in een brochure die in het Nederlands is verschenen maar ook in het Engels, met medewerking van navigator Cy Grant.

‘Niet terug gekeerd’ - door BBC verslaggever Kurt Barling – mei 2008

Bee Gee Robin Gibb (de beroemde Britse zanger van de popgroep The BeeGees) voert actie om een blijvend monument in Londen op te richten ter herinnering aan de bemanningen van Bomber Command die hun leven verloren in de luchtoorlog boven bezet Europa. De speciale verslaggever van BBC Londen, Kurt Barling ging in verband met deze actie, met voormalig RAF navigator Cy Grant naar het dorp (Nieuw-Vennep) waar twee van zijn mede bemanningsleden in juni 1943 om het leven kwamen. Zij waren 4 en 5 mei 2008 in Nederland. Hier volgt het verslag van Barling.

‘Nacht na nacht zond ‘Bomber Command’ honderden bommenwerpers naar doelen in Duitsland. De strategie van deze ‘tapijtbombardementen’ om de oorlog te bekorten werd controversieel, omdat zoveel Duitse steden (en burgers) daarbij het doelwit waren, zoals Hamburg, Frankfurt, Keulen, Neurenberg en vooral ook door de gerichte aanvallen op Dresden.

Cy Grant sloot zijn tweejarige officiers opleiding af begin 1943. Hij werd toegevoegd aan de bemanning van de Lancaster bommenwerper W4827 toen de aanvallen op het belangrijke Duitse industriegebied het Roergebied werden opgevoerd.

Tijdens de campagne verloor Bomber Command circa 19.000 bemanningsleden, ongeveer een derde van het totaal van 54.378 dat in de Tweede Wereldoorlog viel. De aanvalsgolf die op 25 juni plaatsvond, was even gevaarlijk als de anderen. Net hoog genoeg vliegen om het afweergeschut te ontwijken, betekende bittere kou lijden. De air gunner moest voortdurend op de hoede zijn voor Duitse jachtvliegtuigen.

Nadat ze het doel Gelsenkirchen hadden bereikt en met succes de bommenlading hadden gedropped, keerde piloot Al Langille om voor de gevaarlijke tocht naar huis. In de vroege uren van 26 juni werd de Lancaster boven Nederland aangevallen door een Duitse jachtvlieger en wat een kort stukje naar huis leek, werd plotseling een bevel om onmiddellijk uit het vliegtuig te springen. Maar helaas voor de bemanning was het ontsnappingsluik beschadigd en kon het niet worden geopend. Voordat ze een andere oplossing hadden kunnen bedenken, ontplofte de geraakte bommenwerper in een gigantische explosie.

Cy Grant: ‘Plotseling viel ik in de ruimte en was het alsof ik in een droomwereld kwam. Ik herinner me dat ik een klap kreeg door de wind een schok toen de parachute werd geopend. Ik hoorde honden blaffen en het volgende wat ik gewaar werd, was een grote schaduw die op me afkwam. Dat was de aarde. Ik raakte de grond en begon zo snel mogelijk mijn parachute bij elkaar te rapen. Ik vond een plek in de zachte grond van een sloot om hem in te begraven zodat de Duitsers hem niet konden vinden.’

De omschrijving die Cy geeft is een goede weergave van het dramatische moment dat hij zich realiseerde dat hij zich in bezet Europa bevond.

Twee van zijn medebemanningsleden overleefden het niet. Vier anderen landden een eind bij hem vandaan. Ze zouden alle vijf krijgsgevangenen worden gemaakt. Cy Grant werd naar Stalag Luft III gebracht. Hij was in dit gevangenenkamp toen de beroemde tunnels van Tom, Dick en Harry werden gebruikt voor de zogenaamde Great Escape (grote ontsnapping).

Grant is nu 89 jaar. Hij vertelde me dit alles in een veld in de buurt van Nieuw-Vennep waar hij terecht kwam. Het was een wonder dat hij op slechts een meter een vaart miste waarin hij makkelijk had kunnen verdrinken.

