



19e jaargang 1994, nr. 3

Historische Encyclopedie Krimpenerwaard **H.E.K.**



Historische Encyclopedie Krimpenerwaard, 19e jaargang 1994, nr. 3
Uitgave Stichting Krimpenerwaard.
Versijnt 4 maal per jaar.
Abonnement f 27,50 per jaar, te voldoen door storting op gironummer
3493441 t.n.v. penningmeester Streekgeschiedenis Stichting
Krimpenerwaard te Schoonhoven.

Overname en publikatie van artikelen, geheel of gedeeltelijk, is alleen toegestaan met schriftelijke toestemming van de redactie.

Redactie:

F.H.J. van Aesch, Reigerlaan 58, Ouderkerk a/d IJssel.
J.H.A. van Hooft-Klijn, IJsseldijk 298, Krimpen a/d IJssel.
W. Hoogerdijk, Patrijsspad 32, 2941 RG Lekkerkerk.
H. van der Molen, Oude Singel 92, Schoonhoven.
C.R. Schoute, Koestraat 74, Schoonhoven.
G. Schut, Koestraat 74, Schoonhoven.

Administratie en correspondentie: Streekarchief Krimpenerwaard,
Koestraat 74, 2871 DS Schoonhoven, tel. 01823-84398.
Opmaak en druk: Grafische Vormgeving Kanters, Alblisserdam, tel. 01859-13269.
Vormgeving: Gerard de Vries, Beatrixlaan 29, Haastrecht.

Omslagfoto:

Restanten van de reeds deels gesloopte B-17 "Dolly", in september 1944 neergekomen op het Smalle Kampje te Lekkerkerk.

4 februari 1944: D'r leg 'n vliegtuig an de Tieneweg

Ary Verwaal
Wen J.C. Boon

Inleiding

Nadat de Duitse bezetters waren verdreven konden vondsten uit de oorlog zonder risico's te voorschijn gehaald worden. Toen kreeg Ary Verwaal het vliegeniersjack, dat één van de bemanningsleden in februari 1944 aan Ary's vader geschonken had, als dank voor de geboden hulp. Iets bijzonders om in de koude wintermaanden mee rond te stappen, en zeker voor een jongen die altijd al heel erg geïnteresseerd was in alles wat met vliegerij te maken had. In de loop der jaren groeide bij Ary de gedachte het jack terug te geven aan de oorspronkelijke bezitter. Helaas raakten de vele pogingen op dood spoor.

September 1991 herdacht de Lekkerkerkse Brandweervereniging 'Door Oefening Paraat' het vijftigjarig bestaan. Ten behoeve van leden en donateurs werd een herdenkingsboekje samengesteld met hierin o.a. de beschrijving van een aantal branden uit de afgelopen halve eeuw. In dit verband ook het verhaal over het blussen van de in februari 1944 neergekomen bommenwerper en de daarbij ontstane perikelen. Ary Verwaal kreeg als oud-Lekkerkerker het brandweerboekje onder ogen en las het stukje over 'zijn bommenwerper', het vliegtuig dat hem al jaren bezig hield.

Het leidde tot een contact met de maker van het boekje, Wen Boon. Een hernieuwd contact sinds de gezamenlijke kweekschooljaren in Schoonhoven en de eerste jaren daarna. Behalve hartelijke herinneringen ophalen aan de 'jaren van toen' en de gescheiden wegen nadien, leverde het samenkomen nog iets op: het besluit om samen te trachten een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van het gebeuren in februari 1944. In een soort taakverdeling zou Ary zoeken naar de achtergronden van de onverwachte bezoekers, die in februari 1944 in de Lekkerkerkse polder neerstreken, Wen zou nagaan wat er in Lekkerkerk nog leefde aan herinneringen aan die gebeurtenis.

De naspeuringen leverden regelmatig, soms verrassende, gegevens op. Zoveel, dat het aardig leek de resultaten te publiceren.

Wij danken allen, die door het vertellen van hun herinneringen, het tonen van hun vondsten, de hulp bij de illustraties, 't ons mogelijk gemaakt hebben het verhaal van de verongelukte bommenwerper, de lotgevallen van de bemanningsleden en de ervaringen van Lekkerkerkers aan u door te geven.

Van Framlingham naar Lekkerkerk

Framlingham, 1944. Het leven van de inwoners van dit leuke, oude stadje in het Engelse graafschap Suffolk in Z.O.-Engeland was door de tweede wereldoorlog drastisch veranderd. In de eerste oorlogsjaren was men getuige van de luchtslag boven Engeland en van de dag en nacht overkomende Duitse bommenwerpers.

De rantsoenering van de dagelijkse levensbehoeften, het veelvuldig luchtalarm en vooral het vertrek van bijna alle jongemannen naar de verschillende krijgsmachtonderdelen legden een zware druk op de bevolking. Na 1942, toen de Verenigde Staten zich met de oorlog in Europa gingen bezighouden, ontstond een geheel nieuwe situatie.

In de buurt van Framlingham bouwde het Achtste Amerikaanse Luchtleger een

grote luchtmachtbasis. Er werden in snel tempo startbanen aangelegd, barakken en hangars gebouwd en aanvoerwegen aangelegd of verbeterd. Daarna landde de ene na de andere Boeing B-17, bijgenaamd 'Vliegend Fort', een zwaarbewapende, viermotorige lange afstands bommenwerper, direct overgevlogen uit de Verenigde Staten.

Een B-17 had een tienkoppige bemanning en om het toestel vlieg- en gevechtsklaar te houden waren minstens evenveel mensen nodig, zodat de vliegbasis Framlingham al spoedig bevolkt werd door honderden Amerikaanse luchtmachtmilitairen. Voor de bewoners van het eens zo rustige stadje moet dit alles een bijzondere ervaring geweest zijn. Niet alleen denderden dagelijks tientallen grote viermotorige toestellen laag over het stadje, ook het straatbeeld onderging een grote verandering. Dat werd nu bepaald door groepjes in keurige uniformen gestoken Amerikanen, genietend van enkele uren uitgaansverlof.

In het streng gerantsoeneerde Engeland scheen het hun aan niets te ontbreken. Vergeleken met hun eigen 'jongens' werden de Amerikanen beter betaald, beter gevoed en beter gekleed. Royaal lieten vele 'Yanks' de bevolking delen in hun blijikbaar onuitputtelijke voorraad sigaretten, kauwgom en chocolade, voor de Engelsen toen al een ongekende luxe. Deze vrijgevigheid, gepaard aan hun Amerikaanse tongval en hun naar Engelse begrippen joviale manieren, zal menig inwoner de wenkbrauwen hebben doen optrekken, maar het moet gezegd, de Yanks werden vriendelijk behandeld. Ze kwamen tenslotte als redders in de nood.....

Dezelfde situatie trof men aan in vele dorpen en steden in East-Anglia, Z.O.-Engeland. Tussen 1942 en 1945 bouwden de Amerikanen er 122 luchtmachtbases, waarop behalve gevechtsvliegtuigen zo'n 4000 B-17 'Vliegende Forten' gestationeerd waren. East-Anglia, een vlak weidegebied, werd dan ook wel 'het groene vliegdekschip' genoemd.

Framlingham werd de basis van de 390e bombardementsgroep, de '*J-square*', zo genoemd naar de grote 'J', die in een rechthoek op de staart van de B-17's geschilderd stond. Op 1 december 1943 landde op Framlingham een gloednieuwe B-17 G, kersvers uit de Verenigde Staten. Een van de bemanningsleden was de toen 25-jarige Herman Alesiani, afkomstig uit Monessen, een staalindustriestad bij Pittsburg in Pennsylvania.

De ouders van Herman waren emigranten uit Sicilië, Italië, die in Monessen een nieuw bestaan wisten op te bouwen. Na de lagere school kreeg Herman een technische opleiding. Ondanks de crisisperiode van de dertiger jaren wist Herman werk te krijgen, o.a. als metselaar en als bediende in een kruidenierszaak.

Toen de Verenigde Staten in december 1941 gingen deelnemen aan de oorlog, duurde het niet lang of Herman nam vrijwillig dienst bij de luchtmacht. Vrijwillig dienstnemen was een normale zaak in de Verenigde Staten want dienstplicht bestond niet. Herman vond, dat hij iets terug moest doen voor het land, dat zijn ouders opgenomen had en dat goed voor hem zelf geweest was. Ook zijn beide broers namen actief deel aan de oorlog, de één bij de koopvaardij, de ander bij de mariniers. Zijn moeder heeft zich jarenlang grote zorgen gemaakt over haar zoons, maar ze overleefden alle drie de oorlog. Herman ging bij de luchtmacht, omdat hij piloot wilde worden. Tijdens die opleiding kwam er een moment, dat hij niet meer door een van de strenge selecties kwam en in zulke gevallen volgde dan automatisch een opleiding tot bemanningslid van een bommenwerper. Voor Herman werd dat een B-17 G. Om Herman's latere belevenissen aan boord van zijn B-17 beter te kunnen volgen, eerst wat wetenswaardigheden over dit vliegtuig.

De B-17 was bedoeld als antwoord op de enorme slachtingen die het Duitse afweergeschut FLAK (Flugzeug Abwehr Kanone) en de Duitse gevechtsvliegtuigen aanrichtten onder de geallieerde bommenwerpers. De B-17 kon hoger vliegen dan de Britse Lancaster bommenwerper. Een vlieghoogte van bijna 9 km. was geen uitzondering. Toch wisten ook op die hoogte de nieuwste FLAK-kanonnen hun

doel soms nog te raken. Vliegend op grote hoogte, bij temperaturen van -40 C , droeg de bemanning elektrisch verwarmde vliegpakken, met schapevacht gevoerde vliegeniersjassen en elektrisch verwarmde handschoenen en laarzen. Bovendien ademden ze via zuurstofmaskers vanwege de ijle lucht.

Eind 1943 beschikten de geallieerden over jachtvliegtuigen, b.v. de P51 Mustang, die de bommenwerpers tot boven hun doel, ver in Duitsland, konden begeleiden. Dit betekende een keerpunt in de tot dan toe voor de geallieerden soms bijna rampzalig verlopen luchtoorlog boven Duitsland. Vóór die tijd keerden de begeleidende toestellen boven Nederland of België al terug naar hun basis, omdat hun benzinevoorraad niet toereikend was. Dan waren de bommenwerpers op zichzelf aangewezen en vaak een gemakkelijke prooi voor Duitse jachtvliegtuigen. De B-17 was daarom uitgerust met 10 tot 13 (afhankelijk van het type) *.50-Browning* mitrailleurs, waarmee de bemanning in staat was het vliegtuig rondom te beschermen. Vandaar de bijnaam 'Vliegend Fort'. Voor dié tijd was het een zeer groot vliegtuig. Het had een spanwijdte van 31,54 meter en een lengte van 22,72 meter; het had voor een gemiddelde vlucht 10 000 liter benzine aan boord en een bommenlast van maximaal 5760 kg. Om dit enorme gewicht de lucht in te krijgen gebruikten de vier motoren tijdens de start 1520 liter brandstof per uur. Dat dit toestel ook op de Duitse jachtvliegers grote indruk maakte blijkt uit een verklaring van één van hen, die na het zien van zijn eerste formatie B-17's opmerkte: 'Ik was knap benauwd toen ik ze aan zag komen. Vergeleken met die viermotorige reuzen voelden we ons zo nietig.'

Hoe waren de taken aan boord van een Vliegend Fort verdeeld?

In de cockpit, net voorbij de voorkant van de vleugel en boven in het vliegtuig, zat links de piloot en naast hem de 2e piloot. De piloot was de commandant van het vliegtuig, maar werkte vliegtechnisch samen met zijn co-piloot. Vóór hen zat wat lager de navigator, verantwoordelijk voor de juiste koers en bediener van 2 mitrailleurs links en rechts van de neus. Helemaal voorin zat de bommenrichter, die vrij uitzicht had naar voren door de plexiglas neuskoepel. Hij bediende het 'Nordenvizier', een precisieapparaat voor het op de juiste plaats laten vallen van de bommen. Zo gauw de bommenwerper was aangekomen op het punt, van waaruit de directe aanvalsvlucht gemaakt werd (enkele kilometers vanaf het doel), schakelde de piloot de besturing over op automatisch. Het Nordenvizier was met de automatische piloot verbonden en de bommenrichter kon met behulp van twee knoppen de hoogte en de zijwaartse richting van het vliegtuig corrigeren. De bommenrichter was verantwoordelijk voor het afwerpen van de bommen en tijdens de aanvalsvlucht, de z.g. 'bomb-run' nam hij in feite het commando van de piloot over. Zo gauw de bommen gelost waren bestuurd de piloot het toestel weer zelf. Dan kon de bommenrichter weer terug naar zijn tweede taak: het bedienen van de twee mitrailleurs in de neuskoepel. De boordwerktuigkundige bevond zich



De plaats van de 10 bemanningsleden in DOLLY. Onder in het midden 'hangend' het poppetje dat Alesiani voorstelt! De twee ontbrekende poppetjes zijn er niet uitgevallen maar zitten precies achter hun collega's.

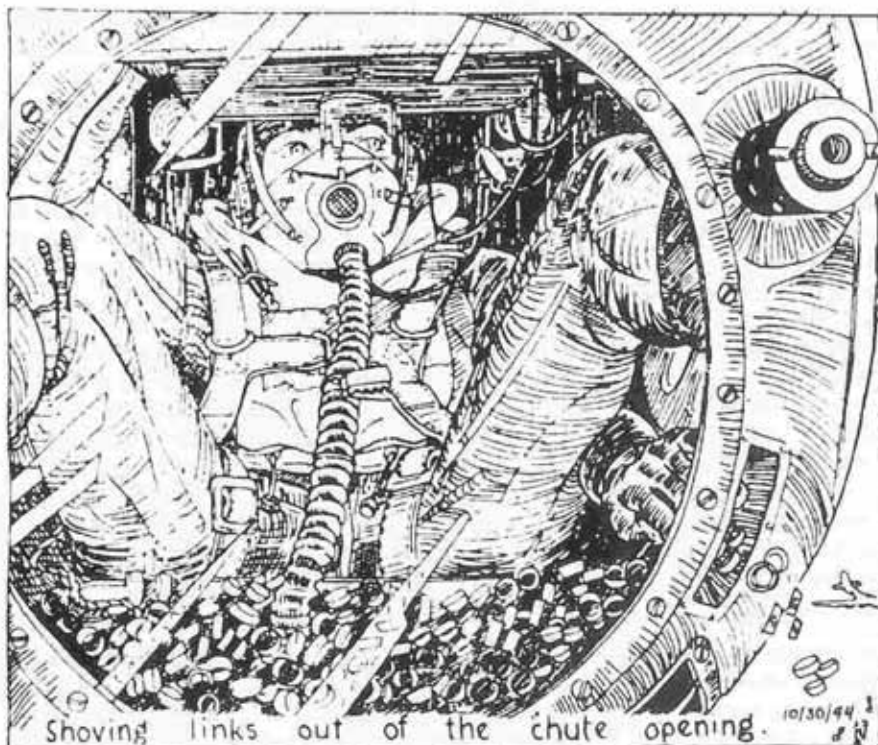
achter de piloten. Hij was verantwoordelijk voor de techniek aan boord tijdens de vlucht: de motoren, het brandstoftoevoersysteem, het hydraulisch systeem van het landingsgestel enz. Hij bediende bovendien de twee mitrailleurs in de koepel bovenop het vliegtuig, vlak achter de cockpit.

In de radiokamer achter de cockpit bevond zich de marconist. Tijdens de vlucht luisterde hij voortdurend naar berichten van de basis of de vluchtcommandant. Tevens was hij de schutter achter de mitrailleur, die uit het dak van de radiokamer stak. Halverwege de romp werkten twee flankschutters. Zij controleerden de lucht links en rechts van het toestel en bedienden elk een mitrailleur. Helemaal achter in de staart van het vliegtuig zat de staartschutter achter twee mitrailleurs die de ruimte achter de B-17 bestreken. Tenslotte, opgevouwen in een bolvormige koepel onder de buik van het toestel, lag halfzittend de buikkoepelschutter die met zijn twee mitrailleurs het gebied achter en onder de B-17 beveiligde. De koepel kon in zijn geheel ronddraaien, dus in principe kon de schutter het hele gebied onder het vliegtuig bestrijken, maar in de praktijk werd het meestal het gebied achter en onder de staart. Voor deze laatste functie had men kleine mannen nodig. De ruimte waarin deze schutter zich bevond was zo klein, dat hij geen dik bomberjack kon dragen en zijn parachute ergens boven zijn koepel op de vliegtuigvloer moest leggen. Aangezien Duitse vliegers graag van achteren of van onderen de bommenwerpers 'beslopen', had de buikkoepelschutter een verantwoordelijke taak, die grote concentratie en een goede schietvaardigheid vereiste. Over beide eigenschappen beschikte Herman Alesiani en aangezien hij ook klein van stuk was, werd hij opgeleid tot buikkoepelschutter.

