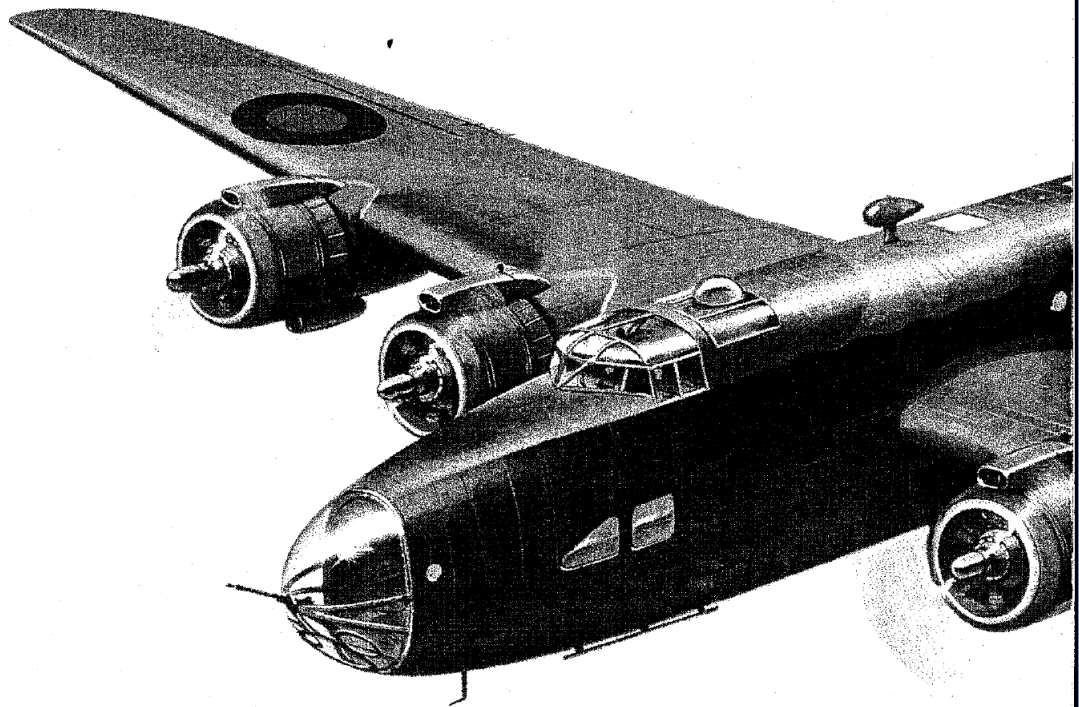


NOODLANDING

BIJ

STAVOREN



VIC KLEP



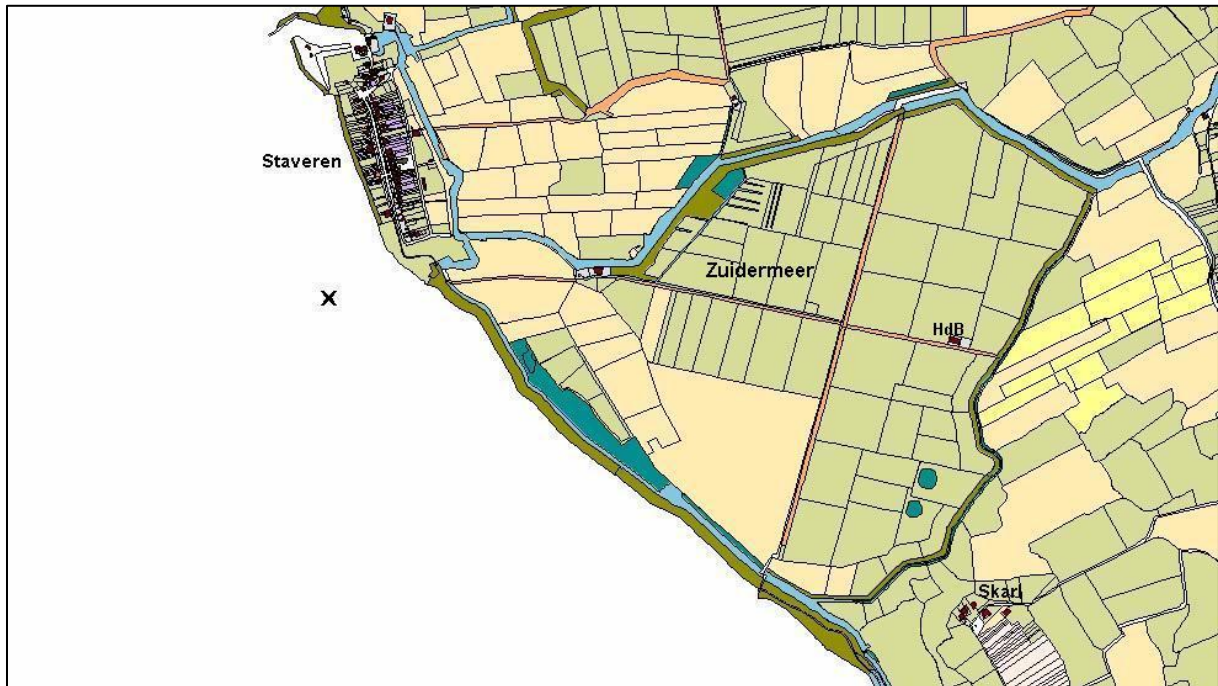
Beknopte inhoud;

Hieronder een kaartje van de omgeving van Staveren met een kruisje op de locatie van de crash;

De volgende bladzijde begint bij pagina nr. 22 van het origineel;

Vervolgens na pagina 41 enkele noten die verwijzen naar de originele tekst;

Ten slotte een brief aan het Sneeker Nieuwsblad van R. Strikwerda (2005).



Kaartfragment Staveren en Zuidermeer met de locatie van de noodlanding (kruisje) en de boerderij van Harmen de Boer (HdB).

OPDRACHT

William Taylor, vlieger-officier van het 298^e Squadron krijgt op zaterdag 14 oktober 1944 een vlucht toegewezen voor een dropping voor het Nederlandse verzet. Het doel ligt ten noordwesten van Weerdinge, bij Emmen. 'To deliver parcels' (boodschappen bezorgen) wordt dit bij de RAF genoemd. De codenaam van het terrein is Rummy 6. Met zijn navigator bereidt hij de opdracht voor. De andere leden van de bemanning moeten zich gereed houden en worden om veiligheidsredenen niet geïnformeerd over de aard en het doel van de opdracht.

De Halifax van Taylor, een Mk5, met het serienummer LL 294 en registratie 8A-P, kiest op zondagmorgen 15 oktober 1944, omstreeks 00.15 uur het luchtruim (12). Aan boord is een bemanning van zes man, vier Canadezen en twee Engelsen.

Het is voor hen de tweede SOE-, of 'Special Duty'-vlucht naar ons land. In de nacht van 1 op 2 oktober, hebben ze met succes een dropping uitgevoerd boven Ootmarsum.

Van de basis wordt in noordelijke richting, ten westen van Londen, gevlogen. De koers wordt ten noorden van Norwich (Norfolk) verlegd naar het oosten.

Het vliegtuig passeert onze kust op acht kilometer ten zuiden van Den Helder, op een hoogte van 2.100 meter met een snelheid van 290 km/h (13). Er is geen grondzicht.

Bij de kust wordt de koers verlegd in de richting naar Hoorn. De navigator vraagt de vlieger te zakken naar 600 meter en de snelheid op te voeren tot 350 km/h.

De staartschutter meldt een paar minuten later, dat hij een Duits jachtvliegtuig ziet en hij waarschuwt de vlieger om zich voor te bereiden op een aanval.