Hij wijst naar het zuiden waar hij bijna 65 jaar geleden het gewas in dook, de boerderij waar hij onderdook is nog steeds duidelijk te zien. Nog meer bijzonder is het dat de huidige eigenaar de zoon is van mevrouw Bulk, die de wonden van Grant verzorgde. Mevrouw Bulk was op dat moment zeven maanden zwanger en het kind dat zij toen droeg is de huidige eigenaar.

Het bezoek aan de boerderij voor de eerste keer in 65 jaar, wordt een emotionele belevens. De heer Bulk herinnert zich dat zijn moeder het verhaal van de Britse vlieger waarvoor zij had gezorgd en die daarna door de Duitsers werd opgepakt, zo vaak heeft verteld dat het voor hem voelt alsof hij er persoonlijk bij is geweest.

Grant zoekt gedreven naar de plek waar een lokale politieman hem achterop de motor heeft gezet zodat hij door de Duitse troepen kon worden opgehaald.

Hij herinnert zich dat dit de eerste keer was tijdens de oorlog, dat hij voelde dat zijn zwarte huidskleur een gevaar betekende. 'Ik bedoel, ik zat achterop een motor en de Nederlandse politieman had een revolver in een open holster. Ik dacht: zal ik het pakken. Hij draaide zich om en zei: dat zou ik niet doen als ik jou was, of zoiets. Op dat moment bedacht ik me dat ontsnappen voor mij vrij zinloos zou zijn. Ik, een zwarte man in een blauw RAF uniform. Ik kon natuurlijk niet meer opvallen dan zo.' De Duitse pers maakte op denigrerende wijze melding van Grants huidskleur. In een krantenkop werd hij beschreven als 'een vlieger van een onbestemd ras', alsof ze wilden zeggen: kijk eens wie die Britten gebruiken om hun strijd te strijden.

Maar er zijn meer mensen die in de buurt van de plaats van de crash wonen en die zich de explosie van de Lancaster 4827 nog goed herinneren. Joost Klootwijk was net elf jaar toen de onderdelen van het vliegtuig op zijn kleine dorp regenden, Een motor vloog door het dak van de boerderij van de familie Groenveld. Mevrouw Groenveld kwam daarbij om het leven.

Het maakte een onuitwisbare indruk op de jonge Nederlandse knaap die net na de crash op zijn fiets rondracete:

'Iedere nacht hoorde je het geluid in de verte dat steeds dichterbij kwam. Dan was het 15 minuten tot een half uur boven je hoofd. Honderden en honderden bommenwerpers, allemaal met vier motoren. Het was een vreselijk lawaai. Soms voelde je je angstig in het donker, maar je wist dat deze mannen bevrijders waren. Jaren later besloot ik dat ik moest gaan uitzoeken wat er met deze mannen gebeurd was en ik begon met de Lancaster van Cy Grant.'

We weten zo veel over wat er met zijn vliegtuig is gebeurd en met honderden andere vliegtuigen die zijn neergestort, omdat er veel mensen in Nederland zijn die zich ervoor inspannen om dat te weten te komen. De vrijwillige medewerkers van het CRASH Museum in Aalsmeerderbrug zoeken naar antwoorden. Omdat zij van mening zijn dat ze dat verplicht zijn uit dankbaarheid aan de bemanningen.

Het uitzoeken van de verhalen van de 6.500 vliegtuigen die boven Nederland zijn neergestort is slechts een deel van het invullen van die verplichting. Verondersteld wordt dat er nog ongeveer 2.000 vliegtuigen in de Nederlandse bodem liggen. Dit museum, dat de RAF station vlag voert, is bijna geheel toegewijd aan onderzoek

naar de luchtoorlog boven Nederland en aan de gesneuvelde geallieerden en de vliegtuigen die op Nederlands grondgebied zijn neergestort.

Joost Klootwijk is een van de vrijwilligers. Hij legde contact met Cy Grant nadat hij een boek had geschreven over de laatste vlucht van de Lancaster W4827. Klootwijk is een gepensioneerde KLM werktuigkundige. Hij heeft talloze crashplaatsen onderzocht die zich bevinden in de buurt van de internationale luchthaven Schiphol bij Amsterdam.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog was dit een belangrijke vliegbasis voor de Luftwaffe en de jachtvlieger die de Lancaster van Cy Grant neerschiet, kwam daar waarschijnlijk vandaan. De details van de crashes zijn al die jaren na de oorlog nog steeds buitengewoon belangrijk voor de familieleden van omgekomen bemanningsleden. De oorlog mag dan al lang voorbij zijn, er blijven vele vragen voor de familieleden van bemanningsleden die nog altijd te boek staan als 'missing in action'.