Nadat Alesiani op 1 december 1943 op Framlingham geland was volgde er voor hem en de andere bemanningsleden een korte trainingsperiode. Zij moesten ingepast worden in hun squadron, vertrouwd raken met de speciale eisen die het Britse klimaat in de winterperiode stelde (mist, ijzel, sneeuw, zware bewolking) en extra ervaring opdoen in het formatievliegen en de eisen die daarbij aan ieder bemanningslid afzonderlijk gesteld werden. Er was in die tijd een duidelijke taakverdeling tussen de Britse R.A.F. en het Amerikaanse 8e Luchtleger. De Britten bombardeerden 's nachts en hun doelen waren vooral de grote Duitse steden. Door massale bombardementen probeerden zij het het moreel van de Duitsers te ondermijnen en grote chaos te scheppen in de bevolkingscentra. De Amerikanen bombardeerden overdag. Zij voerden precisiebombardementen uit op voor de Duitse oorlogsindustrie vitale objecten, zoals olieinstallaties, vliegtuigfabrieken, spoorwegemplacements e.d. Een Amerikaanse luchtmachtgeneraal beweerde dat zij, dank zij het geheime 'Nordenvizier' in staat waren, 'een bom te laten vallen in een vat augurken'. Door deze gezamenlijke tactiek bereikten de geallieerden in ieder geval dat de Duitse verdedigers geen rust meer kregen en dag en nacht paraat moesten zijn.

De uitwerking van deze bombardementen was vaak verschrikkelijk. Hele steden veranderden in troosteloze puinhopen en er vielen duizenden slachtoffers. Ook aan geallieerde zijde werden zware verliezen geleden. Honderden bommenwerpers keerden niet op hun basis terug en hun bemanningen sneuvelden of kwamen in krijgsgevangenkampen terecht. Van de in Engeland gestationeerde Amerikanen sneuvelden er in totaal 20 000 en werden er 26 000 krijgsgevangen gemaakt.

Tegen de verdrukking in bleven de Duitsers nieuwe gevechtsvliegtuigen produceren en ze voerden verbeteringen door in hun verdedigingssystemen. Bovendien zorgden zij voor een nieuwe dreiging. Overal langs de Noordfranse kust bouwden ze lanceerinstallaties van waaruit ze Londen bestookten met hun nieuwe wapen, de V-1, de vliegende bom. Het was dan ook niet zo vreemd dat de eerste missie van Alesiani's B-17 op 24 december 1943 gericht was tegen zo'n raketinstallatie aan het Nauw van Calais. Hij herinnert zich dat die opdracht vlekkeloos werd uitgevoerd. Natuurlijk was er de nodige spanning, het was nu echt menens, maar hij moest zo geconcentreerd het kleine schootsveld vanuit zijn nauwe koepeltje in



De werkhouding van de buikschutter in het koepeltje dat onder aan het vliegtuig 'hing'. Zo deed Alesiani op de laatste tocht ruim 10 uur dienst! Tekening van een collega, gemaakt in het krijgsgevangenenkamp.

de gaten houden, dat er weinig tijd voor angst of paniek was. 'Je had soms maar enkele seconden om te vuren op de Duitse jagers. Zou je te laat zijn door onoplettendheid, dan kon dat fataal zijn voor de hele bemanning', aldus Alesiani. Een andere missie boven Frankrijk, in januari 1944, staat hem nog helder voor de geest.

'Plotseling werd ons squadron aangevallen door een zwerm Duitse jagers. Ze zaten overal en ons Fort schudde van de mitrailleursalvo's die mijn maten afgaven. Zelf liet ik me ook niet onbetuigd, want de Duitsers probeerden ons van achteronder aan te vallen, precies in mijn schootsveld. Ik schoot met elk van mijn mitrailleurs mijn hele voorraad van 800 patronen af en ik was woedend, omdat ik geen enkele treffer had kunnen waarnemen. In ieder geval, we kwamen zonder schade thuis, misschien wel, omdat we zo tekeer waren gegaan. Ik was nog steeds kwaad op mezelf, maar jaren later heb ik vaak gedacht, dat het waarschijnlijk voor mezelf wel goed was geweest, dat ik geen slachtoffer gemaakt had. Wie weet had ik dan nu nog met de morele belasting daarvan rondgelopen.' Herman Alesiani maakte nog 2 extra bombardementsvluchten als invaller voor ontbrekende buikschutters in andere B-17's.

'Iedere mitrailleurschutter kon op elke plaats in het vliegtuig worden ingezet', zegt Herman, 'behalve in de buikkoepel, want daarvoor had je een klein mannetje nodig en dus was ik de klos.' Op 3 februari 1944 vloog Alesiani zijn achtste missie. Voor de andere bemanningsleden was het de zesde. Het was een lange, zware vlucht in slecht weer, dus extra opletten. Van de ochtendschemer tot de

avondschemer was de bemanning in touw. Er gebeurde die dag niets opmerkelijks, maar ze kwamen wel uitgeput op Framlingham terug. Daar kregen ze een 48-uurspas uitgereikt omdat hun B-17 aan een grote onderhoudsbeurt toe was. Achtenveertig uur rust, daar hadden ze wel oren naar. De tweede piloot, die zich beroerd voelde, ging zich ziek melden en de piloot, Clarence Straight merkte op dat hij dan 48 uur de tijd had om te herstellen.

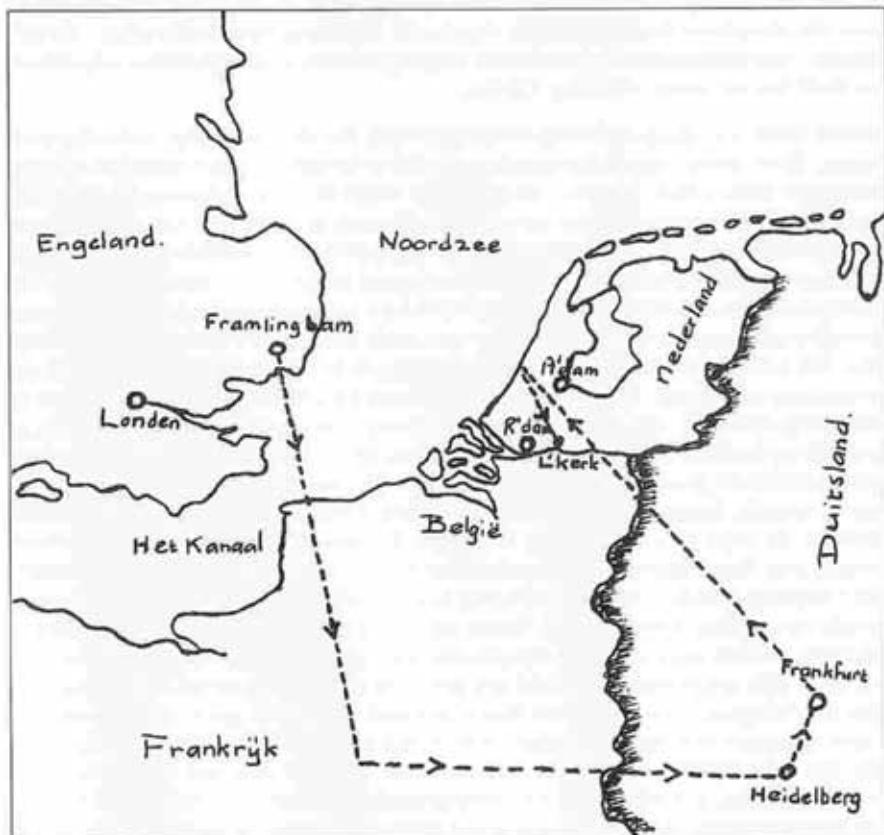
In de nacht van 3 op 4 februari 1944 heerste er een koortsachtige drukte op de luchtmachtbasis Framlingham. Rond de lange rijen B-17's was het een gaan en komen van tankauto's, bommenlorries en munitiewagens. Onder de vliegtuigen en bij de motoren waren monteurs bezig met de laatste controles. Dit alles speelde zich af in het bijna-donker, alleen hier en daar speelde het licht van een zaklantaarn over een landingsgestel of werd een bommenluik verlicht. In hun koude, tochtige barakken lagen de bemanningen in diepe slaap, onbewust van wat er op het vliegveld gebeurde. Om drie uur klonken er overal tussen de barakken haastige stappen, in het donker nauwelijks waarneembare figuren maakten de deuren open en knipten lichten aan. Ook in Hermans barak ging het licht aan en iemand riep: 'Ontbijt om 4 uur, instructie om 5 uur, starten om 6 uur.' Zonder zijn ogen open te doen antwoordde Herman dat zijn B-17 voor een grote onderhoudsbeurt aan de grond bleef en dat hij een 48-uurs pas had. De stem antwoordde: 'Vandaag gaan we een maximale prestatie leveren en alle bemanningen gaan vliegen.' We laten nu Herman zijn relax doen.

'Ik opende toch maar mijn ogen en zag tot mijn verbazing een kolonel staan. Waarom hadden ze iemand met zo'n hoge rang gestuurd om zo'n eenvoudige boodschap over te brengen? Toen schoot een stroom adrenaline door mijn aderen. *Dit zou het eerste grote dagbombardement op Berlijn worden!* Er hingen al lang geruchten in de lucht dat het op handen was, wij zouden geschiedenis gaan maken! Hoewel het erg koud was in de barak schreef ik, nog voor ik aangekleed was, een brief naar huis om te melden dat het me goed ging en met het verzoek om alle kranteberichten te bewaren over de luchtoorlog boven Europa. Bij de deur naar de eetzaal deelde een hospik vitaminepillen uit, dat was nog nooit gebeurd! Deze keer geen eierpoederomelet, maar van echte verse eieren. Ik zat wat te knoeien met mijn ontbijt omdat ik te opgewonden was om te eten. Het was belangrijk om wat voedsel naar binnen te krijgen, want 16 uur zonder eten zou wel wat erg lang zijn. Buiten de instructiezaal gebeurde nog iets wat we nog nooit hadden meegemaakt. Daar stonden vijf journalisten hun best te doen die ene meevliegplaats te bemachtigen, die er voor de pers op deze missie beschikbaar was. Toen ik, nu voor de negende keer, de instructiezaal binnenging, las ik nog eens wat er boven de deur geschreven stond: *'De daden van de mannen, die door deze deur binnegaan, zullen herdacht worden tot lang nadat deze muren zijn omgevallen en tot stof vergaan.'* Eindelijk sloot de wacht de deur en de instructie begon. Er heerste een doodse stilte.

Vóór ons bevond zich achter twee gordijnen een kaart van Europa. We wisten dat we straks een rood koord zouden zien, dat vanaf onze basis over de kaart gespannen was tot aan ons doel. Links van de gordijnen was een gewichtje zichtbaar waarmee het koord werd strak gehouden. Hing het gewichtje laag, dan was het koord niet ver uitgetrokken en was het doel dus betrekkelijk dichtbij. Het gewicht hing veel hoger dan bij vorige missies! De gordijnen werden opengeschoven, er ging een golf van opwinding door de zaal. Het koord liep niet naar het oosten, richting Berlijn, maar naar het zuid-oosten, naar Frankfurt. Een grote teleurstelling en tegelijkertijd een hele opluchting. Onze opdracht was om eerst een zuid-oostelijke koers aan te houden, zodat de Duitsers zouden aannemen, dat ons doel in het zuid-oosten lag, en dan scherp noordoostelijk te draaien, richting Frankfurt. Ons doel was een chemische fabriek bij Frankfurt, waarschijnlijk maakten ze daar synthetische benzine. De weersverwachting op onze route was slecht: harde noord-

westelijke wind, in buien veel onstabiele lucht en boven het doel zware bewolking met enkele opklaringen. We kregen een escorte mee van lange afstand-gevechtsvliegtuigen. Er ging een schok van verbazing door de zaal toen we hoorden dat we een onderdeel zouden zijn van een vloot van ongeveer 800 B-17's en B-24's, genoeg bommenwerpers om aan de oorlogsindustrie rond Frankfurt zware schade toe te brengen. Kort voor de start verzamelden we ons bij de ons toegewezen B-17. Op de neus stond de naam 'DOLLY'. Al was Dolly voor ons een onbekend toestel, veel verschil maakte het niet uit, want al onze B-17's waren precies hetzelfde uitgerust en ingericht.

We hesen ons in onze vlieguitrusting, totaal zo'n dertig kg. zwaar en gingen aan boord. De co-piloot, vervanger van onze eigen zieke 2e piloot, maakte op mij een gespannen, nerveuze indruk. Geen wonder, het was voor deze jongen zijn eerste missie. Hij liep met een lijst rond aan de hand waarvan hij controleerde of de juiste bemanningsleden aanwezig waren en of de brandstofvoorraad, de munitie en de bommenlast volgens opgave waren. De motoren werden gestart en we taxieden in een lange rij naar het begin van de startbaan. Om de 30 seconden kwam er een lichtflits van de verkeerstoren, het teken dat het voorste vliegtuig mocht opstijgen. Toen was het onze beurt en weer onderging ik de sensatie van het lawaai, de kracht en de snelheid waarmee onze 4 motoren ons over de startbaan sleurden. Deze keer,



De route van DOLLY. Van Framlingham tot Heidelberg op volle kracht, met volle lading. Van Heidelberg naar Frankfurt, met halve kracht en volle lading. Van Frankfurt naar de kust zonder lading, op halve kracht. Vanaf de kust: zonder lading, in zweefvlucht naar Lekkercerk.

afgeladen als we waren met brandstof en bommen, duurde het wel erg lang voor we 'los' waren. In de cockpit werd hard gewerkt. De vliegers brachten ons toestel naar een bepaalde hoogte, daar werd langzaam rondgecirkeld tot al onze bommenwerpers gestart waren en hun plaats in de formatie hadden ingenomen. Onze groep sloot zich daarna aan op de ons aangewezen plaats tussen de formaties van andere vliegvelden. Toen die manoeuvres voltooid waren steeg de hele luchtvloot naar de voorgeschreven vlieghoogte.

Onze piloten hadden het zwaar. De hevige windvlagen deden het toestel schudden, voortdurend moesten ze deze effecten van de onstabiele lucht opvangen, de juiste koers aanhouden en zorgen niet in botsing te komen met de toestellen om ons heen. We vlogen in de voorgeschreven 'doosformatie', d.w.z. in groepen van zes tot acht vliegtuigen, schuin boven en naast elkaar. Bewezen was, dat deze tactiek de toestellen het minst kwetsbaar maakte voor vijandelijke jachtvliegers en daarnaast de bommenwerpers een vrij schootsveld gaf. Intussen had zich boven ons een 'paraplu' gevormd van jachtvliegtuigen, die regelmatig voor ons uit vlogen om eventuele Duitse jagers aan te vallen. Naarmate we hoogte wonnen werd het kouder in het vliegtuig en werd het tijd de zuurstofmaskers op te zetten. We schakelden de elektrische verwarming van onze kleding in en zo kon je redelijk functioneren. Een pretje was het nooit. Het zuurstofmasker drukte als een klamme hand tegen de onderkant van je gezicht, je werd gehinderd door je zware vliegeruitrusting en je zat, zoals ik, opgesloten in een nauwe ruimte, waarin je alleen je armen kon bewegen om de mitrailleurs te bedienen. In de problemen kwam de man die een plasje moest doen. De daartoe in het vliegtuig aangebrachte 'afvoerbuizen' waren meestal bevroren en vaak begon je niet eens aan een zinloze uitpakkerij en hield het op, soms urenlang. Of niet.....

Boven open zee vroeg en kreeg ik toestemming van de piloot mijn mitrailleurs te testen. Twee korte vuurstoten toonden aan dat ze in orde waren. Ook mijn collega-schutters testten hun wapens. Voortdurend bleef ik mijn schootsveld afzoeken naar vijandelijke jagers, maar er was geen Duitser te zien. Ook via de intercom, waarmee we allemaal verbonden waren, kwam niet de bekende kreet: 'Bandieten op twee uur'. Dat betekende, dat er Duitse jagers aankwamen, rechts vóór ons. De plaats waar een eventuele aanvaller zich bevond werd aangegeven met behulp van de wijzerplaat van de klok. Twaalf uur was recht vooruit, zes uur was recht achter, enz. We hadden inmiddels onze koerswijziging richting Frankfurt volbracht en tot zover ging alles goed. Tot we boven Heidelberg kwamen!! Daar belandden we in een hevig spervuur van afweergeschut, zo hevig, dat de bemanningsleden, die er uitzicht op hadden, later vertelden nog nooit zo iets te hebben gezien. Rood, wit en groen stoven de granaten op ons af, om op het moment van ontploffen te veranderen in zwarte, bloemkoolachtige wolkjes. Zelf merkte ik er, door mijn beperkte uitzicht en door de concentratie, waarmee ik mijn schootsveld bleef afzoeken, weinig van. Tot ik plotseling een geluid hoorde als of iemand een hand grind tegen het vliegtuig gooide. Tegelijkertijd ging er een trilling door het toestel, die weinig goeds voorspelde. Onmiddellijk kwam de kalme stem van onze piloot, Clarence Straight, over de intercom. 'We zijn geraakt door afweergeschut. Onze twee rechtermotoren zijn uitgeschakeld. Meld mij één voor één of je gewond bent of schade aan het vliegtuig ziet. Niemand bleek gewond en er was geen verdere schade. Onze navigator zei, dat Zwitserland niet zo erg ver was. Achteraf was hij de enige die een echt zinnige opmerking maakte. Ook op twee motoren bleef onze kist redelijk vliegen, al verloren we, zwaarbeladen als we waren, onvermijdelijk hoogte. De bommenrichter meldde, dat we al aan onze 'bomb-run' begonnen waren en dat we net zo goed onze aanval konden afmaken en onze bommen op het doel bij Frankfurt gooien, in plaats van ze boven Heidelberg te lossen. Aangezien op dat moment in wezen de bommenrichter het commando voerde, ging de piloot accoord en zetten we onze aanval voort. Ongeveer 10 minuten later vlogen we boven het

doel en daar gingen de bommen. Beneden was het een hel van rook, vuur en ontploffingen. Daar was de stem van Straight weer: 'Jongens, missie voltooid. Wie er uit wil springen zegt het maar, je hebt mijn toestemming. Maar ik ga proberen deze dame thuis te brengen.'