De boordwerktuigkundige, die achter de vlieger zit, krijgt het verzoek om door het navigatiekoepeltje, dat boven in zijn ruimte is, ook naar de jager uit te kijken.

De man in de staart meldt even later, dat de jager in de wolken is verdwenen. Hij heeft wel gezien, dat het een Ju-88 is (14).

Vanuit de stuurhut wordt aan de bommenrichter gevraagd om te waarschuwen als de kust van het IJsselmeer bij Hoorn in zicht komt. Die kan dit door de bewolking niet waarnemen.

De navigator geeft nieuwe koersen op. Een in de richting van Enkhuizen, dan een om bij Heeg aan de kop van het Heegermeer uit te komen. Ook de snelheid en hoogte wordt steeds veranderd.(15).

De radiotelegrafist schakelt bij Hoorn zijn apparatuur uit, in verband met elektriciteit in de lucht. Van de metalen kasten van de zend-ontvanger slaan blauwe vonken over. Hij is bang voor brand en verlaat zijn hokje en gaat bij de vlieger staan.

De vlieger laat het toestel zakken tot een hoogte van 180 meter.

Tijdens die manoeuvre zien de bemanningsleden een korte, snelle lichtflits. Er wordt overlegd wat het kan zijn geweest. Een salvo van de jager, schoten van een luchtdoelbatterij of een bliksemflits.

Ze houden het op vlammen uit de uitlaten van de motoren. Het gebeurde tijdens het terugnemen van het gas.

De vlieger merkt daarna, dat de kist vreemd reageert op zijn sturen en hoogte verliest.

De staartschutter suggereert dat er misschien 'iets' tegen de besturingskabels is geschoven (16). De boordwerktuigkundige en telegrafist rennen naar achteren om de kabels te controleren, maar zien niets bijzonders.

NOODLANDING

Het vliegtuig helt gevaarlijk over naar bakboord en verliest hoogte.

De bommenrichter vraagt toestemming om zijn post in de neus te mogen verlaten. De vlieger geeft hem en de navigator daartoe even later zelfs opdracht. De laatste had liever aan zijn kaartentafeltje willen blijven werken, maar dat is verboden in noodsituaties. Hij kijkt op zijn horloge, het is vijf voor twee in de nacht.

De vlieger doet wat hij kan om zijn machine, die bijna niet valt te besturen, onder controle te houden. Hij trekt de gashandels van stuurboordmotoren (aan de rechterkant) dicht en geeft aan bakboord vol gas.

De staartschutter komt naar voren.