Ik vroeg Joost Klootwijk tijdens ons gesprek wat het voor hem betekende om eindelijk Cy Grant te ontmoeten, de man die 65 jaar geleden op zijn dorp viel. De reactie was nogal onverwacht. De 76-jarige Nederlander barstte in tranen uit. Hij werd getroost door zijn vrouw en de enige woorden die hij kon uitbrengen waren: 'Heel emotioneel'. Zoals zo velen van zijn generatie, gelooft hij dat de herinnering aan de bevrijding en vrede waar deze mannen voor vochten en stierven, blijvend moet zijn. Er was weer iets terug te zien van die kleine jongen van elf jaar die zijn dankbaarheid toonde met tranen.

De veteranen van het Britse Bomber Command en hun families willen dat er een blijvend herdenkingsteken wordt opgericht in Londen zodat zij in Groot-Brittannië het zelfde respect krijgen als de Nederlanders hen geven.

John en Mike Lewis waren respectievelijk zes en zeven jaar toen hun vader omkwam in een Lancaster, een paar weken na de crash van Cy Grants vliegtuig.

Ik ontmoette hen in het CRASH museum dat dicht bij het graf van hun vader gevestigd is. Zij voelen een zekere bitterheid dat zij jaarlijks naar Nederland moeten komen om hun vader te herdenken in plaats van bij een monument in Londen waar zij hun vaders naam op kunnen lezen.

Robin Gibb spreekt bevlogen over de noodzaak tot de oprichting van een dergelijk monument als blijk van erkenning en herinnering. Ik ontmoette hem in de kerk van St. Clement Danes hetgeen de herdenkingskerk is van de RAF. 'Het gaat om steun aan en erkenning van wat moreel gezien juist is. We moeten ons luid en trots uitspreken over deze jonge mannen die hun leven gaven voor de vrede die al al die jaren stand houdt.'

In de St. Clement Danes kerk zijn al de namen te vinden van bemanningsleden die in dienst van de RAF gestorven zijn en dit jaar wordt het vijftigste jaar als RAF 'thuis'kerk gevierd.

Buiten staat het standbeeld van Air Marshall Sir Arthur 'Bomber' Harris, een herinnering aan de rol die hij heeft gespeeld in de ontwikkeling van de strategie die echter zo controversieel werd. Zijn op die controversie de pogingen misschien gestrand om de offers te herdenken van de mannen zoals voor andere militairen die hun leven gegeven hebben?

Het is ironisch dat in deze week van de Dodenherdenking, in Nederland zoveel nadruk wordt gelegd op de rol die bemanningen van bommenwerpers hebben gespeeld als bevrijders.

Cy Grant was oprecht ontroerd door de ontvangst die hem in Nederland ten deel viel. Hij voelt het contrast met de bejegening die hij doorgaans krijgt in Groot-Brittannië. Eerst worden de wenkbrauwen altijd opgetrokken als hij zegt dat hij een RAF officier

was tijdens de Tweede Wereldoorlog. Vergeten wordt vaak hoeveel militairen uit het Gemenebest (Cy komt oorspronkelijk uit Brits Guyana), zich vrijwillig aanmeldden voor actieve dienst aan het front in Europa. Hij heeft het gevoel dat de meeste mensen in Groot-Brittannië afwijzend staan tegenover de generatie die tegen de Nazi terreur vocht en dat het hoog tijd is voor het oprichten van een monument.

Cy Grant:

'Deze jonge mannen vochten voor de vrijheid en niet voor de voortdoring van de oorlog. Een monument moet niet worden gezien als oorlogsmonument maar als vredesmonument.