Iedereen bleef aan boord. Trouwens, wie had er zin in een sprong naar beneden, in die hel van vuur te wagen, als er nog een kans was thuis te komen? Het toestel was nu veel lichter, toch bleven we heel langzaam hoogte verliezen en we raakten achter bij de formatie voor ons.

Achterblijvers waren een dankbare prooi voor Duitse jagers, dus we bleven extra waakzaam. Intussen gooiden enkele bemanningsleden, in opdracht van de piloot, alles wat gemist kon worden uit het vliegtuig. Hoe lichter Dolly werd, hoe beter. Zo begonnen we aan de lange terugvlucht naar Framlingham. De twee linkermotoren moesten op volle kracht draaien om zoveel mogelijk hoogte en snelheid te kunnen behouden. Daardoor, en door het ontbreken van trekkracht rechts, werd het vliegtuig moeilijk te besturen. Toch slaagde Lt. Straight er in het toestel redelijk stabiel te houden, al kostte hem dat voortdurend grote krachtsinspanning. Het optimisme onder de bemanning groeide naarmate de tijd verstreek. We vlogen nog steeds en er had zich nog geen Duitse jager laten zien. Lt. Straight hield voortdurend de intercom in werking zodat wij op onze diverse posten de cockpit-gesprekken konden volgen. Op de een of andere manier werkte dat geruststellend. We hoorden de 2e piloot steeds de vlieghoogte aflezen, daaruit bleek dat we hoogte bleven verliezen. Toen hij 5000 voet (1665 meter) meldde, gaf de navigator door, dat hij het Britse Kanaal voor ons zag. (OPM.Verwaal: Dit moet de Noordzee geweest zijn.) Op hetzelfde ogenblik gaven de beide linkermotoren 'oververhit' het op.... Nu werd het ècht benauwd! Vliegend zonder motoren zat er niets anders op dan in glijvlucht proberen te landen. Met onze huidige koers betekende dat een landing op zee, in het ijskoude zeewater zouden we weinig overlevingskansen hebben. Clarence Straight besloot om te keren. Hij gaf ons bevel allemaal in de radiokamer te gaan zitten, met de rug tegen de wand, de handen achter het hoofd en met opgetrokken knieën. Het werd een langzame glijvlucht naar de vaste grond. Lt. Straight vocht om het toestel bestuurbaar te houden, bijgestaan door de co-piloot. We ving een verhitte discussie in de cockpit op. De co-piloot wilde de wielen laten zakken, Lt. Straight besliste voor een buiklanding. De enig juiste beslissing zoals bleek. We kwamen neer op vlak terrein. Hoe vaak heb ik in gedachten de onbekende landeigenaar bedankt voor het feit, dat hij zijn land had vrijgehouden van obstakels!!

Het vliegtuig sprong enige malen op en gleed toen soepel uit tot het stil lag, iets overhellend naar rechts. Even was er een onwezenlijke stilte. Toen beseften we, dat we het allemaal zonder noemenswaardig letsel overleefd hadden en dat het toestel zelfs in één stuk op de veilige aarde lag. Clarence Straight had de landing van z'n leven gemaakt!

Lekkerkerks vierde oorlogswinter

Het dagelijks bestaan

Het weer in januari 1944, donker, nat en winderig, maakte de mensen mistroostig en versterkte het langzaam maar zeker groeiende gevoel van neerslachtigheid. Van week tot week voelde men zich afglijden naar steeds beroerder leefomstandigheden en uitzicht op een spoedige verbetering was er niet. In deze vierde oorlogswinter werden de tekorten steeds voelbaarder.

Er was nog geen honger. Door wat via de distributiebonnen te krijgen was, aangevuld met de opbrengsten van de volkstuinjes, hadden de meeste gezinnen dagelijks voldoende te eten. Wat de hoeveelheid betreft was er nog genoeg, maar de samenstelling van het voedselpakket werd steeds centoniger. 'Koloniale waren'

verdwenen al kort na de bezetting in 1940 uit de winkels: koffie, thee, specerijen. Al jaren was men er aan gewend dat het dagelijks 'bakkie troost' niet meer werd gezet van echte koffie, maar bestond uit een afreksel van het surrogaat PITTO of FAMA, soms een beetje op smaak gebracht door een lepelte BUISMAN. Door het wegvallen van de specerijen werd het maken van een smakelijke dagelijkse pot een steeds grotere opgave, temeer omdat ook vlees, spek en vet of boter slechts mondjesmaat voorhanden waren. Voor een extraatje, b.v. bij een verjaardag konden creatieve moeders nog wel eens wat versieren. Met wat meel en in stukjes gesneden gedroogde peertjes of appeltjes werd dan een imitatie-krentenbrood gebakken, maar om van de dagelijkse maaltijd doorlopend iets behoorlijks te maken werd veel van de creativiteit van de moeders gevraagd.

Kreativiteit, de eigenschap om er altijd nog wel iets van te kunnen maken, was trouwens niet alleen een vereiste bij het bereiden van de dagelijkse maaltijden. Zorgen dat het gezin behoorlijk gekleed werd vroeg aanhoudend om kunst en vliegwerk. Het vermaken van kleding van oudere kinderen voor de jonge broertjes of zusjes was een bekend gebruik, de armere gezinnen van al ver voor de oorlog wisten niet beter. Maar nu was er meer nodig. Er kon niets meer worden weggegooid. Wat op de textielpunten te koop was telde nauwelijks. Het stoppen en verstellen van kapotte kleren was een wekelijks terugkerend punt van het werkprogramma. Ongebruikte gebreide kleding werd uitgehaald en van de uitgehaalde wol iets nieuws gebreid. Jassen, mantels en kostuums werden door kleermakers gekeerd, het 'nieuwe pak' was niet meer dan de binnenkant van het oude kostuum.

Zo ging het met alles. Als schoeisel of huisraad versleten waren kon er niet eenvoudig even wat nieuws gekocht worden. Wie niet in staat was van oud materiaal nog iets nuttigs te maken, zat zonder. Het vervelende was dat vermaken, verstellen of repareren geen blijvende oplossing bood. Eens kwam het moment dat iets met de beste wil ter wereld niet meer gerepareerd of hersteld kon worden. Die situatie ontstond in de loop van de vierde oorlogswinter, men voelde het langzaam maar zeker afglijden naar de armoede en dat maakte de mensen neerslachtig.

Hoe ver zou dit nog doorgaan, en vooral: hoe lang nog? Over het verloop van de oorlog werd men op de hoogte gehouden. In de steeds dunner wordende kranten moesten de Duitse bezetters, die alle berichtgeving controleerden, wel toegeven dat ze aan het oostfront al meer dan een jaar terugtrokken onder druk van de Russen. De kranten hadden ook gemeld dat de Duitsers uit Afrika verdreven waren, in juli de geallieerde troepen geland waren in Italië, in begin september Mussolini zelfs was verdreven. De met veel bombarie verspreide nieuwsuitzendingen en berichten, die meldten dat Duitse duikboten weer zoveel registerton scheepsruimte van de Geallieerden tot zinken hadden gebracht, werden al maanden lang niet meer gehoord of gelezen. Op zee ging het dus ook de goede kant op. En met de strijd in de lucht? Regelmatig hoorde men in de nacht geallieerde bommenwerpers overvliegen op weg naar Duitsland, op de dag zagen de mensen de witte condensstrepen op grote hoogte, even zoveel bewijzen dat de bevrijders baas in de lucht waren en hun lading naar Duitsland brachten. Onwetend over het verloop van de oorlog waren de mensen dus niet, men hoorde het door de uitzendingen van de radiodistributie of las het in de kranten. De eerste illegale blaadjes die verschenen en de uitzendingen van de Engelse zender vertelden hetzelfde nieuws, alleen wat vroeger en uitgebreider.

Ontegenzeggelijk, het ging goed met de oorlog. De in 1941 en 1942 overal aangebrachte leuze: '*V = Victorie, Deutschland wint op alle fronten*', toen helaas waar en daarom zo irritant, was definitief verleden tijd. Nu was de werkelijkheid: *Duitsland verliest op alle fronten*. Alleen niet hier! Zoveel begrepen de mensen er wel van, dat zij in West-Europa niet bevrijd zouden moeten worden door de Russen van het Oostfront of de westelijke geallieerde troepen in Italië. Voor onze bevrij-

ding was een invasie nodig, ergens op de kust tussen Noorwegen en zuidwest-Frankrijk. Daarvan werd ook geen geheim gemaakt. Via de Engelse zender, in de illegale blaadjes, maar ook in de kranten doken regelmatig daarover berichten op. Zelfs was bekend dat Stalin min of meer kwaad dit tweede front eiste opdat hij niet alleen de kastanjes uit het vuur behoefde te halen. Van de invasie moest het komen, dat begreep iedereen, maar na zoveel gepraat en geschrijf daarover geloofden steeds minder mensen dat die er spoedig zou komen. En dat maakte de mensen neerslachtig, temeer omdat met het verstrijken van de winter de dagelijkse zorgen van week tot week groter werden. Dat naargeestige gevoel was in de loop van de winter gegroeid, in de herfst van 1943 was er nog tijd voor gezellige zaken geweest. Ondanks het feit dat niemand na 10 uur 's avonds op straat mocht komen waren de traditionele uitvoeringen doorgegaan. Het kerkkoor, vrouwenkoor en het strijkorkest gaven hun gebruikelijke avonden. De harmonie had voor de uitvoering Arto Post uit Schoonhoven laten komen. Het Nut verzorgde voor de leden een mooie lezing over de Negerhut van Oom Tom en liet Jan Strijbos komen voor een lezing over een reis langs de Donau. KDO bestond 35 jaar, had in de zomer al demonstraties met keurtunststers georganiseerd en gaf ter gelegenheid van het jubileum ook nog een avond in Amicitia. Er was zelfs een nieuw begin: de oprichting van een afdeling EHBO. Voor een groot deel van de Lekkerkerkers werd het zelfs een spannend seizoen: LFC I deed het geweldig en werd in maart 1944 kampioen!

Zo op het eerste gezicht leek het leven in de herfst van 1943 nog niet ingrijpend slechter te zijn geworden. Alles begon weliswaar vroeger op de avond, het gebruikelijke bal na was van de programma's geschrapt, iedereen moest om tien uur thuis zijn, maar verder leek het goed en gezellig. Leek, want ook op deze avonden werd steeds herinnerd aan een andere bron van zorg en onrust. Bij elke gelegenheid moest aan de aanwezigen gemeld worden welke leden helaas hun medewerking niet konden geven wegens vertrek naar Duitsland. Het feit dat bij de muziek opengevallen plaatsen werden ingenomen door damesleden, betekende dat de muziek kon doorgaan, maar de mannen waren weg. Naar Duitsland, of om daar vandaan te blijven, naar een onderduikadres. Voor de achtergeblevenen, in september 1943 waren dit de familieleden van 183 mannen die gedwongen waren in Duitsland te werken, betekende dit zorg en angst. Voor hen waren de overvliegende geallieerde bommenwerpers meer dan vrienden, die met elk bombardement de kracht van de gehate bezetter verzwakten, de bommen aan boord konden ook hun man, zoon of vriend treffen.

Zo leefde Lekkerkerks bevolking begin februari 1944. Wat neerslachtig door het alsmat uitblijven van de noodzakelijke invasie, de zorg over het lot van degenen die onder dwang naar Duitsland waren uitgezonden of ondergedoken, de angst bij velen om ook opgepakt en weggevoerd te worden. En bovenal de inspanningen om het hoofd boven water te houden, de zorg voor het dagelijks bestaan eiste bijna alle aandacht op.

De 4e februari 1944, Anton den Ouden: 'de grasviltten vlogen door de lucht'.

Anton den Ouden, 15 jaar oud, werkte als knechtje van zijn vader op de boerderij aan de Tiendweg-West. Omdat het in de voorgaande weken niet had gevoren lagen de sloten open en kon Anton die vrijdag een schouw mest vanaf de boerderij naar een stukje land over de Wetering varen. De mest moest gelost worden om dan met bagger uit de sloten gemengd te worden. Groeistof voor het weiland, dat het in de loop van de oorlog moest doen zonder kunstmest. Gewoontegetrouw was Anton stipt om 12 uur thuis om te eten, en even gewoontegetrouw ging hij direkt na de maaltijd zonder slaapje weer het land in. Het zal even na 1 uur geweest zijn dat hij begon de mest en de bagger dooreen te werken, het was droog tussen de buien door, en fris, want de wind kwam uit het noord-westen. Plotseling hoorde hij luid

gekraak, keek op en zag een enorm vliegtuig naar beneden komen. Het gekraak kwam van brekende elzenstruiken die het vliegtuig bij het neerkomen raakte.

'Ik stond verstijfd en kon m'n ogen niet geloven, het kolossale ding zeilde naar beneden, betrekkelijk rustig want de motoren gaven geen geluid. De wielen waren opgetrokken. Kort voorbij de elzenstruiken raakte het vliegtuig de grond, de grasviltten vlogen door de lucht. Na een paar keer stuiten gleed het vliegtuig als een slee over het land, dwars over de sloten, en steeds vlogen stukken grond en grasviltten door de lucht. Op het Smalle Kampje, precies in het verlengde van het land waar ik bezig was, een paar honderd meter van mij vandaan, kwam het toestel tot stilstand, met de kop boven de sloot. De vleugel aan de Tiendwegkant zakte iets naar beneden. Toen werd het even stil.

Automatisch was ik naar de Wetering gelopen in de richting van het vliegtuig. Toen merkte ik dat ik niet alleen was. Jaap Wink, die diende bij Geer Bos, kwam aanvaren met een schouw mest. Hij sprong uit de schouw de Wetering op, met de weegstok in z'n hand. Wat we tegen elkaar zeiden weet ik niet meer, maar samen zijn we over het hoofdening gesprongen en liepen op het land aan de oostkant van het Smalle Kampje in de richting van het vliegtuig. Plotseling zagen we mensen uit het vliegtuig komen, ze liepen wat rond, trokken iets uit en gooiden dat in, of in de richting van het vliegtuig. Opeens stond het vliegtuig in lichtelaaie en kwamen de mensen in onze richting lopen. Of we bang waren dat in het brandende vliegtuig misschien bommen konden ontploffen, ik weet het niet, maar allebei liepen we weer terug naar de Wetering en zagen de vliegeniers naar ons toekomen. De voorkant van de schouw van Jaap was intussen tegen het hoofdening aangedreven. De schouw gebruikten de mannen als opstapje naar de Wetering. Eén van hen liep een beetje mank en werd door de anderen geholpen. En toen stonden we daar, op de Wetering, de tien vliegeniers, Jaap en ik, en misschien was er toen Adriaan Slingerland, een knecht van Kees Neven er ook al bij. De mannen lieten een kaartje zien waarop ze Rotterdam aanwezen, daar wilden ze naar toe. Wij verstonden geen Engels en zij verstonden ons niet. Hoe we ze duidelijk gemaakt hebben dat ze niet via de Wetering naar het westen lopend in Rotterdam konden komen, er ligt iets verder op n.l. een brede scheidings-sloot, herinner ik me niet meer, ze begrepen het wel. Ze praatten met elkaar, maar wat ze zeiden verstonden we niet. Na een minuut of vijf zijn ze de Wetering uit gaan lopen, richting de Kerkweg. We keken ze na en zagen dat twee van de tien samen het land van Gert Ooms op liepen, acht gingen door en bleven even stil staan bij het huis van Brand. We zullen nog wel wat rondgekeken en gepraat hebben, bij elkaar op de Wetering staand. Vanwege het vuur dorsten we niet naar het vliegtuig, hoewel we geen knallen of iets dergelijks hoorden. Wel zagen we groepen mensen op de Tiendweg lopen die ongeveer bij Leo de Jager stil bleven staan. Duidelijk konden we dat alles niet zien, zeker niet in het begin, omdat de rook van het brandende vliegtuig hun kant uit waaide. Er zal door mij die middag in het land niet veel meer gewerkt zijn. Uiteindelijk ben ik rond drie uur naar huis gegaan om de beesten te verzorgen.'

Voor Anton den Ouden was dit de meest levende herinnering die hij had aan het neerkomen van de bommenwerper. Zijn vader verbood hem naar het wrak te gaan, ook al liep het in de komende dagen daar vol met zoekende en snuffelende mensen, en dan vooral jongens. Op de maandag na het neerkomen meldde zich bij de familie Den Ouden een zekere A. Kennis, afkomstig uit Eindhoven. Hij had als sloper de opdracht gekregen om het vliegtuigwrak op te ruimen. Met een aantal helpers zocht hij een kosthuis en vond dit bij de familie Den Ouden. Anton herinnert zich dat hij één keer met zijn broer, z'n vader en de heer Kennis bij de vliegtuigresten is wezen kijken. Het wrak was toen al grotendeels verdwenen. Ook vist Anton nog dat Kennis één keer een stuk van een vliegtuigband mee bracht, hiervan werden repen gesneden die gebruikt werden om massieve fietsbanden van te maken.

De 4e februari 1944 - Arie Ros: *'het ding kwam stil als een dief in de nacht'*

Arie Ros was 11 jaar, woonde in de Tiendweg-West, ging altijd op zijn fiets met massieve banden naar de Openbare School op dorp. Tussen de middag kwam hij naar huis om te eten, samen met zijn moeder omdat zijn vader op de werf schafte. Vrijdag de 4e februari 1944 was het ritje naar huis geen pretje, een gure noordwestenwind met nu en dan natte sneeuwbuien. Vanaf de eettafel was te zien wie er op de Tiendweg voorbij ging, gewoonlijk gebeurde dat zo nu en dan. Die vrijdag was er blijkbaar iets aan de hand. Bijna klaar met eten zag Arie veel mensen voorbij gaan, en allemaal richting Krimpen aan de Lek. Nog maar net buiten hoorde hij van de voorbijgangers wat er aan de hand was: er was een vliegtuig naar beneden gekomen. Het was niet moeilijk om dat te geloven, toen hij in de richting keek waar het ding moest liggen zag hij rookwolken opstijgen.