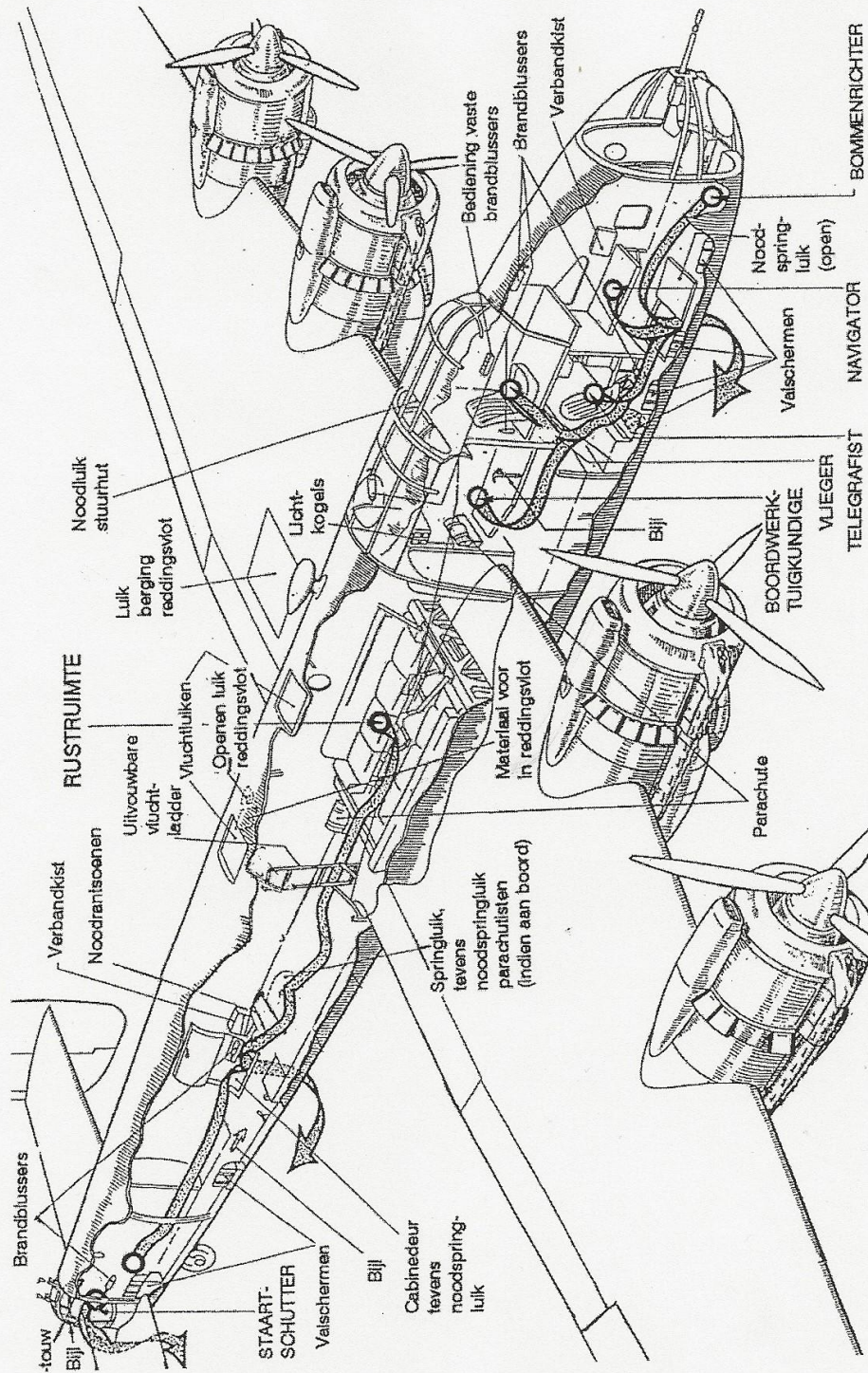
De bommenrichter, de telegrafist, de navigator en de staartschutter zijn volgens de instructies in de rustruimte gegaan. Dit is het sterkste deel van het vliegtuig. De mannen liggen op de rustbanken en op de vloer. De boordwerktuigkundige staat in de stuurhut naast de vlieger.

De vlieger geeft opdracht de drie noodluiken in het dak te openen (17).

Vechtend met het vermogen van de motoren, het hoogte- en de richtingsroeren krijgt de vlieger weer wat vat op het toestel. Het lukt om een bocht in de richting van de wind te draaien (18). In donker zet hij de Halifax op de golven van het IJsselmeer. Volgens zijn bemanning is het een van de beste landingen, die hij ooit heeft gemaakt.

De neuskegel van perspex breekt af, en het water gutst naar binnen. De boordwerktuigkundige en de mannen rechts in de rustruimte krijgen een volle lading water over zich heen. De boordwerktuigkundige stelt later vast, dat hij door de watergolf is tegengehouden en daardoor niet in de neus is geslingerd.

Over een landing op het water mag niet simpel worden gedacht. Water is kei en kei hard en de klap is enorm. Bij een landing op het water is het gevaar voor het uitbreken van brand en een explosie van de gevaarlijke lading, zoals in dit geval, minder. Dat is dan ook het enige voordeel.