Geoffrey Wallis 'final flight'- door Joost Klootwijk

In de vroege morgen van zaterdag 26 juni 1943, 03.08 uur, werden de bewoners aan de IJweg tussen de Venneperweg en Lisserweg ten westen van Nieuw-Vennep opgeschrikt door het lawaai van explosies in de lucht, gevolgd door neerstortende wrakstukken van een geëxplodeerd vliegtuig. Later bleek het onfortuinlijke vliegtuig de Lancaster W4827 van 103 squadron van de RAF te zijn geweest. De gebeurtenissen van die nacht met deze Lancaster en de bemanning van die nacht is door mij uitgebreid beschreven in de Contrails van maart 1998 blz. 6 t/m 17. Dit artikel werd toen geschreven naar aanleiding van het overlijden van de commandant van deze bommenwerper, de Flight Officer Alton H. Langille, in mei 1997.

De machine had die nacht deelgenomen aan een aanval op Gelsenkirchen in het Ruhrgebied. Na het afwerpen van de bommenlading werd de Lancaster getroffen in het bommenruim door vermoedelijk een granaatscherf van het Flak.

Maar zonder verdere problemen werd aan de thuisvlucht begonnen. Boven Nederland werd het toestel echter opgemerkt door een nachtjager van de Luftwaffe en aangevallen. Ook nu leek het er weer op dat deze aanval geen nare gevolgen had voor bemanning en machine. De Duitser liet het namelijk bij één aanval. De thuisvlucht werd voortgezet maar korte tijd later meldde de Canadese staartschutter Joe Addison dat vurige vonken langs zijn koepel vlogen. Inspectie door Don Towers, de radiotelegrafist wees uit dat de rechter vleugel in brand stond en dat het vuur zich uitbreidde. Inmiddels boven zee gekomen begreep commandant Langille dat Engeland niet haalbaar was en besloot boven land terug te keren om met zijn bemanning te springen. Boven land aangekomen zei Langille dat ze veilig konden springen maar voordat er veilig kon worden gesprongen vond een explosie plaats die de rechtervleugel, waarschijnlijk tussen motor 3 en 4 deed afbreken. De Lancaster ging in een tollende duik naar beneden met de bemanning als ratten in de val in het brandende vliegtuig. Ze werden echter gered door een zwaardere tweede explosie. De romp brak open en slingerde de bemanning uit de brandende Lancaster. De brokstukken van het toestel kwamen verspreid ten westen van Nieuw-Vennep naar beneden. Een van de motoren sloeg door het dak van de boerenwoning van de familie Groenveld aan de IJweg 1690, waarbij de vrouw van Groenveld om het leven kwam.

Wat de bemanning betreft, de boordwerktuigkundige Ronald Hollywood werd dood aangetroffen op het land van de landbouwer Van Egmond aan de IJweg, de staartschutter Joe Addison werd met zware brandwonden opgenomen in het Amsterdamse Wilhelmina Gasthuis waar hij de volgende nacht aan zijn verwondingen overleed. De zwaargewonde Langille werd met een gebroken nek en schouder aangetroffen in een korenveld achter de boerderij 'Linguenda' van Van den Heuvel aan de Hoofdvaart onder Nieuw-Vennep. Verdere gewonden waren boordtelegrafist Towers die met een gebroken bovenbeen, net als Langille op het land van Van den Heuvel landde, vlakbij de Nieuwkerkertocht.

Bommenrichter Charles Reynolds brak zijn linker onderbeen bij zijn landing op het land van Van 't Hul oostelijk van de Hoofdvaart. De gewonde vliegers Langille, Addison, Towers en Reynolds werden opgenomen in het Wilhelmina Gasthuis in Amsterdam. De navigator Cy Grant kwam veilig aan de grond op het land van de landbouwer Bulk aan de Sloterweg (nu Rijnlanderweg) 1587.