'Mijn fiets wilde niet richting dorp en ik vergat totaal om op tijd op school te zijn. Ik ging precies de andere kant op, naar de brand. Niet zo kort bij als ik wel wilde, want Jantje Nobel hield ons tegen en zei dat we niet verder mochten. In het brandende vliegtuig, dat ik goed kon zien liggen, konden wel eens bommen tot ontploffing komen. Achter het vliegtuig zag ik een aantal mensen, ik dacht een stuk of acht à tien, hard wegrennen in de richting van de Wetering.

Ik weet het aantal niet zo precies meer omdat het brandende vliegtuig me veel meer fascineerde dan het stelletje hollende mannen. De rook van het brandende vliegtuig kwam onze kant op. Na verloop van tijd verschenen politie en brandweer. De mannen van de brandweer spoten met een miezerig straaltje op het brandende vliegtuig. Of de brand daardoor geblust is, of vanzelf is uitgegaan, weet ik niet. Van de politie mocht niemand verder dan tot het hek van het stuk land waarop het vliegtuig lag. Ik ben toen maar naar school gegaan, vóór de politie en de brandweer vertrokken. Op school was m'n aandacht meer bij wat ik gezien had dan bij de les. Toen het half vier was ben ik als een gek naar huis gereden, er viel immers iets bijzonders te beleven in de Tiendweg! Bij het hek stond nog steeds de politie en niemand mocht er door. De brandweer was intussen verdwenen. Het wrak lag stil en verlaten, nog wat nasmeulend. Mensen waren er, als ik me goed herinner, niet bij te zien. Wel nog steeds kijkers op de Tiendweg. Er werd veel gepraat. Ik herinner me dat steeds gezegd werd dat het geen Duits vliegtuig was, en dat het dus 'Engelsen' waren. Aan het vliegtuig was dit voor mij niet te zien. Voor zover ik me herinner zag ik er geen letters of cijfers op, misschien waren die door de brand verwijderd. Trouwens, ik stond altijd nog zo'n 100 à 150 meters van het wrak af, dus als er letters op te zien waren moesten dat niet al te grote geweest zijn. Van alle mensen die er stonden te kijken en te praten had niemand het vliegtuig omlaag zien komen. Ook wij, die er toch betrekkelijk kort bij woonden, niet. Het ding kwam 'stil als een dief in de nacht de polder binnenvallen'.

Aan het eind van de middag gingen de kijkers weer naar huis, ook Arie Ros. Door de invallende duisternis was het wrak niet meer te zien vanaf de Tiendweg. De politie hield wacht. De volgende dag bleek een Duitse soldaat die taak overgenomen te hebben. In de daarna komende dagen bleef de plaats een trekpleister voor nieuwsgierigen. Volwassenen hielden het al gauw voor gezien; nieuwsgierige, vaak op souvenirs jagende jongens uit de wijde omtrek bleven komen tot na een paar weken alles was opgeruimd. Arie Ros ging de volgende zaterdag al vroeg op pad en merkte dat hij van de Duitse soldaat niet bij het toegangshek van het land behoefde te blijven, maar het land in mocht. Rondom het wrak lag het bezaaid met spullen uit het vliegtuig. Merkwaardig omdat een explosie of iets dergelijks niet had plaats gevonden. Was dit door souvenirjagers gedaan die vóór hem al bij het vliegtuig waren geweest? Die misschien in het vliegtuig waren geklommen, hoewel dat niet mee viel? Arie was er niet in gegaan, omdat het te moeilijk was, te smerig door de dikke laag modder die er in lag, omdat het te gevaarlijk was, of gewoon om 'ik weet niet welke reden'. Voor Arie, die er naar toe was gegaan in de

hoop iets interessants te vinden overigens geen probleem; er lag genoeg. Veel kogels, losse, maar ook in soms meterslange banden.

‘Van die kogels nam ik er een stelletje mee, gewoon in de hand. De Duitse wacht zag ze en wenkte me om te komen. Hij nam de kogels van me af en ik dacht: die ben ik kwijt. De Duitser lachte wat, ging naar het hek waarin een grote kram geslagen was en wrikte hiermee de kogels uit de hulzen. Nadat de kogels er af waren gooide hij het kruit op een hoopje op de brug. Toen hij daar een lucifer bij hield gaf het een enorme steekvlam. De lege hulzen kreeg ik weer terug. Voor mij en mijn vriendjes was die Duitser vanaf dat moment ‘een aardige kerel’. En zo ging het de komende dagen steeds, bij het wrak rondlopen, iets oprapen en weer weggooiden als je wat anders vond. Al gauw nam ik een hark mee van huis. Daarmee kon in de sloot het een en ander opgevist worden, zelfs via een gaatje iets uit het vliegtuig gelepeld worden. Half verbrande parachutes, en weer kogels, maar ook metertjes uit het vliegtuig kwamen zo boven water. Het meeste heb ik waarschijnlijk weggegeven of weggegooid, behalve een kompasje dat ik nog altijd bezit. Ik vond het toen al een mooi dingetje en de letters US die er op stonden betekenden Verenigde Staten, dat wist ik wel, alleen niet waarom. Tenslotte heeft één van de vondsten me nog een flinke schrobbering van m'n vader opgeleverd. Het was een groot stuk, opgevist uit de sloot, waarschijnlijk een deel van een mitrailleur. In de loop waren gaatjes aangebracht en dat vond ik toen bijna indrukwekkend mooi. Het moet in de dagen geweest zijn dat er geen wacht meer stond, de Duitse soldaat had me zeker met dat toch vrij grote geval op m'n rug niet laten passeren! Vóór ik m'n vader kon laten blijken hoe trots ik op mijn vondst was liet pa duidelijk merken dat hij niet gesteld was op zulk tuig bij zijn huis. Het stuk werd in de schouw geladen en ergens verder van huis in een brede sloot gegooid. Opgelucht kwam pa thuis. Dat zoeken en snuffelen ging door tot de hele boel was opgeruimd. Niet dagelijks, maar misschien iets meer dan andere jongens omdat een zekere meneer Kennis in de kost lag bij een speelkameraadje: Kees den Ouden. Die meneer Kennis sloopte het wrak en vond het goed als Kees en ik wat rond-scharrelden en meenamen. Het stuk mitrailleur zal ook meneer Kennis niet gezien hebben, dat had ik zeker niet mee mogen nemen. Met een soort takeltje hebben meneer Kennis en een paar helpers het wrak in grote stukken uiteen gehaald, die stukken werden naar de Tiendweg gebracht en daar op grote aanhangwagens van de Duitsers geladen.’

Andere herinneringen aan het neergekomen vliegtuig

Wim Berrevoets, wachtmeester bij de marechaussee, was in januari 1944 overgeplaatst vanuit Hoogeveen en kwam terug in Lekkerkerk. Hij was in de kost bij een familie aan de Kerkweg en werd die vrijdagmiddag opgeroepen naar de kazerne in de Emmastraat. Mogelijk door een telefonische melding was bekend geworden dat aan de Tiendweg-West een vliegtuig was neergekomen. Berrevoets werd opgedragen daar de wacht te houden en publiek bij het wrak vandaan te houden.

‘Toen ik daar aankwam was er op de Tiendweg veel kijkend publiek, geen Duitsers of leden van de Sicherheits Dienst. Na korte tijd kwam de brandweer. Die heeft korte tijd met een klein straaltje op het brandende vliegtuig gespoten en is na niet al te lange tijd weer vertrokken. Naarmate de middag verstreek verdween het kijkend publiek en bleef ik alleen achter. Aanvankelijk had ik het niet vertrouwd gevonden naar het vliegtuig te lopen. Wat kon er niet inliggen aan explosieven? Later ging ik toch maar naar het wrak en liep er omheen; her en der verspreid lagen toen zaken die uit het vliegtuig afkomstig waren, zowel aan de zuid- als aan de noordkant van het vliegtuigwrak. Ik heb verschillende dingen zo eens bekeken en opgepakt, nam uiteindelijk een lichtkogelpistool en twee lichtkogels mee. Het pistool heb ik later geschonken aan het streekmuseum in Krimpen aan den IJssel,



De door Paulus Verwaal vanaf de Tiendweg stiekem genomen foto van het vliegtuigwrak. De sloop is inmiddels een weekje gevorderd.

over de lichtkogelpatronen heeft een ander zich later ontfermd. In de loop van de avond werd ik afgelost door een Duitse wachtsoldaat en kon ik naar huis gaan, het eind van wat een routineklusje leek te zijn. Dit muisje kreeg echter nog een vervelend staartje voor me. De maandag crop werd ik opgeroepen onmiddellijk te verschijnen bij de Sicherheits Dienst aan de Ridder van Catsweg in Gouda. Ik moest aan een lange tafel gaan zitten, met vóór me een aantal leden van de SD en achter me een paar gewapende militairen. Een aanhoudende scheldtirade vol dreigementen werd over me uitgestort, en dat alles naar aanleiding van het neergestorte vliegtuig. Een oorspronkelijk uit Lekkerkerk afkomstige SD-er had het grootste woord. Zijn verwijten:

Na het neerkomen van het vliegtuig was dit in brand gestoken, de bemanning had de benen kunnen nemen, groepen mensen hadden het vliegtuig leeggeplunderd en wat ze niet rond het vliegtuig hadden neergesmeten was meegenomen. Gelukkig was een deel daarvan inmiddels ingeleverd en terecht gekomen bij de rivierpolitie-groep in Krimpen aan de Lek. Voor alles wat in de ogen van de heren was mis gegaan werd Berrevoets verantwoordelijk gesteld, aan hem was immers opgedragen te zorgen voor het handhaven van de orde! Later hoorde ik dat de SD even gespeeld had met de gedachte om een voorbeeld te stellen door een aantal willekeurige Lekkerkerkse burgers te straffen voor de – wat zij noemden – plunderijen. De Lekkerkerkse groepscommandant van de marechaussee, Van de Waal, een

NSB-er, had zijn kameraden er evenwel van kunnen overtuigen dat er echt overmacht in het spel was geweest en dat het niet te verdedigen zou zijn als hiervoor onschuldige burgers zouden worden gestraft. Van de répressaillemaatregelen was toen afgezien, maar de verantwoordelijkheid van Berrevoets bleef recht overeind. Blijkbaar was er ook doorverteld dat ik iets had meegenomen, al werd het lichtkogelpistool gelukkig niet met name genoemd. Uiteindelijk liep deze zaak voor mij met een sisser af. Na nog een paar keer in Gouda verwijten en dreigementen te hebben aangehoord, tenslotte nog één keer hetzelfde moest ondergaan bij de SD aan de Heemraadsingel in Rotterdam, werd de zaak weken later blijkbaar als afgedaan beschouwd.⁷

Goris Bouter, boer en wonend aan de Tiendweg werd gevraagd met paard en wagen de gesloopte brokstukken naar de Tiendweg te rijden. Voor de zware aanhangwagens waarmee het materiaal werd weggevoerd was de ondergrond van het land te slap.

'Van het neerkomen van het vliegtuig had ik niks gemerkt, pas later hoorde ik wat er gebeurd was. Of het de Duitsers geweest zijn die me opdroegen om met paard en wagen te verschijnen of dat dit door de sloper werd gevraagd, weet ik niet meer. Een enkele keer heb ik met twee paarden voor de wagen gereden, waarschijnlijk werden toen de zwaardere stukken zoals de motoren versleept. Bij het sloopwerk waren geen Duitsers aanwezig, het slopen en opladen op de wagens werd gedaan door Kennis en zijn helpers. De stukken werden door mij aan de zuidkant van de Tiendweg langs de kant van de weg neergegoot, van tijd tot tijd haalden Duitse aanhangwagens de sloopmaterialen weg. Nu en dan heb ik eens wat meegenomen wat me om de een of andere reden interessant leek, b.v. een slotje met handgreep en één keer een soort hoogtemeter. Ik heb de indruk dat ook anderen in de loop van de drie weken dat de sloop duurde het land opkwamen en meenamen wat van hun gading was.

Dirk Eikelboom was in 1944 12 jaar oud, woonde in Opperduit en bezocht de Christelijke School aan de Kerkweg. Hij was één van de vele Lekkerkerkse jongens die hoorde dat er een vliegtuig was neergekomen in Schuwacht. Hij was ook één van de vele jongens van zijn leeftijd die geprikkeld werden door het nieuws. Daar moest hij heen, want daar was iets te zien en vooral te vinden! Woensdagmiddag rende hij uit school naar huis, pakte zijn fiets en ging naar het wrak. Wachten stonden er niet meer dus kon hij in alle vrijheid rondsnuffelen. Uiteindelijk kwam hij thuis met de buit: een rijbroek, volgepropt met kogels en een paar sokken. Een schoen of laars met een elektrisch stekkertje liet hij maar liggen. De patronen werden in de schuur van de punt ontdaan, de sokken zijn in de loop van de tijd, gebruikt of niet, verdwenen. Er waren veel jongens zoals Dirk, overal in het dorp wonend, die als door een magneet aangetrokken in de loop van de weken naar het vliegtuigwrak zijn gegaan, en allemaal met het doel iets te vinden. Kogels vond bijna iedereen en bijna altijd werd 'daarmee iets gedaan', de punten er af breken, er op slaan, het kruit er uit halen e.d. Het moet 'n wonder genoemd worden dat uit die tijd geen berichten zijn overgekomen over verminkte handen of erger.

Huib Eikelboom, neef van Dirk woonde aan de Wetering-Oost. Hij kwam de bewuste vrijdagmiddag uit school, de Christelijke School aan de Kerkweg. Op weg naar huis reed het vrachtautootje van Aarnoudse voorbij. Naast Aarnoudse zag Huib de politieman Tintel zitten. In de laadbak, waarvan een zeil aan de achterkant was opgeslagen, zag Huib een stel mannen zitten, de bemanning van het neergekomen vliegtuig. Of het er 8 of 10 geweest zijn was niet te herkennen. De auto reed op de Kerkweg tussen de Tiendweg en de Wetering en was op weg richting de Loet.

Paulus Verwaal, een oom van Ary Verwaal, had als hobby fotograferen. Ondanks de schaarste van het materiaal en het feit dat op veel plaatsen niet gefotografeerd



Arie Ros, met de kogels van DOLLY, bewaard door Adrie van der Graaf. Vooral die met de zwarte punt in zijn linkerhand bleek, volgens Alesiani, een 'heel gevaarlijke', die explodeerde als hij ergens tegen aan kwam.

mocht worden, ging hij ook in de oorlog door met zijn hobby. In februari 1944 hoorde hij van het neergekomen vliegtuig, van het jack dat zijn broer van een bemanningslid had gekregen, van een handschoen die oom Jan had opgevist uit de sloot. Paulus wilde ook 'n herinnering, maar dan fotografisch! In de weken dat de sloop van het wrak al gaande was trok hij er op uit. Hij nam een eenvoudig fototoestel mee. Op de Tiendweg staande maakte hij een paar foto's, met het boxje tussen zijn jas omdat openlijk fotograferen te gevaarlijk was. Hoogstwaarschijn-

lijk zijn deze stiekum gemaakte kiekjes de enige fotografische herinneringen aan de neergekomen bommenwerper.

Met deze opsomming is niet het totaal aan herinneringen weergegeven, veel meer Lekkerkerkers vertelden van wat ze wisten van het neergekomen vliegtuig 'achter de Bakkerswaal'. In veel gevallen waren 't bevestigingen van de hiervoor beschreven verhalen. Soms was hetgeen verteld werd zo vaag, dat niet duidelijk werd of de herinnering verband hield met de noodlanding op 4 februari 1944 of terugslag op een andere vliegtuigcrash in de loop van de oorlog. Nog weer andere verhalen, b.v. over gevonden hoeveelheden papiergeld, akties van verzetsgroepen om iets van waarde uit het vliegtuig te halen, een dubieuze rol van de politie bij de arrestatie en overdracht van de bemanning aan de Duitsers, leken te vaag of onwaarschijnlijk om genoemd te worden. Wel moet worden aangenomen, dat er meer aan herinneringen leeft dan nu bekend is geworden. En er zal ook meer meegenomen en bewaard zijn. Van parachutezijde is hoogstwaarschijnlijk een deel meegenomen en gebruikt voor het maken van damesblouses.

De legpuzzel is verre van compleet

Door de vertelde verhalen is veel boven water gekomen, de legpuzzel is echter nog verre van compleet. Zo bleven er vragen als:

- * Hoe en door wie is de politie of marechaussee gewaarschuwd dat er een vliegtuig was neergekomen in Schuwacht?
- * Wie waarschuwde Aarnoudse dat hij een groep mensen moest vervoeren? Waar hij ze inlaadde en welke route hij in Lekkerkerk reed is tot nu toe duister gebleven.
- * Hoe kon het dat zoveel zaken uit het vliegtuig rond het wrak lagen verspreid, al vrij gauw na het neerkomen? Wie hebben dat, blijkbaar buiten de waarnemingen van kijkers en politie, kunnen doen op de middag of avond van de 4e februari?

Aanvullende informatie zal de inhoud van dit artikel niet kunnen verrijken, niettemin zullen we die graag ontvangen.