Locaties van de nooduitgangen en het hulp- en reddingsmateriaal

DRAMA

De bemanning is snel over de schrik heen en verlaat het vliegtuig (19). Ze weten, dat een Halifax in 10 minuten zinkt. Buiten zien ze dat het roervlak met het richtingsroer aan bakboord is verdwenen. Iedereen realiseert zich wat een geluk hun vlieger en ze zelf hebben gehad.

Ze staan op de linkervleugel. Ieder draait het kraantje van de kleine luchtcilinder van zijn zwemvest open om het op te blazen. De bommenrichter heeft problemen en zegt dat zijn reddingsvest niet goed zit en niet voldoende is gevuld. De telegrafist helpt hem bij het vastmaken en geeft hem de raad om het met de mond bij te blazen.

De jongens zien in het licht van de zaklantaarns, dat het luik op de vleugel niet is opengegaan. Ze hebben dus geen rubberboot. De vlieger wijst naar het oosten en zegt dat de kust op 250 tot 300 meter ligt. Hij heeft dat voor de landing gezien. Hij stelt voor, om hand in hand, naar de wal te zwemmen.

Ze merken, dat met zwemvesten aan niet valt te zwemmen. De bommenrichter, die niet kan zwemmen, raakt in paniek en geeft zijn zwempoging op. Besloten wordt om terug te gaan en te proberen de rubberboot uit de vleugel te krijgen. De wind en stroming hebben ze nu tegen en het kost hun moeite om bij het vliegtuig te komen (20). De vlieger en de telegrafist bekommeren zich om de bommenrichter. Het lukt ze om hem naar de staart te brengen, waar hij zich aan één van de boordmitrailleurs vastgrijpt. De telegrafist blijft bij de bommenrichter en de vlieger zwemt door naar de anderen.

Die zijn al bij de vleugel aangekomen, die onder water ligt. Het toestel staat bijna op zijn neus. Door de golfslag is moeilijk om op de vleugel te komen.

De navigator gaat het vliegtuig in om een bijl te halen. Met een opgeblazen reddingsvest is dat niet gemakkelijk. Als hij binnen is ziet hij dat de hendel van de kabel om het luik op de vleugel te openen, niet geheel is uitgetrokken (zie bladzijde 25). Hij geeft een ruk, zonder resultaat. Hij gaat door en hoort dan roepen: "het luik is open en de boot komt naar buiten".

Door het automatisch opblaassysteem van de boot, schiet die uit de vleugel en glijdt in het water.

De vlieger springt in het water, om hem te pakken. Hij vergeet in de commotie, dat de boot met een lijn aan het vliegtuig vast zit. Het lukt hem om met boot bij de vleugel te komen en hij drukt die tegen de romp. Hij vraagt de navigator om in de boot te stappen. Die doet dat. De boordwerktuigkundige en de staartschutter gaan aan boord. Zij trekken dan de vlieger op de boot. Dat gaat, maar hij kan niet in de boot komen, omdat om een van zijn enkels een antennekabel zit. De navigator vindt in de boot een noodmes. Maar hoe hij ook snijdt, de kabel krijgt hij niet door. Er is nog een mogelijkheid, de schoen van de vlieger losmaken, uittrekken en de kabel over zijn enkel en voet schuiven. Dat lukt.

De radiotelegrafist heeft al een paar keer om hulp geroepen. Hij en de bommenrichter zijn door de kou bevangen en moeten de mitrailleurs loslaten.

Als de anderen met de boot naar de staart varen, om de telegrafist en de bommenrichter te redden, merken ze dat de boot vastzit. Het is weer de antennekabel, die zit nu verstrikt om de 'handgreeplijn' aan de zijkant van de ronde rubberboot. De lijn snijden door.

De telegrafist wordt aan boord getrokken. Dat gaat moeilijk, door de kou hebben de mannen geen kracht meer in hun handen.

Bij de staart gekomen zien ze in het licht van hun zaklantaarns de omvang van de schade die hun Halifax heeft opgelopen. (21).