De 20-jarige boordschutter Geoffrey Wallis wist nog net op tijd zijn parachute te openen voor hij de grond bereikte. Hij had lichte brandwonden aan voorhoofd en rechterpols. Hij ontdeed zich van zijn overvloedige kleding en liep over de landerijen in de richting van de Lisserweg. Via de Lisserweg kwam hij bij de familie Van den Heuvel aan de Kaagweg terecht waar zijn wonden werden verzorgd en hij te eten kreeg. Echter te veel mensen waren inmiddels op de hoogte van zijn verblijf op de boerderij van Van de Heuvel waardoor het te riskant was om de vlieger te laten onderduiken. De Duitsers zouden zeker spoedig op de stoep staan en dan niet zo zuinig met represailles zijn. Na overleg met Wallis en, i.v.m. de taal, met hoofdonderwijzer Remiëns, (die in het zogenaamde ongewapende schoolverzet zat, zelf joodse kinderen op zijn school had en later dat jaar werd opgepakt en in concentratiekamp Dachau belandde, dat hij overleefde) gaf Wallis, die de ernst van de zaak inzag zich over aan de Duitsers. Later in de ochtend verscheen politiemann Miggelbrink uit Nieuw-Vennep op de motor op de boerderij om Wallis op te halen. Achterop zijn 98-CC DKW motor nam hij hem mee naar zijn huis in Nieuw-Vennep. Omstreeks het einde van die morgen werd Wallis opgehaald door de Duitsers en naar Amsterdam overgebracht. De vijf vliegers die de crash overleefden kwamen terecht in krijgsgevangenenkampen en keerden na de oorlog weer naar huis.

Al sinds 1980 hebben we contact met Geoffrey Wallis en zijn vrouw Joan. Over en weer hebben we elkaar bezocht in 1980 en 1981 en we hebben elkaar vaak geschreven. In januari 2003 schreef Geoffrey dat hij van zijn zoon het nieuwe boek 'The Last Escape' had gekregen dat het wel een wee beschrijft van de vele krijgsgevangenen die in 1945 uit de kampen in het oosten op pad werden gestuurd naar het westen, voor de oprukkende Russen uit. Geoffrey beleefde weer zijn eigen tocht uit Stalag Luft VI naar het westen maar hij realiseerde zich dat hij zich niet alles meer zo goed herinnerde uit de periode 1943-1945. Hij spendeerde twee weken aan het lezen van de brieven die hij aan Joan schreef via het Rode Kruis vanuit het kamp en die altijd bewaard zijn gebleven. Ook las hij weer alle brieven die ik hem heb geschreven in de tachtiger jaren naar aanleiding van mijn onderzoek naar de crash van zijn Lancaster bij Nieuw-Vennep. Het lezen van die brieven bracht weer veel terug in zijn herinnering. In januari 2003 hebben zijn zoon en dochter een dag met hem gesproken over zijn ervaringen tijdens de oorlog. Dit gesprek is op geluidsband vastgelegd om het daarna uit te werken op papier als familiedocument. Geoffrey schreef toen ook dat hij en Joan in april 60 jaar getrouwd zouden zijn en dat hij op 12 mei 80 jaar zou worden. Naar aanleiding van zijn brief heb ik toen mijn eigen complete document van 44 bladzijden over de 26 juni crash en de gebeurtenissen in en om Nieuw-Vennep toegestuurd. Dit ter aanvulling van zijn herinneringen. In september 2003 ontving ik zijn inmiddels uitgewerkte document getiteld 'Geoffrey John Wallis - The First 22 years - 1923/1945'. Hij schreef toen ook dat zijn 80ste verjaardag groots was gevierd met zijn familie en vrienden. 66 personen waren van de partij. Zijn kinderen hadden zelfs zijn navigator Grant opgespoord en uitgenodigd. Het was een grote verrassing voor Geoffrey zijn oude makker weer te zien. Zij hadden elkaar in 20 jaar niet gezien. Kort daarop werd hij niet goed en moest opgenomen worden in het ziekenhuis. Hij onderging twee zware operaties aan maag en dikke darm wegens kanker. Tot kerstmis 2003 ging het aardig goed met hem maar daarna ging het bergafwaarts. In juli (2004) kregen we een brief van zijn vrouw Joan dat Geoffrey was overleden.

Waarom sta ik zolang stil bij Geoffrey Wallis in dit artikel over de gebeurtenissen van zaterdag 26 juni 1943? Wel, Joan schreef in haar brief dat Geoffrey overleed op zaterdag 26 juni..... Exact 61 jaar na het neerstorten van zijn Lancaster bij Nieuw-Vennep op zaterdag 26 juni 1943. 'Geoffrey took off for his final flight! ..'