Niet voor dit artikel, maar het dossier 'DOLLY' blijft open zolang de puzzel niet compleet is. Wie kunnen ons daarbij helpen? Het meest waarschijnlijk de mannen of vrouwen van nu, en waarvan vooral de jongens in 1944 behoorden tot de groep, waarvan de avontuurzin geprikkeld werd door het wrak van de bommenwerper, en de metertjes, de kogels en wat er nog meer al snuffelend viel te ontdekken.

Voor de meeste volwassen Lekkerkerkers van 1944 lijkt de indruk, die het neergekomen vliegtuig op hen maakte, beperkt gebleven te zijn tot een wat oppervlakkige nieuwsgierigheid. Er werd naar gekeken, wat over gepraat, en daar bleef het bij.

Eigenlijk begrijpelijk. Er werd gewacht op de bevrijders, maar door deze paar 'Engelsen', zoals toen alle westelijke geallieerden werden aangeduid, kwam er geen verandering in de toestand. Wat er eventueel aan materialen van het wrak te halen viel leverde niets echt bruikbaar op, in elke geval geen bijdrage voor oplossing van het steeds klemmender probleem: de zorg het hoofd boven water te houden.

Het leven gered, maar nog lang niet vrij !!

'Veel tijd voor vreugdeuitingen na onze veilige landing namen we niet. Een gouden regel na een noodlanding: 'Als de bliksem het vliegtuig verlaten'. Ik bleek tot mijn knieën in de modder te zitten en toen ik me daaruit geworsteld had waarschuwde ik mijn maat naast me, de staartschutter Peter Salvage, me te volgen door het vluchtluik boven in het vliegtuig. Ik kreeg het luik zonder moeite open (met de

handgreep van het slot, dat Arie Ros me vijftig jaar later weer in mijn handen drukte!). We lieten ons van de romp naar beneden glijden. Inmiddels waren de andere acht bemanningsleden ook naar buiten gekomen via de grote deur. Ze stonden rondom één van hen die problemen had met een verstuurde enkel. Peter en ik besloten er alvast vandoor te gaan. Peter riep nog naar de anderen: 'Als jullie gearresteerd worden en ondervraagd, vertel de Duitsers dan maar, dat wij niet uit het vliegtuig konden komen.'

We begonnen in oostelijke richting van het vliegtuig weg te lopen. Toen zagen we de eerste bewoner van het gebied waarin we terecht waren gekomen. Het was een visser, hij had zijn hengel nog in de hand. We wilden hem vragen waar we waren, maar de man gedroeg zich wonderlijk. Terwijl we op hem toeliepen bleef hij maar achteruit lopen, ons steeds verwonderd aanstarend. Later heb ik zijn gedrag wel begrepen. Het zal je maar gebeuren: 'je zit rustig te vissen en dan landt er plotseling een reus van een vliegtuig, bijna boven op je dobber!' Uit dat vliegtuig komen dan twee kerels in wonderlijke pakken, een soort Michelin-mannetjes, die tegen je beginnen te schreeuwen in een taal die je niet verstaat! De man moet doodsbenauwd zijn geweest. Veel aandacht hebben we verder niet aan hem besteed want we waren opgeschrikt door het lawaai van onze ontploffende .50 munitie. Ons vliegtuig brandde! De piloot had een geopende parachute door de deuropening naar buiten getrokken, een zuurstoffles opengezet, de parachute volgeblazen met zuurstof en daarna een lichtkogel IN de parachute geschoten. Hij had geheel volgens de opdracht gehandeld. Onze B-17 mocht niet onbeschadigd in handen



Het eerste huis met levende wezens dat de crew van Alesiani zag na het neerkomen op het Smalle Kampje. Wat de navigator niet wist, vertelden de kinderklompjes bij dit huis aan de Wetering: 'We zijn in Holland!'

vallen van de Duitsers. Het laatste wat ik van onze goeie ouwe DOLLY zag en hoorde, was een brullende vuurzee, dikke zwarte rook en het geknetter van ontploffende munitie. Peter en ik namen de benen, we hadden geen zin gedood te worden door onze eigen munitie. We sprongen over minstens drie sloten en bereikten na enige tijd een boerderijtje. Toen we om ons heen keken zag we in de verte dat de andere bemanningsleden er ook aankwamen. Iedereen verzamelde zich bij de boerderij. Sommigen bleven de navigator maar vragen waar we waren. Uit de boerderij kwamen wat jongelui. Ineens zag ik dat ze klompen droegen en ik riep: 'Kijk, we zijn in Holland!'

De piloot vroeg de Nederlanders de weg naar Rotterdam, maar ze spraken geen Engels en we gingen verder. Na enige tijd stopte er op het weggetje waarop we liepen een vrachtauto achter ons. De chauffeur wenkte ons en gebaarde dat we in zijn vrachtauto moesten klimmen. Ik zei nog tegen de piloot dat het verkeerd was met zijn allen in de vrachtauto te gaan omdat de Nederlandse ondergrondse nooit tien man tegelijk zou kunnen verbergen. Hij antwoordde dat we geen andere keus hadden. De chauffeur verborg ons onder een dekzeil en we reden weg. Na een korte rit stopten we bij een huis met een houten spijlen hek. Toen we het huis binnen gingen troffen we daar twee Nederlandse politieagenten aan. Het drong maar langzaam tot ons door: we waren gearresteerd! Ieder van ons zal daar wel zijn eigen gevoelens bij gehad hebben, maar ik herinner me, dat ik meer dan teleurgesteld was. Er viel wel een brok spanning weg en opeens besefte ik dat ik rammelde van de honger. Nadat er vanuit het huis was getelefoneerd verschenen er een aantal Duitse soldaten.

Ze keken gek genoeg helemaal niet naar ons. Kort erna ontstond er buiten, met veel geschreeuw, een twistgesprek tussen de chauffeur en de Duitse soldaten. Ik verstond er uiteraard geen woord van, maar toen was mijn conclusie, dat de vrachtautochauffeur voor de Duitsers werkte en nu zijn tienvoudige beloning opeiste voor de vangst die hij gedaan had.

Vijftig jaar later heb ik begrepen, dat mijn conclusie verkeerd was en dat de chauffeur misschien zelfs een poging gedaan had om ons uit de handen van de Duitsers te houden. Jarenlang heb ik hem toegewenst, dat hij na de oorlog gestraft zou worden. Moge de goede God me vergeven dat ik rechter en jury heb willen zijn. Zijn ziel ruste in vrede...

Van Lekkerkerk werden we overgebracht naar de gevangenis in Rotterdam. Nadat ik een poosje opgesloten had gezeten kwam er een Engelssprekende Duitse soldaat mijn cel binnen. Hij vertelde me dat ik een geluksvogel was 'Voor jou is de oorlog voorbij'. Daarna vroeg hij me om mijn naamplaatje. Toen hij mijn naam las zei hij: 'Herman is een goede Duitse naam'. Ik kreeg te horen dat mijn naam naar het Rode Kruis in Genève gestuurd zou worden met de opgave, dat ik krijgsgevangene was. Voor hij wegging zei hij nog, dat als ik thuis goede manieren geleerd had, ik waarschijnlijk nog wel eens terug naar huis zou kunnen. Mocht dat echter niet mogelijk zijn, dan waren mijn kansen om een Duitse landeigenaar te worden gunstig! Je kunt me geloven, ik heb ruim veertien maanden 'op mijn manieren moeten letten' als krijgsgevangene! Na een nacht in de Rotterdamse gevangenis werden we via den Haag en Amsterdam in een eerste klas treincoupé gezet en naar Frankfurt gebracht. Daar bleek het verhoorcentrum voor krijgsgevangenen te zijn. Op het centraal station van Frankfurt moesten we wachten op vervoer naar dat centrum. De schade die we aan het station aangericht hadden viel me eigenlijk wel mee. Alleen een gedeelte van de overkapping was weggebombardeerd. Ons groepje viel op de drukke perrons natuurlijk op en we werden door de passerende Duitse burgers bespuwd en uitgescholden. Een vrouw stormde op me af en probeerde me in het gezicht te stompen. Ik kon net op tijd bukken. We konden de houding van die Duitsers best begrijpen, maar we waren toch blij toen onze bewakers ons, voor onze eigen veiligheid, in de stationstoiletten opsloten. In het verhoorcentrum wer-

den we allemaal gedurende een week alleen in een cel opgesloten. De bedoeling zal wel geweest zijn ons voor het komende verhoor rijp te maken voor het doen van vertrouwelijke mededelingen. De Duitsers wilden natuurlijk meer horen dan alleen onze namen en registratienummers!

Het eigenlijke verhoor duurde 4 à 5 dagen. In die dagen werden we één voor één aan de tand gevoeld. Het viel allemaal erg mee. De Duitser die mij verhoorde bleek verbazend veel over mij te weten. Hij was daar zo trots op, dat hij me vertelde hoe dat kwam. Toen ze de co-piloot fouilleerden vonden ze in zijn zak de bemannings- en ladinglijst, de lijst waarmee hij bij de start op Framlingham alles had moeten controleren. In zijn onervarenheid had hij verzuimd vóór het vertrek die lijst aan de veiligheidsofficier te geven. Echt belangrijke gegevens stonden er niet op, maar de Duitsers wisten nu toch meer van ons dan wij volgens de Conventie van Genève verplicht waren prijs te geven. De Duitsers waren zo enthousiast over hun succesje, dat ze het verhaal van de lijst, compleet met onze namen en woonplaatsen, 's avonds bij wijze van propaganda in een radiuitzending vermeldden. Het toeval wilde, dat een vrouw in New Jersey, in Amerika, deze uitzending via de korte golf opving. Zij noteerde mijn naam en woonplaats en belde mijn moeder om haar te vertellen, dat haar zoon ongedeed in Duitse krijgsgevangenschap verkeerde. Binnen 20 dagen na onze noodlanding was mijn moeder op de hoogte van mijn wel en wee. Het duurde nog maanden voor zij officieel het bericht kreeg. Daar tussendoor had ze nog een bericht ontvangen dat ik tijdens een actie vermist was.

Na onze ondervragingen mochten we ons eindelijk eens douchen, we kregen scheerspullen, een Rode-Kruispakket en schone kleren. Daarna heb ik onze 4 officieren (de piloot, de 2e piloot, de navigator en de bommenrichter) niet meer gezien. Zij werden naar een ander krijgsgevangenenkamp gestuurd dan wij. Zelfs voor krijgsgevangenen golden rangen en standen! We werden weer naar het station van Frankfurt gebracht, gedurende een kleine week vervoerd in een goederenwagon tot we op 19 februari aankwamen in Heidekrug, een klein plaatsje ten oosten van Berlijn, in het krijgsgevangenenkamp Stalag 6. Onze Amerikaanse afdeling was een uitbreiding van het al bestaande Britse kamp. Ik hoorde dat sommige Britten daar al zaten vanaf hun gevangenneming in Duinkerken in 1940. Het leven in het kamp werd vooral gekenmerkt door verveling. Elke dag, na het ochtend- en avondappèl waren we 'vrij om niets te doen'. De Britten, die er al zo lang zaten, hadden op de één of andere manier sportspullen en zelfs een platenspeler met platen weten te bemachtigen. We mochten zo nu en dan eens wat van hen lenen, de bewakers knepen dan een oogje dicht. Onze bewakers waren allemaal veteranen uit de eerste wereldoorlog, want alle jonge Duitse soldaten waren aan het front. Daar hoften we bij, over het algemeen waren onze bewakers gemoedelijke kerels, die zich vooral zorgen maakten om hun eigen hachje en als de dood waren om naar het front gestuurd te worden. Elke dag kregen we twee maal soep en één brood per persoon per week. Dat was ook het rantsoen van de bewakers, maar wij kregen daarbij elke week een Rode-Kruispakket en mochten dus niet klagen. In die pakketten zaten sigaretten, chocolade, biscuits, blikjes vlees enz. Een welkome aanvulling op het karige rantsoen, en soms een goed ruilmiddel om van een bewaker een speciale gunst los te krijgen. Onze verveling werd alleen onderbroken als er een nieuwe groep gevangenen aankwam. Dan rende iedereen naar de poort en vroeg die jongens het hemd van het lijf over het laatste oorlogsnieuws, en natuurlijk werd gekeken of er bekenden bij waren. Ik had geluk, ik ontmoette zeven jongens uit mijn woonplaats. Drie ervan kende ik goed en met een van hen had ik eindexamen gedaan. Omstreeks juli 1944 was het aantal krijgsgevangenen in ons kamp, allemaal Amerikaans vliegend personeel, gestegen tot meer dan 2000. Toen begon de evacuatie van Stalag 6. De Russen hadden de Oostzee bereikt. We werden per goederenwagon naar de kust van de Oostzee gebracht en daar ingeladen in het ruim van een vrachtschip. Twee dagen stonden we in dat ruim, zonder

eten of drinken, tot we Swinemünde bereikten, een havenplaats aan de Oostzee, ten noorden van Stettin. Toen we het schip verlaten hadden zag ik een Duits oorlogsschip afgemeerd liggen. We zagen hoe de matrozen bezig waren met gevechts-oefeningen en hoe ze hun officieren groetten bij het aan boord komen of van boord gaan. Weinig konden we vermoeden dat we deze matrozen nóg eens zouden ontmoeten. Een rit per goederenwagon bracht ons naar het station Kiefeheide. Toen we uitstapten stonden de matrozen op ons te wachten. We werden twee aan twee met de handen aan elkaar geboid. Toen we klaar stonden om af te marcheren barstte er geschreeuw los en begonnen honden te blaffen. Al rennend werden we door de honden gebeten en met bajonetten gestoken door de jonge matrozen. Het was een afschuwelijk toneel. Bagage viel of werd weggesmeten. Elke keer als de matrozen staken, schreeuwden ze de naam van een Duitse stad die gebombardeerd was. Ik had geluk. Ik liep vooraan en liep geen hondebeten of steekwonden op. Eindelijk kwamen we aan in Stalag 4, een kamp dat weinig verschilde van Stalag 6. We bleven daar tot februari 1945. Begin februari begonnen de Russen hun winteroffensief. Het front lag maar zo'n 60 km. van Stalag 4. De evacuatie van het kamp kon niet lang meer uitblijven. Op 6 februari 1945 kregen we een voedselpakket en men zei ons, dat het een mars van drie à vier dagen zou worden naar een ander kamp.

Wat toen begon werd wel de dodenmars genoemd. Tachtig dagen lang schuifelden we voort over de besneeuwde wegen, steeds hongeriger en op den duur uitgeput. De wegen waren vol vluchtelingen, Duitse burgers, dwangarbeiders en krijgsgevangenen, allemaal op weg naar het westen, en met maar één doel voor ogen: de Russen vóór blijven! Onze bewakers hielden ons bij elkaar en brachten ons 's nachts onder in boerenschuren. De boeren werden gedwongen aardappelen voor ons te koken, ons dagrantsoen bestond uit drie aardappelen. Opgespaard eten uit de Rode-Kruispakketten raakte snel op, tot het laatst bewaarde ik een reep chocolade en een blikje bonen met spek. De reep deelde ik met een maat die er slecht aan toe was en het blikje bonen gaf ik aan een reus van een boordschutter die uitgehongerd was. Het blikje was helemaal bol opgezwollen, ik vertrouwde de inhoud niet meer. Ik waarschuwde hem er voor, maar hij verwarmde het op een geïmproviseerd vuurtje, at het helemaal leeg en heeft er geen last van gehad.

Eindelijk, begin april, kwamen we aan in kamp 357 in Fallingbosten, een plaatsje ten noorden van Hannover. We werden ondergebracht in een reusachtige circus-tent en sliepen op stro.

Bevrijding

Op 17 april 1945 werd ik 's morgens vroeg wakker door, wat ik pas later beseftte, een vreemde stilte. Ik gluurde voorzichtig door een tentopening, buiten was niemand te zien. Geen enkele Duitse bewaker en lege wachttorens. Ik begreep er niets van en liep behoedzaam naar de hoofdboort. Nog altijd geen Duitsers! Toen zag ik opeens dat er overal verspreid Duitse uniformen lagen. De bewakers hadden burgerkleding aangetrokken en waren er vandoor gegaan. Ik rende terug naar de tent en schreeuwde het nieuws uit. Iedereen kwam naar buiten. De opwindings was onbeschrijfelijk. Toch zat er niets anders op dan afwachten, we zaten nog steeds achter prikkeldraad en de boort was hermetisch gesloten.

Om ongeveer 10 uur die morgen hoorden we een kletterend geraas in onze richting komen. En daar waren ze! Een Britse colonne tanks ronkte langs het kamp. Ik zal nooit het gejuich vergeten dat toen losbarstte. De colonne reed door, maar al gauw verscheen er een Britse kwartiermakersgroep, voorafgegaan door een tank. Onder enorme toejuichingen ramde de tank de boort open en kwamen de Britten ons kamp binnen. Onmiddellijk werd er een veldkeuken opgezet en kregen we onze eerste warme maaltijd sinds maanden. En dan dat wittebrood! In de daarop vol-

gende dagen werden we met vrachtauto's naar een veroverd Duits vliegveld gereden en vandaar per DC-3 naar Brussel gevlogen. Hier werden we ondergebracht in een leegstaande Belgische kazerne. We waren toen nog steeds gasten van de Britten en ik kan niet anders zeggen: ze waren geweldig goed voor ons. Een Britse officier gaf ons 800 francs met de boodschap: 'Jongens, ga de stad in en vermaak je. Als je geld op is kom je maar weer.'

Samen met Oliver Smith, een vriend uit mijn geboorteplaats, liep ik de poort van de kazerne uit. Toen pas beseften we dat we vrij waren! Na meer dan 14 maanden gevangenschap mochten we gaan en staan waar we wilden. Geloof me, het was een heerlijk, maar tegelijkertijd onwennig gevoel. Van de Britse officier hadden we gehoord, dat er in Brussel een Amerikaanse club was, een soort verlofgangershotel, van alle gemakken voorzien. Oliver en ik besloten daar een kamer te nemen. Het leek ons 't toppunt van luxe: een kamer met een badkamer en een bed met echte lakens! We werden vriendelijk ontvangen, maar op weg naar onze kamer merkte Oliver op, dat dit toch wel iets anders was dan een krijgsgevangenenkamp. De bediende die dit hoorde, begreep dat we ex-krijgsgevangenen waren, hield ons tegen en vroeg of we al ontluisd waren. Toen hij bemerkte dat we niet eens begrepen wat hij bedoelde, werden we onverbiddelijk weggestuurd. In het donker was het moeilijk de kazerne terug te vinden. In de keuken brandde nog licht. We stapten binnen en de Britse kok, die met ons te doen had, liet ons zoveel gegrilde bacon en pasteitjes eten als we wilden.

Na twee dagen werden we met vrachtauto's naar het Amerikaanse kamp 'Lucky Strike' in Le Havre, Frankrijk, gereden. Daar werden we dan ontluisd. We moesten daar ook rapport uitbrengen over onze missie naar Frankfurt. Aan het einde van die ondervraging vroeg ik de officier, die het rapport opmaakte, er voor te zorgen dat onze piloot, Clarence Straight, onderscheiden zou worden voor de buitengewone prestatie die hij leverde op 4 februari 1944, een prestatie waarmee hij ons leven reddde. Het antwoord was: 'M'n jongen, de oorlog is voorbij en er is geen tijd voor helden.' Een antwoord dat ik nooit heb kunnen accepteren.

In Le Havre werden we ingescheept op een oud Libertyschip voor de overtocht naar huis. Vlak voor ons vertrek kwam er een Britse oorlogscorrespondent in ons kamp om ons te ondervragen over onze oorlogservaringen. De man had haast, hij moest het vliegtuig naar Engeland halen om zijn verhaal in de avondbladen te krijgen. Op de motorkap van zijn jeep schreef ik vlug een briefje naar huis en ik verzocht de Engelsman dit in Engeland te posten. Zo wist mijn moeder, lang voor ze het officiële bericht kreeg, dat ik onderweg naar Amerika was. Het langzame Libertyschip voer in een konvooi naar de USA. We deden er bijna een maand over. Het schip was oorspronkelijk bevoorrad om Duitse krijgsgevangenen naar Amerika te brengen, dus werden we volgestopt met zuurkool en Frankfurterworst. Toen we eindelijk in de haven van New York aankwamen ben ik speciaal opgebleven om het Vrijheidsbeeld te zien.

Van New York ging het per trein naar Fort Dix en daar kreeg ik het felbegeerde kaartje naar huis, met 30 dagen verlof! Mijn moeder kon haar geluk niet op en wilde me bij mijn thuiskomst verrassen met een echt Amerikaans 'steak-dinner'. Ze was met al haar vleesbonnen naar de slager gegaan, maar helaas, die had alleen maar hotdogs. De dingen die ik een maand lang aan boord had moeten eten! Het lieve mens moest er om huilen, maar de vreugde van het weerzien was er niet minder om. Ik heb de bevrijdingsdag, voor mij 17 april 1945, altijd beschouwd als een van de gelukkigste dagen van mijn leven, maar toen ik op 6 juni 1945 thuis kwam, heb ik met mijn armen in de lucht geroepen: 'de Heer zij geprezen.'

Boven Frankfurt nam Clarence Straight zich voor de dame thuis te brengen. Dat is niet gelukt, de dame bleef achter in Lekkerkerk. Van de bemanningsleden echter kwam in elk geval Alesiani thuis!

Bemanning gezocht

Weinig gebeurtenissen uit de tweede wereldoorlog herinner ik me zo levendig als die, waarvan ik als bijna 12-jarige jongen, voor een deel getuige was. 't Was op een vrijdagmiddag, begin 1944, toen mijn vriendjes en ik om half vier, bij het uitgaan van de de school, de Prins Bernhardschool in Schuwacht, het grote nieuws hoorden. *'Er ligt een vliegtuig aan de Tiendweg.'*

We gingen er meteen op af. Er stond een harde, koude noordwestenwind en zo nu en dan viel er natte sneeuw. Via de weilanden liepen we richting Tiendweg en al gauw zagen we een zwarte rookkolom boven het land. Op de Tiendweg aangekomen zagen we de oorzaak van de rook. Aan het eind van een zwarte streep omgewoelde aarde lag de enorme staart van een groot vliegtuig. Op het staartvlak stond de letter J in een lichte gekleurde rechthoek. Een stuk van de romp van het vliegtuig, vanaf de staart, was nog intact en daarop was duidelijk een witte ster te zien. De rest van het vliegtuig was uitgebrand, tussen de rook zag je het skelet van de spanten. De vleugel lag precies boven een sloot en je kon de verbogen propellorbladen boven het land zien uitsteken.

Ik had toen al veel belangstelling voor alles wat met vliegen en vliegtuigen te maken had en zat vaak te neuzen in de vliegtuigherkenningsboekjes van één van m'n ooms. Daardoor herkende ik het vliegtuig aan de langzaam aflopende lijn van de staart naar de romp. Dit was een Amerikaanse B-17, een vliegend fort! M'n vriendjes lachten me uit. Iedereen zei toch dat het er een van de Engelsen, de Tommies, was. Tussen de kijkers zag ik m'n oom Jan, die met zijn kruk iets uit de sloot langs de Tiendweg viste. 't Was een handschoen met een stekertje er aan. Hij moffelde het ding gauw weg.

Thuis gekomen moest ik natuurlijk mijn verhaal kwijt, maar het viel me op dat mijn vader er nauwelijks op reageerde. In de dagen erna hoorde ik de meest wilde verhalen. De bemanning was gearresteerd door een politieagent op een damesfiets, er zaten pikzwarte mensen tussen de bemanningsleden enz. Mijn vader deed steeds veel van die verhalen af met de opmerking: 'geklots'. Het leek wel of hij er meer van wist. Dat bleek overigens pas na de oorlog. Toen kwam er een dikke, bruine leren jekker te voorschijn, geheel gevoerd met lamsvacht en met een brede bontkraag. Een echte pilotenjas, een 'bomberjacket'. De jas was tot aan het einde van de oorlog, in een stuk zeildoek gerold, verborgen in een rietschelf in de buitenpolder naast het zwembad 'Schuwacht'. Toen kreeg ik ook te horen hoe mijn vader er aan gekomen was. Hij was getuige geweest van de landing van het vliegtuig, had er acht man uit zien komen (hij had Alesiani en de staartschutter niet gezien) en zag, hoe één van hen het vliegtuig in brand schoot. Aangezien hij 'over de Tiendweg' aan het werk was kon hij die acht man via zijn schouw over een sloot helpen. Eén bemanningslid werd tussen twee anderen in voortgeholpen, hij mankeerde iets aan een been. Bij het verlaten van de schouw duwde de man, die het vliegtuig in brand geschoten had, mijn vader de vliegersjas in handen. Mijn vader wees ze nog een vluchtrichting, naar het noordoosten, maar maakte toen dat hij wegkwam. Ten eerste was daar de ontploffende munitie van het brandende vliegtuig, ten tweede arriveerden de eerste kijkers op de Tiendweg. Het was beter als niemand zag dat hij iets van het vliegtuig meenam, want wie kon je in die dagen vertrouwen? Met de vliegersjas in zijn eigen jas gerold ging hij op weg naar huis. Toch moet iemand het hebben gezien en zijn mond voorbij gepraat, want in één van de volgende dagen kreeg mijn moeder een lid van de Grüne Polizei aan de deur. Hij vroeg naar de jas. Hoe ze het voor elkaar kreeg weet ik niet, maar de man liet zich afschepen.

In de naoorlogse jaren, tijdens de winterse fietstochten naar de Schoonhovense Kweekschool, heb ik nog veel plezier van het bomberjacket gehad.

Jaren hing de jas, keurig ingevet, in een kast. Een herinnering aan een gebeurtenis in Lekkerkerk, die grote indruk op me had gemaakt. Toch bleef ik met een onbevredigend gevoel zitten, dat wat ik in Lekkerkerk had meegemaakt was maar een

onderdeel van een veel groter verhaal. Waar kwam dat vliegtuig vandaan? Waarom maakte het die noodlanding? Wat is er van de bemanning geworden? Hebben ze de krijgsgevangenschap overleefd? Die, en andere vragen, hielden me regelmatig bezig. Om daarop een antwoord te krijgen besloot ik vijftien jaar terug te proberen de bemanningsleden op te sporen. Een bijkomende gedachte was, als het me zou gelukken, het leuk zou zijn om het bomberjacket terug te geven aan de oorspronkelijke bezitter: de vlieger. Aanvankelijk hadden de pogingen weinig resultaat. Misschien stelde ik m'n vragen aan de verkeerde mensen. Of benaderde ik de verkeerde instanties. Misschien was de belangstelling voor een dergelijke gebeurtenis nog niet zo groot, maar een feit was, dat zelfs de juiste datum van de noodlanding niet te achterhalen viel. Ongeveer vijf jaar geleden begon ik opnieuw en kreeg toen al gauw meer succes.

Het zou te ver voeren alle personen en instanties te noemen, die mij behulpzaam zijn geweest bij mijn nasporingen. Na veel brieven en telefoongesprekken ontwikkelde zich een *'Dossier B-17 Lekkerkerk'*.

Veel heb ik te danken aan de heer H.Th.M.Kauffman, hoofd van de sectie Luchtmachthistorie van de Koninklijke Luchtmacht en zijn medewerkers. Zij bezorgden me, soms met veel vasthoudendheid van hun kant verkregen, copieën van alle rapporten over de landing te Lekkerkerk, die in de verschillende archieven te vinden waren. Al spraken de rapporten elkaar op onderdelen tegen, duidelijk werd dat de landing plaats vond op 4 februari 1944, na twaalf uur 's middags. Verder kwamen er een aantal feiten boven water die elders in dit artikel zijn verwerkt. Over de bemanning van het vliegtuig was echter nergens iets te vinden, geen namen, geen bijzonderheden over de plaats van hun gevangenhouding, niets. Ik kreeg de raad contact op te nemen met de heer W. Berrevoets te Lekkerkerk. Als oud-politieman en direct betrokkene, zou hij misschien over inlichtingen over de bemanning beschikken. Dat bleek niet het geval, maar de heer Berrevoets bleek mij veel schokkende informatie te kunnen geven over wat er zich rond de 4e februari heeft afgespeeld, vooral wat betreft de reactie van Duitse zijde. Tot mijn verrassing verwees hij me naar Wen Boon.

Terwijl Wen via getuigenverklaringen veel interessant materiaal wist te verzamelen, was ik nog geen stap dichterbij 'mijn bemanning' gekomen. Ik begon al te denken aan het inschakelen van het TV-programma *'SPOORLOOS'*.

Toen kwam de gouden tip! Mijn dochter Annette, als verpleegkundige werkzaam in Los Angeles in Amerika, was in augustus 1992 met vakantie in Nederland. Ik vertelde haar van ons speurwerk en de problemen bij het vinden van de bemanning. Zij kende in Los Angeles een vrouwelijke kolonel van de Amerikaanse luchtmacht en beloofde haar om advies te vragen. Via de kolonel kreeg ik het adres van het *'EX-POW-BULLETIN'*, een maandblad van en voor Amerikaanse ex-krijgsgevangenen. Op 14 oktober 1992 schreef ik de redactie van dit blad een uitgebreide brief met het verzoek te willen medewerken bij het opsporen van de bemanning van de B-17. Vlak voor Kerstmis 1992 lag er opeens een brief op de mat van een onbekende afzender in de USA. Herman Alesiani meldde zich als één van de bemanningsleden! Een ontroerend en tegelijkertijd grote voldoening gevend moment, dat zal duidelijk zijn.

In een enthousiaste brief vertelde hij over alles wat leidde tot de gebeurtenissen in Lekkerkerk, zijn ervaringen na de landing en zijn krijgsgevangenschap. Hij eindigde zijn brief met de verzuchting: 'Dat ik dit na 48 jaar nog mag meemaken!'. Tussen hem en mij ontstond een uitgebreide correspondentie, er werden foto's uitgewisseld en we hadden telefonisch contact. Herman bleek in zijn eigen land ook al jaren bezig zijn oude bemanning op te sporen, tot op heden tevergeefs. In één van de brieven schreef hij, dat hij graag samen met zijn vrouw Pauline naar Nederland wilde komen om de plaats van de landing terug te zien. Wen en ik hadden ook al met die gedachte gespeeld en besloten samen te proberen van dat bezoek iets onvergetelijks te maken. Het zou natuurlijk mooi zijn geweest als



Ary Verwaal (links) met zijn eindelijk gevonden Herman Alesiani, samen bij Bak op 20 mei 1994. Vrolijke herinneringen aan het kompasje van Arie Ros.

Alesiani op 4 februari 1994, precies 50 jaar na de landing op 't Smalle Kampje gestaan zou hebben. Dat bleek om allerlei redenen niet uitvoerbaar. Wel hebben Wen en ik die dag, samen met een getuige van de landing, het was op een mistige februaridag, de landingsplaats bezocht. Ik moet bekennen dat het me, nu de meeste vragen rond de gebeurtenissen van 50 jaar geleden waren beantwoord, heel wat deed. Wen ging intussen de bezochtdag van de Alesiani's aan Lekkerkerk organiseren, het Rotterdams Dagblad kwam uit met een artikel over de landing van 'DOLLY' en het aanstaand bezoek van het echtpaar Alesiani, terwijl mijn vrouw en ik vanuit Dronten de laatste afspraken maakten met de bezoekers. Eindelijk kwam het definitieve bericht:

'We landen op Schiphol op 16 mei a.s. om 7.45 's morgens.'

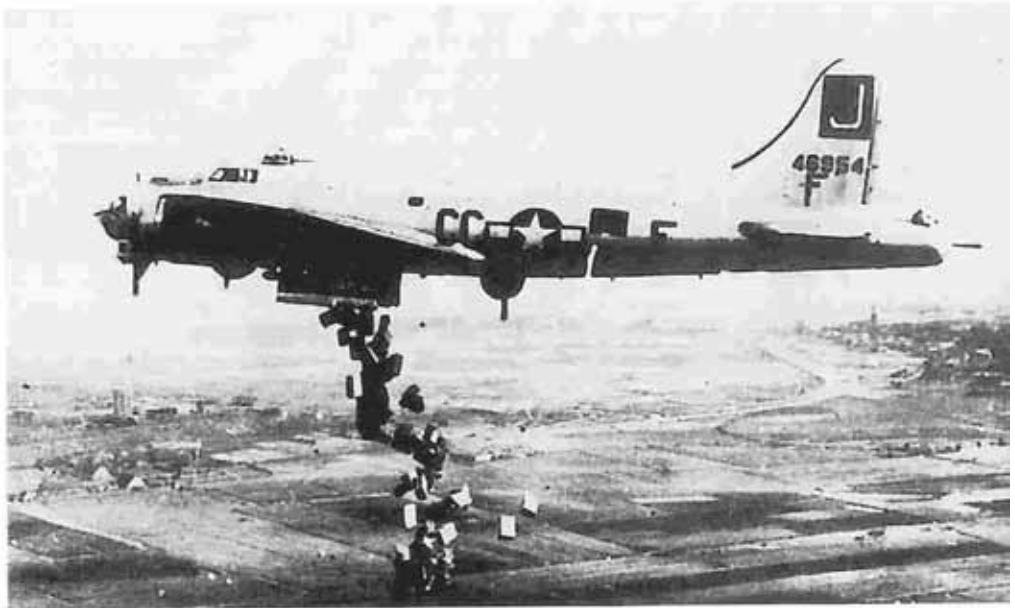
Het bezoek

Daar stond ik dan in de vroege ochtenduren van maandag 16 mei 1994 in de aankomsthal van Schiphol, wachtend op de aankondiging via de luidsprekers: 'Delta Airlines, vlucht 38 uit Atlanta, is geland'. Toen de verlossende woorden kwamen, werd het tijd, gewapend met een bordje met het opschrift: 'Mr. and Mrs. Alesiani' bij de juiste uitgang te gaan staan. We kenden elkaar immers niet, ik zou alleen Herman kunnen herkennen van een foto die hij gestuurd had. Het viel allemaal mee. Toen zij tussen de stroom reizigers door de schuifdeuren kwamen herkende ik Herman meteen en hij en zijn vrouw zagen het bordje. Het werd een spontane begroeting als van mensen, die elkaar al jaren kennen. Herman en Pauline, toch beiden al boven de zeventig, bleken vitale, belangstellende, open en hartelijke mensen te zijn, waarbij meteen Herman's gevoel voor humor en Pauline's warme persoonlijkheid opvielen. Van Schiphol belde ik mijn vrouw om te melden

dat we op weg naar Dronten waren. Ze vroeg: 'Hoe zijn ze?' Ik antwoordde: 'Het zijn heel leuke mensen' en die mening hoefden we in de week die volgde niet te herzien. Toen we Flevoland inreden waren de Alessiani's onder de indruk van het weidse landschap, de mooie kleuren van de gewassen op de velden en vooral van het feit, dat we ons ongeveer 5 meter onder de zeespiegel bevonden. Herman merkte droog op: 'Ik hoop dat Hans Brinkers met zijn duim gereed zit.' Die middag bezochten we het centrum van Dronten. Voor het gemeentehuis bevindt zich het vliegermonument, een eerbetoon aan de geallieerde vliegers uit de tweede wereldoorlog. Het monument bestaat uit een propellor van een Britse Lancaster bommenwerper die bij het droogvallen van zuidelijk Flevoland gevonden werd op de plaats waar nu het gemeentehuis staat. Bij de drooglegging van de polder werden tientallen vliegtuigwrakken gevonden, een tastbaar bewijs voor het feit, dat de lucht oorlog ook boven Nederland vele jonge mensen het leven heeft gekost. Een goede gedachte dus om al die mensen op deze plaats te herdenken. Op 16 Mei lagen er nog volop bloemen rond het monument, daar neergelegd op de 4e mei. Herman en Pauline waren diep onder de indruk van de aandacht, die hier in Nederland na al die jaren nog voor het omgekomen vliegend personeel van de geallieerden bestaat. Elk jaar ontvangt de gemeente Dronten rond de 4e mei een groot aantal oud-boordschutters en vliegers uit o.a. Engeland, Canada en de Verenigde Staten, om samen met hen hun gesneuvelde collega's te herdenken. In het gemeentehuis hebben deze veteranen hun eigen kleine museum, de 'airgunners room' (boordschutterskamer) waar een groot aantal voorwerpen en foto's herinneren aan de lucht oorlog. Toen we met Herman en Pauline dit museum bezochten zag Herman tot zijn verrassing aan de muur een grote foto van een B-17 met een J op de staart. Het was er één van zijn eigen bombardementsgroep en ook de enige foto van een B-17 in het museum.

Natuurlijk is er in die dagen heel wat afgepraat. Gelukkig speelden taalproblemen geen rol en waren Herman en Pauline mensen met wie je over alles kon praten. Zo groeide er tussen ons vieren al snel een band, voelden onze gasten zich volkomen op hun gemak en is er heel wat afgelachen om de grappen en grollen, waarmee Herman ons voortdurend verraste. De geschiedenis van 'DOLLY' werd nog eens nauwkeurig doorgenomen en tijdens die gesprekken was Herman dikwijls verrast door de dingen, die hij zich spontaan herinnerde. Toen ik hem vroeg of hij een verklaring had voor het gerucht in Lekkerkerk 1944, dat er zwarte mensen onder de bemanningsleden waren, schoot hem in eens de naam van een bemanningslid van Mexicaanse afkomst te binnen: 'Anthony Alessandro, een van de flankeschutters, was een heel donkere jongen, misschien komt het door hem'.

Herman heeft aan zijn oorlogservaringen geen psychische problemen over gehouden. 'Ik heb altijd vrijuit over alles wat ik meegemaakt heb kunnen praten, ook met Pauline en onze vier kinderen. Ik heb het niet opgekropt, zo zit ik niet in elkaar, het is allemaal echt wel verwerkt. Met ons bezoek aan Holland hoop ik het een en ander af te ronden.' Wat hij er wel van overgehouden heeft is een grondige afkeer van oorlog. 'Het opofferen van zoveel jonge mensen, onverschillig van welke nationaliteit, valt nooit goed te praten, het is een afschuwelijke verspilling van jong leven'. Tijdens onze gesprekken bleek Pauline, net als Herman, van Siciliaanse afkomst. Ook haar ouders emigreerden naar Amerika. Zij mag zich ook 'oorlogsveteraan' noemen. Toen Herman in krijgsgevangenschap zat, diende zij als verpleegster in een militair hospitaal in de Filipijnen. Na de oorlog ontmoetten ze elkaar en wisten samen een goed bestaan op te bouwen in Monessen. Zoals gezegd, er werd veel gepraat, van luchtig tot serieus, maar voor Herman bleef er één dag, waar hij naar uitzag: vrijdag 20 mei, het bezoek aan Lekkerkerk. Op de morgen van de 20e mei, 'the big day' zoals Herman die dag noemde, en door Wen Boon omgedoopt tot 'Dolly Day', was hij wel wat gespannen. De rit naar Lekkerkerk duurde hem eigenlijk te lang, maar eenmaal aangekomen in het zaaltje van Bak viel veel van de spanning van hem af en zag je hoe hij en Pauline



Een B-17 van de groep van Alesiani, met de J op de staart, wierp voedselpakketten af boven het vliegveld Valkenburg op 1 mei 1945; de allereerste Amerikaanse voedseldropping boven westelijk Nederland.

genoten. In een ontspannen sfeer, soms niet zonder enige ontoeroering, werden tussen Alesiani en de aanwezigen ervaringen uitgewisseld. Gretig ging Herman in op de aan hem gestelde vragen en liet het gezelschap kennis maken met zijn humoristische kijk op veel zaken. De aanwezigheid van burgemeester Van 't Laar namens het gemeentebestuur werd door Herman en Pauline op hoge prijs gesteld, evenals de vriendelijke woorden door de burgemeester tot hen beiden gericht. Later vertrouwde Herman me toe, dat hij vooral getroffen was door de belangstelling en de dankbaarheid voor wat hij in de oorlog gedaan had. 'Het heeft me ontroerd en heel goed gedaan', aldus Alesiani. Na de bijeenkomst bij Bak ging het in klein gezelschap richting 't Smalle Kampje, de plaats van de landing. Ter plekke aangekomen, aarzelde Herman even. Hij miste een sloot. Toen we hem vertelden, dat één van de drie sloten gedempt was voor de binnenweg, was hij overtuigd. 'Hier was het', zei Herman. Toen deed hij, wat hij al heel lang van plan was: hij kuste de grond. 'Wat de Paus kan, kan ik ook' grapte hij, maar deze opmerking kon de diepere betekenis van zijn daad niet verbloemen: een grote dankbaarheid voor het feit, dat hij het er op die plaats vijftig jaar geleden levend had afgebracht. Zichtbaar onder de indruk bleef Herman om zich heen kijken, met moeite verwerkend dat hij nu weer stond, waar zijn leven in 1944 een totale wending nam. Van 't Smalle Kampje trok het gezelschap naar de Loetboerderij, de plaats van de arrestatie. Daar kwam Herman in de problemen. Het zag er allemaal heel anders uit dan in zijn herinnering. Hij herkende de boerderij niet. Er kan veel veranderen in vijftig jaar en dat geldt zeker voor de omgeving van de Loetboerderij. Er zijn wegen bijgekomen, er is veel aan beplanting gedaan en ook de omliggende huizen zijn veranderd. Op een opslagterrein van nu, stond toen een grote, rood-gekleurde directiekeet. Van hieruit werd het toezicht gehouden op de aanleg van de provinciale weg, nu de C.G. Roosweg. Het is meer dan aannemelijk dat Alesiani

en zijn makkers dáárin werden opgevangen door de Duitsers. Geen wonder dus dat Alesiani de plaats niet herkende, het gebouw waar het hoogstwaarschijnlijk om ging, was verdwenen.

Herman kon zich ook niet voorstellen dat ze vanaf 't Smalle Kampje zo'n grote afstand lopend hadden afgelegd. 'Je was toen vijftig jaar jonger lieverd', zei Pauline met een glimlach, daarmee aangevend, dat hij toen als jonge kerel, onder de druk van de omstandigheden, de afstand nauwelijks gevoeld zal hebben.

Aan de Loet namen we, bij een kop koffie afscheid van Wen, niet nadat Herman en Pauline hem hartelijk bedankt hadden voor het organiseren van 'Dolly-Day', voor Herman in zijn eigen woorden 'de dag van mijn leven.'

Op Maandag 23 mei brachten we Herman en Pauline naar Schiphol voor de reis terug naar Monessen. We namen afscheid van twee, door alle ervaringen vermoeide, maar zeer voldane mensen. In korte tijd waren we goede vrienden geworden, wat extra inhoud gaf aan de gedachte, dat een verhaal, vijftig jaar geleden begonnen, nu was afgemaakt met een gelukkig slot.

Alesiani's toelichting op de vondsten

20 mei 1994 kwam Herman Alesiani voor één dag terug naar Lekkerkerk. De dag begon met een gezellig samenzijn bij Piet Bak. Enerzijds het echtpaar Alesiani, anderzijds een groep mensen, die op één of andere manier herinneringen hadden aan het gebeuren op 4 februari 1944. Over en weer werd gevraagd en geantwoord.

Stien van de Berg-Aarnoudse hoorde hoe Alesiani zijn oordeel over haar vader totaal had gewijzigd. Door de correspondentie was hem duidelijk geworden, dat de chauffeur van de vrachtauto, die hem en de andere bemanningsleden had opgeladen, niet de Judas was geweest waarvoor hij hem steeds had gehouden. Onbekend met de taal had hij aangenomen dat Aarnoudse indertijd had staan bekechten over de hoogte van de premie voor het uitleveren van de vliegeniers. Nu begreep hij dat Aarnoudse, als een van de weinigen die in de oorlog nog een vrachtauto reed, en daardoor nogal eens werd opgeroepen een vrachtje voor de gemeente of politie te doen, niet op eigen gezag handelde. Nu leek het ook hem aannemelijk dat het wat opgewonden gesprek van Aarnoudse waarschijnlijk te maken had met het extra rantsoen generatorblokjes dat hij wilde hebben voor dit extra ritje. Het deed Alesiani deugd aan Stien te kunnen vertellen, dat hij het harde oordeel over haar vader kon herzien.

Adrie van der Graaf, bloemist uit de Tiendweg, toonde Alesiani een paar van de door hem bewaarde kogels uit het vliegtuig. De boordschutter kon Adrie er alles van vertellen. De kogels met de rode punt waren z.g. lichtspoorruit. Per 10 kogels zat er één zo'n rode in de banden. Deze kogels lieten een lichtspoor na en zo kon de schutter zien in welke richting hij schoot. De kogel met de zwarte punt was een gevaarlijke! In de kogelpunt hiervan zaten explosieven, die kogels explodeerden zodra ze een doel raakten. Het moet een wonder genoemd worden dat bij de vele kogels, die de jongens indertijd mee namen naar huis, er niet veel van deze zwarte zaten. Eén van de spelletjes van de jongelui, het slaan op de kogels, had bij deze exemplaren zeker tot rampzalige gevolgen geleid. De gewone kogels, zonder kleurige punt, waren de relatief ongevaarlijkste.

Wim Berrevoets bracht het lichtkogelpistool mee dat hij tijdelijk had teruggehaald uit het streekmuseum in Krimpen aan den IJssel. Volgens Alesiani werden deze lichtkogelpistolen gebruikt als de bommenwerpers boven de plaats kwamen waar de bommen moesten worden afgeworpen. Eén van de vliegtuigen markeerde op deze manier het doelgebied.

Arie Ros kon twee dingen tonen. Het slotje met handgreep, dat Goris Bouter indertijd had meegenomen. Dit voorwerp ontroerde Alesiani een beetje. Herman

Alesiani was één van de boordschutters, en wel in een koepeltje dat onderaan de bommenwerper hing. Deze ruimte was zo klein, dat alleen betrekkelijk kleine mannetjes hiervoor werden geselecteerd. Maar zelfs voor kleine mannetjes was de ruimte nog te beperkt om met een parachute bepak daarin plaats te nemen. Alesiani's parachute hing, voor het geval dit nodig was, in de romp van de bommenwerper. Via die ruimte moest hij ook in en uit de geschutskoepel kruipen. De toegang was een luik in de bodem van de romp, dat opengedaan kon worden met een slot met handgreep. Het door Arie Ros getoonde slot zag er precies zo uit als dat wat Alesiani gebruikte toen hij, samen met zijn vriend Peter Salvage, door het vluchtluik het vliegtuig verliet.

Het tweede voorwerp van Arie Ros was het door hem gevonden kompasje. Alesiani wist dat een deel van de bemanning, mogelijk de leidinggevendenden, zo iets in hun uitrusting hadden. Misschien om te gebruiken bij de vlucht na een noodlanding? Hij als boordschutter had nooit zo iets ontvangen.

Ary Verwaals vliegeniersjack herkende Alesiani als het jack van een piloot. Door het ontbreken van het naamplaatje kon hij niet zeggen of dit jack de piloot dan wel de co-piloot had toebehoord. Het was in elk geval een pilotenjack, dat was te herkennen aan de kale plekken op de rug. Piloten zaten met hun rug tegen de pantserplaten in de metalen frames van de vliegtuigstoelen. Tijdens de urenlange vluchten gingen de piloten regelmatig verzitten en schoven dan met hun rug langs de pantserplaten. De vele kale plekken verraadden, dat de drager ervan veel uren schuivend had doorgebracht op zijn vliegtuigstoel. Misschien toch het jack van de piloot die tot de eigen crew behoorde en niet van de co-piloot, voor wie deze noodlottige vlucht zijn eerste was geweest?

Oom Jans handschoen was de laatste vondst, niet de minst aardige, en wel door het anekdotische verhaal dat bij de handschoen verteld moest worden. Het was een vliegerhandschoen, noodzakelijk voor het vliegen op grote hoogte, waar niet alleen de buitentemperatuur tientallen graden onder nul is, maar ook in de vliegtuigen. De bommenwerpers waren niet uitgerust met de luxueuze drukkabines waarin toeristen heden ten dage naar hun vakantieoord worden vervoerd. Om de handen voldoende warm te houden waren de handschoenen elektrisch verwarmd. In de vingers waren koperen draadjes aangebracht die via een stekkertje konden gloeien en zo de vingers warm houden. Toen Ary's oom Jan polshoogte kwam nemen zag hij iets drijven in een sloot, hij pikte het op met zijn kruk en zag dat het een handschoen was. Het ding werd meegenomen en thuis meteen weggestopt in de schuur. Over het jack dat zijn broer had gekregen werd al zoveel gewauweld, het bericht was ook de Duitsers ter ore gekomen, dat oom Jan de handschoen maar goed wegborg. De handschoen was hem de ellende, die bij het ontdekken zou ontstaan, niet waard.

Na de oorlog vond oom Jan min of meer toevallig de handschoen terug, maar nu met twee vingers minder! Aanvankelijk dacht hij dat de muizen zich tegoed gedaan hadden aan het leer, maar bij nader inzien kon dat niet. De muizen hadden dan niet alleen de vingers er af moeten knagen, maar ook de koperen draadjes in de vingers moeten doorbijten, want die waren duidelijk zichtbaar afgebroken. Het mysterie werd opgelost door oma. Die was gewend geweest om bij het aardappelschillen een rubberen dopje om haar vingers te doen. Toen rubberen dopjes niet meer te koop waren en oma de handschoen in de schuur had gevonden, was haar probleem opgelost. Ze knipte de twee vingers er af en kon gewoontegetrouw voortgaan met aardappelschillen.

Clarence Straight, een piloot van grote klasse

In de jaren na de landing van de B-17 'DOLLY' in Lekkerkerk werd me steeds duidelijker, dat de piloot met deze landing een bijzondere prestatie leverde. Naar-



mate in de laatste jaren het onderzoek naar de bemanning vorderde, bleek deze prestatie bovendien uniek. Er is namelijk, ook in de officiële rapporten, geen tweede geval bekend van een geslaagde buiklanding van een B-17 in *een drassig weidegebied*. Bovendien landde Straight niet in de *lengterichting* van een weiland, maar *dwars* over een aantal weilanden en sloten. Het risico dat het vliegtuig bij de gekozen landingsrichting over de kop slaat of in stukken breekt, wordt veel groter. Waarom de piloot in deze richting landde, begreep ik pas uit de verklaringen van Herman Alesiani. Hij landde met uitgevallen motoren, de B-17 vloog alsof het een enorm zweefvliegtuig was! Daardoor had hij geen keuze: hij moest landen in de richting van zijn glijvlucht naar beneden. Elk vliegtuig heeft een bepaalde '*stall-speed*', een luchtvaartterm voor de snelheid, waarboven het vliegtuig nog bestuur-

baar blijft. Komt het daaronder, dan dwarrelt het onherroepelijk als een blad omlaag. Toen boven de Nederlandse kust de twee resterende motoren uitvielen, moest Straight in enkele seconden handelen. Gebruik makend van de snelheid, die hij toen nog had, maakte hij een bocht richting land. Daarna, om snelheid te houden, bracht hij de neus van het toestel omlaag en kwam zo in een glijvlucht. Het probleem waarvoor de piloot stond tijdens die glijvlucht was niet te steil naar beneden te duiken. Het zou snelheid opleveren, maar de kans was dan groot, dat het toestel niet meer uit die duik te halen zou zijn en zich diep in de grond zou boren. Zou hij echter het toestel te vlak houden, dan zou het zoveel snelheid verliezen, dat het onbestuurbaar werd en zou neerstorten. Uiterst bekwaam volbracht Straight deze opgave; het werd zelfs een betrekkelijk *zachte* landing, het toestel brak niet in stukken en de bemanning kwam er zonder noemenswaardig letsel van af.

Overzien we de gehele vlucht, vanaf het moment dat boven Heidelberg de twee rechtermotoren werden uitgeschakeld, dan krijgt de prestatie van de piloot nog groter glans. Wanneer een viermotorig vliegtuig het vermogen van twee motoren aan één kant verliest dan komt het in een zijdelingse koers, de zogenaamde 'krabkoers'. In het geval van DOLLY trokken de twee op vol vermogen werkende linkermotoren het toestel naar rechts. De piloot kon dit alleen oplossen door sterk tegenstuur te geven. Hij zal dit waarschijnlijk met beide voeten en met veel krachtsinspanning op het linkervoetenstuur gedaan hebben. Zolang het vliegtuig zo vloog, moest hij dit volhouden. Deze noodzakelijke koerscorrectie kon niet verhinderen, dat het vliegtuig steeds de neiging bleef houden naar rechts te trekken. Daardoor vloog het een noordelijker koers dan de instrumenten aangaven. Voor de navigator werd het, naarmate de vlucht vorderde, steeds moeilijker de juiste positie te bepalen. Het is daarom niet verwonderlijk, dat toen hij meldde, dat hij de kust zag, hij dacht dat het Britse Kanaal voor hem lag. Vandaar dat de bemanning pas wist dat ze in Nederland waren, toen ze de jongelui op klompen zagen...!

Straight koos niet de gemakkelijkste weg. Hij ging akkoord met 'kreupel' doorvliegen naar Frankfurt om daar pas, op het doel, de bommen te lossen in plaats van ze lukraak boven Heidelberg te laten vallen. Daarna besloot hij het vliegtuig en de bemanning veilig thuis te brengen. Bij dit alles kwam nog de handicap, dat de copiloot nieuw voor hem was. Ze waren niet op elkaar ingespeeld, vormden geen team en dat was nu juist, wat uit getuigenissen van oud B-17 piloten blijkt, van het grootste belang. Hoe beter de onderlinge samenwerking van de bemanning van een B-17 was, en dat gold vooral voor de piloot en de co-piloot, hoe groter de kans op overleven was.

Toen ik 'de laatste vlucht van DOLLY' voorlegde aan een oud-gezagvoerder op viermotorige verkeersvliegtuigen, reageerde hij als volgt: 'Die jongen heeft natuurlijk wel geluk gehad, maar dat doet niets af aan zijn buitengewone prestatie. Met de weinige ervaring, die zulke knapen van rond de 21 jaar hadden, moet het een geboren vlieger geweest zijn met grote koelbloedigheid en vakbekwaamheid, waardoor hij zijn bemanning het leven redde.'

Het bronmateriaal

Om een beeld te krijgen van de crash op 4 februari 1944 was al snel duidelijk dat het daarvoor nodige bronmateriaal gezocht moest worden in officiële documenten, algemene naslagwerken en vooral getuigenverhalen. Het vinden van de getuigen, en dan met name de bemanningsleden van de bommerwerper, vormde al een onderzoekje op zich.

Wat de documenten betreft: het Ministerie van Defensie zond een summiere kopie van een rapport van 4 februari 1944. Hierin werd de noodlanding van een B-17 gemeld, plm. 500 m. ten noorden van de Lek, 8 km. zuid-oostelijk van Rotterdam. 'Vliegtuig door de bemanning in brand gestoken'.

Later zond het ministerie een aanvullend bericht, dit n.a.v. informatie door de Streekarchiefdienst Hollands Midden in Gouda. In rapporten van het politiearchief Gouda werd vermeld dat op 4 februari 1944, om 15.28 uur, een LABAS-bericht was binnengekomen met een verzoek van de waarnemend groepscommandant der marechaussee in Lekkerkerk om 'opsporing, aanhouding en voorgeleiding van 12 personen, zijnde de bemanning van de ca. 14 uur brandend neergekomen B-17.' Ca. 17.15 uur werd dit bericht weer ingetrokken.

Deze schaarste aan berichten uit de Nederlandse politiearchieven is mogelijk te verklaren uit het feit dat de zaak niet bij de Nederlandse, maar de Duitse instanties in behandeling werd genomen. Opvallend was dat de officiële documenten niet eensluidend waren. In het ene geval werd gesproken van 'het brandend neerkomen van het toestel', in een ander rapport werd vermeld 'dat de bemanning het vliegtuig in brand stak'. Ook de tijdstippen en het aantal bemanningsleden waren in de diverse rapporten niet gelijklopend.

Het zoeken naar verklaringen van getuigen leverde meer materiaal op, maar ook hier waren de verhalen niet altijd eensluidend.

De jarenlange zoektocht naar de bemanningsleden, het werk van Ary Verwaal, is terug te vinden in één van zijn bijdragen. Het verzamelen van de verhalen van de Lekkerkerkers verliep volgens het inktvleksysteem, het praten met de één leverde de namen van de anderen op. De indruk ontstond dat het neerkomen van de bommenwerper op de toen levende volwassen Lekkerkerkers geen diepe indruk maakte. Gesprekken met de weinige, nu nog levende oude mensen, wijzen daar op. Zij hebben geen of vage herinneringen aan het gebeuren en wisten zich niet te herinneren dat ze indertijd min of meer onder de indruk waren geweest. Heel anders was dit met degenen die in 1944 zo'n 10 à 12 jaar oud waren. Op een enkele uitzondering na verhalen met betrekkelijk weinig feitelijke, zakelijke elementen, in de meeste gevallen herinneringen aan een prikkelend jongensavontuur. Het rondsnuffelen bij het kolossale vliegtuigwrak, het meenemen van spulletjes en dan vooral de kogels.

Bij het bestuderen van het jongste verleden behoren persoonlijke herinneringen tot het onontbeerlijke bronmateriaal. Dit onderzoekje, waarin verschillende herinneringen van tijdgenoten naast elkaar gelegd konden worden, heeft geleerd dat ook dit bronmateriaal met de nodige voorzichtigheid gebruikt moet worden. Een uitspraak van een tijdgenoot of ooggetuige is geen waarborg voor de historische waarheidsgetrouwheid waarop een historisch onderzoek gericht dient te zijn. Sommige verhalen suggereren een bijna fotografische weergave, maar blijken door vergelijking met andere herinneringen soms ingrijpend vertekend te zijn.

Vaak zijn fragmenten van de oorspronkelijke waarneming weggevallen. Zo wist Anton den Ouden zich met de beste wil niet te herinneren welke kledingstukken de bemanningsleden aan hadden, zelfs niet welke kleur de kleding had. En dat, terwijl hij meer dan 5 minuten bij hen gestaan en met hen gesproken had. Ook wist hij niet meer of er bij de bemanningsleden gekleurde mensen waren.

Het mitrailleurstuk van Arie Ros dook ook in een aantal andere verhalen op, veel vager dan bij Arie, maar wel met het element van de boze vader, die het stuk ergens in een diepe sloot had gegooid. Hier zijn waarschijnlijk verhalen 'van horen zeggen' ingebreed in het verhaal van de eigen belevenis.

Soms is het verhaal 'dat het vliegtuig brandde en de kogels je om de oren vlogen' wat overdreven. In het brandweerrapport, het gaat om het moment waarop de brandweer probeerde de brand te blussen, wordt met geen woord over explosies e.d. gesproken.

Tot de verhalen, niet zonder een element van overdrijving, werden gerekend de vertellingen die begonnen met 'ik heb niet gehoord of gezien, maar wel horen vertellen dat...'. Na deze inleidende woorden volgden dan verhalen over gevonden papiergeld, Nederlands, Frans en zelfs Duits. Zo ook over een aktie van de ondergrondse om iets uit het wrak te halen, dat de Duitsers onder geen beding in

handen mochten krijgen. Ook bleek dat op zich juiste feiten, deel van verhalen over neergekomen vliegtuigen elders in de Krimpenerwaard, gesitueerd werden op het Smalle Kampje in februari 1944.

Het verkregen bronmateriaal stelde ons in staat een ons inziens aardig journalistiek-historisch verhaal op te bouwen. Voor een historisch artikel over 'DOLLY in Lekkerkerk 1944' is het te weinig. Mogelijk komt het ooit zover als het nog ontbrekende bronmateriaal boven water komt, misschien dat deze bijdrage daartoe een aanzet geeft.

Naast het bovengenoemde werden bij de samenstelling de volgende naslagwerken geraadpleegd:

De luchtoorlog in Europa. Ronald H. Bailey. Uitg. Time-Life: ISBN 906182432 X *

The mighty Eighth. Roger A. Freeman. Uitg. Londen 1978.

B-17. Fortress at War. Roger A. Freeman. Shepperton 1977.

Operatie MANNA. Hans Onderwater. Uitg. Romen Luchtvaart ISBN 9022837769 *

National Geographic (tijdschrift) Vol. 185, nr. 3, March 1994 *

De laatste vlucht van de Memphis Belle. Monte Merrick. (ook verfilmd) *

* Zeer aan te bevelen voor de liefhebbers van (oorlogs)luchtvaartgeschiedenis.

Jeugdbaldadigheid

A. de Bode

Jonge mensen in de puberteit hebben zich door de eeuwen heen altijd min of meer verzet tegen wat de volwassenen hen voorhielden. Het zich te weer stellen tegen de gevestigde orde is de mens in deze levensfase nu eenmaal aangeboren. Het omver trekken van lantaarnpalen of het gooien van fietsenrekken op de openbare weg was in vroeger tijd niet mogelijk. Het plegen van andere wandaden echter, zoals aanranden en beschimpen van de medemens zijn van universele aard. Aan welke baldadigheden de jeugd zich in het verleden te buiten kon gaan is te lezen in onderstaande publikatie van schout en gerecht (het dorpsbestuur) van Krimpen aan de Lek van 18 september 1784.

Na het lezen zult u ongetwijfeld glimlachend denken: er is toch niets nieuws onder de zon; met de daaraan gekoppelde gedachte: ook dit zijn eens weer normale lieden geworden, waaruit wij weer zijn voortgekomen!

Publicatie

Alzoo tot kennisse van Schout en Geregte deezer Heerlijkheid Krimpen op de Lecq is gekoomen, dat verscheijde jonge luijden, voornamentlijk op den Noort, zig niet ontzien, omme zoo des Sondags als in de week zig schuldig te maaken aan het affslaan en ontrooven van Appelen, Peeren en andere vrugten, het maaken van geschreeuw, geraas, gevloek en getier langs dijken en weegen, het kaa[t]sen en balslaan op den Sondag, mitsgaders andere ongeoorlooffde exercitien, als meede dat veele van hun, voor al des avonds, zig beezig houden met het pleegen van Baldadigheeden aan voorbijgaande lieden, het bedrijven van straatschenderijen aan huijzen: met het kijken door de glaazen, slaan op deuren en vengsteren, het vuijлмаaken en zelfs met drek smeeran van dezelve, als andersints, al het welk is strekkende tot ontheijliging van den Rustdag, Ergernis en Praejudicie der goede gemeente en stooring van rust en veijligheijd:

Zoo is 't, dat Schout en Geregte voorschreeve, daar inne zoo veel mogelijk is, wil-lende voorzien, bij deezen aan alle en een iegelijk op het allerscherpste interdiceren

en verbieden, omme zig voortaan niet verder op te houden met het afslaan en ontrooven van Appelen, Peeren, Nooten off ander vrugten hoegenaamt, en vooral op den Sondag met het kaatsen en balslaan, het maaken van geschreeuw en geraas veel min gevloek off getier langs dijken, weegen en andere plaatsen binnen Krimpen op de Lecq, als meede het pleegen van baldadigheeden aan voorbij gaande luijden, het zij vreemde off inboorlingen, het bedrijven van straatschenderijen aan huijzen: met het kijken door glaazen, het slaan off stooten op deuren en vengsteren, het besmeeren en vuilmaaken van dezelve en wat iets meer is;

Alles en ieder poinct van dien, op een Boeten van drie guldens, boven en behalve de Boetens en Peene daar jeegens bij de hooge overheid gestatueert;

En zullen de ouders voor hunne kinderen, teegens den inhoud deezer publicatie overtreedende, moeten betaalen, beveelende mitsdien dezelve om hunne kinderen daar tegen te vermaanen, en zoo veel in hun is, te zorgen dat zij zig aan voorschreeve onbetaammelijckheeden niet meerder schuldig maken, als zullende des weegens geen verdere verschooning off oogluiking plaats hebben, maar inteedendeel naar bevind van zaaken gestraft worden;

En opdat de overtreeders des te beeter zoude kunnen worden ontdekt, zoo word een ieder versogt, en (:voor zooveel desnoods:) bij deezen gelast en bevoolen, hier op nauwkeurig agt te slaan en de overtreeders bij den Schout aan te geeven, ten eijnde de voormelte Boetens gevordert zoude kunnen worden;

Waar na een ieder zig kan reguleeren en zijne schade verhoeden;

Aldus geresolveert, gekeurt en gearresteerd bij Schout en Geregte van Krimpen op de Lecq meergemeld in het Regthujs aldaar den 18en September 1784.

*M. van der Zeegen Lagerwerff
Schout*

*Teunis Huijser
Dirk Coelendouw
Dirk Butter
Leendert Diepraam
Jan Benschop
Cornelis de Jongh*

N.B.

exercitie = oefening / spel
praejudicie = nadeel / schade
interdicceeren = verbieden
peene = straf
statueeren = in regels vastleggen
resolveren = besluiten

Bronnen

De publikatie is ontleend aan het resolutieboek van schout, heemraden en gezworenen van Krimpen aan de Lek, 1775-1794, en bevindt zich in het Streekarchief in Schoonhoven:

Oud Archief Krimpen aan de Lek inv.nr. 2, f 44-45, d.d. 18 september 1784.

Dat baldadigheden ook toen niet onmiddellijk na het eerste verbod ophielden blijkt uit de herhaling van deze waarschuwing:

Idem inv.nr. 129, publikatie d.d. 4 februari 1786.

Idem inv.nr. 131, publikatie d.d. 23 december 1786.

In 1993 gaf de Historische Kring Nieuwpoort voor de vierde maal een bundel artikelen over de geschiedenis van dat stadje uit.

Bijzonder aardig vond ik het verhaal van F.L. Gaasbeek over de Gravelandse poort. Dat is de poort aan de zuid-zijde van Nieuwpoort. Ze werd gebouwd in 1673/4 en raakte in januari 1795 door brand zwaar beschadigd. Er bestaat maar een enkele afbeelding uit 1796 waarop de poort voorkomt maar die is wel heel weinig gedetailleerd. Toch heeft Gaasbeek zich gewaagd aan een reconstructie van de poort door gebruik te maken van oude bestekken en van het minuutplan van het kadaster uit 1827 en door te kijken naar gelijksoortige poorten uit de 17e eeuw zoals die van Oudewater en de Schoonhovense Veerpoort. En dan zie je dat de schrijver deze op het eerste gezicht nogal hopeloze onderneming tot een elegant einde brengt. Je mag je overigens afvragen of zo'n reconstructie moet dienen om een poort te herbouwen die maar ongeveer 120 jaar bestaan heeft en alweer twee eeuwen uit het stadsbeeld is verdwenen. Historie gaat niet over het herstellen van de oude omgeving maar over de voortdurende verandering daarvan.

Erik Kon beschreef de gebeurtenissen te Nieuwpoort in 1787. In september van dat jaar maakten Pruisische troepen een einde aan de beweging van de patriotten die zich in Holland en Utrecht gekeerd hadden tegen het weinig inspirerende beleid van stadhouder Willem V. Aanleiding voor de invasie was de tocht die de energieke echtgenote van de stadhouder, prinses Wilhelmina van Pruisen, eind juni 1787 ondernam van Nijmegen naar Den Haag, zoals we nu weten om daar een Orangistisch oproer op gang te brengen. De prinses bereikte Den Haag echter niet; in de Vlist werd ze aangehouden door patriotse troepen die haar naar Goejanverwellesluis brachten. De Orangisten maakten daar een heel schandaal van en wisten met veel moeite de Pruisische koning, een broer van de prinses, drie maanden later tot een invasie te bewegen. Daarbij werd o.m. op 17 september 1787 Nieuwpoort door 30 Pruisische huzaren ingenomen.

Voor 20e eeuwse begrippen was dat een keurige oorlog. In de 18e eeuw was het een ramp. Er werd geplunderd en verkracht, er vielen doden en er werd schade toegebracht aan huizen, kerken en landerijen (in de Remonstrantse kerk te Nieuwpoort werd ernstig huis gehouden). Het mooie, in kleur gereproduceerde schilderij dat A.G. de Jong in 1993 van de Pruisen op de Haven te Nieuwpoort maakte geeft een wat al te vrolijk beeld van zo'n gebeurtenis uit de 18e eeuw: de vlaggen zijn uitgestoken, de huzaren hebben paradepakjes aan en zien er fris uit, geen gevangene, geen gewonde, laat staan een lijk in zicht en het eerbiedige volk is nieuwsgierig toegestroomd. Zó zonnig is een buitenlandse interventie in een burgeroorlog (want dat was het) vast niet.

Dick Teeuwen beschrijft in acht bladzijden het leven van Annigje Rozendaal uit Langerak die in 1993 honderd jaar werd. In 21 foto's uit het begin van de eeuw wordt een wandeling gemaakt van Opperstok (het westelijk deel van Groot-Ammers) naar het veer van Gelkenes tegenover Schoonhoven. En Erik Kon verzorgde bijdragen tot de genealogieën van het Nieuwpoortse geslacht Bunnik en het Schoonhovense geslacht Milius.

Dit aardige boekje is te krijgen bij de boekhandel in Nieuwpoort, Groot-Ammers, Ameide en Schoonhoven.

Inhoudsopgave	pag.
A. Verwaal en W.J.C. Boon, 4 februari 1944: D'r leg 'n vliegtuig an de Tieneweg	49
Inleiding	49
Van Framlingham naar Lekkerkerk	49
Lekkerkerks vierde oorlogswinter	57
Het leven gered, maar nog lang niet vrij	66
Bemanning gezocht	72
Het bezoek	74
Alesiani 's toelichting op de vondsten	77
Clarence Straight, een piloot van grote klasse	79
Het bronmateriaal	80
A. de Bode, Jeugdbaldadigheid	82
C.R. Schoute, De Stede Nieuwpoort IV	84