De bommenrichter is zoek. Ze roepen, maar horen niets. Ze blijven roepen en horen dan een noodkreet. Plotseling horen ze hem van een andere kant. Achteraf blijkt dat het ronde bootje ronddraait, omdat ze niet gelijkmatig peddelen.

Dan wordt het stil. Met één van de pistolen, die ze bij zich hebben, schieten ze drie schoten af om de aandacht te trekken en de richting naar het reddingsvlot aan te geven. Helaas komt er geen reactie meer.

Ze besluiten, naar de wal te gaan. De wind helpt daarbij. ►

Ze ontdekken, dat de wal geen zandstrandje is, maar een hoge dijk, bedekt met stenen. Ze stappen uit. Het is half vier, de waterdichte horloges lopen nog.

De navigator klimt op de dijk, gevolgd door de vlieger. Samen verkennen ze vluchtig het achterland, door de duisternis is dat moeilijk. Ze zien een weg onder aan de dijk, een sloot en dan weilanden.

De drie anderen snijden inmiddels de boot in stukken om de sporen uit te wissen.

Als ze weer bij elkaar zijn, besluiten ze om naar de overkant van de sloot te gaan, omdat ze zich op de dijk niet kunnen verbergen. Ze kijken uit naar een brug en lopen naar het oosten, maar vinden er geen. Ze keren om. Bij een boerderijtje schijnt licht naar buiten, maar ze durven niet aan te kloppen. Eindelijk zien ze een brug en gaan die over. Ze verbergen hun zwemvesten onder een duiker in het weggetje waarop ze lopen.

Ze gaan verder en komen bij een T-kruising waar aan de zijweg een paar huizen staan.

Er komt een licht over de weg aan en ze verschuilen zich. Het is een fietser. Is het een Nederlander die naar zijn werk gaat of een Duitse soldaat op patrouille?

In de verte horen ze hoefgetrappel en ratelen van wagenwielen.

Twee van de groep zetten op een hollen in de richting van de paard-en-wagen. De andere snappen er niets van, maar hollen mee.

Later vertelt de vlieger dat het veiliger is, om vóór het kruispunt hulp te vragen aan de mensen op de paard-en-wagen. Op het kruispunt kunnen er misschien Duitse-soldaten langskomen.

Als de paard-en-wagen passeert, roepen ze: "please stop". Of ze daarbij met een zaklantaarn hebben geknipperd of geschenen is niet bekend. ►

REDDING

Melkveehouders moeten vroeg op om hun koeien te melken. De mannen hebben bij enkele huizen al het schijnsel van lichten gezien (22). De boeren zijn al wakker en staan kennelijk op punt te gaan melken.

Ook Johannes Visser (1918) en zijn zusje Pietje Visser (1921-2001). Zij vertrokken die zondagmorgen, zoals alle andere dagen om vier uur kwart over vier, van het familiebedrijf aan de Schans 30 te Stavoren. Zij gaan hun koeien melken in de Zuidmeerpolder.

De heer Johannes Visser vertelde daarover op 12 december 2000, ruim 56 jaar later: "Mijn vader was kort tevoren overleden. Mijn zusje Pietje en ik werkten op de boerderij. Iedere morgen reden wij naar het land. Wij moesten eerst langs de Zeedijk, richting 'Het Rode Klif'. Het was donker en er stond een harde wind. Aan het eind van de bebouwing van de stad was een hek, het zogenaamde 'Witte Hek'. Wij waren al een eindje voorbij het hek, toen het paard van iets schrok en bleef staan. Mijn zusje zei, wat doet het paard raar".

Dat is het moment, waarop soldaten roepen: "please stop".

Visser en zijn zusje springen van de wagen. Visser is zo geschrokken, dat hij zijn handen omhoog steekt.

De heer Visser vervolgt: "Ineens stonden er mensen om ons heen. Het waren jonge mannen in uniform. Eerst dachten wij aan Duitsers, maar op hetzelfde moment zagen wij, dat ze andere uniformen aan hadden en hoorden wij, dat ze Engels praten. We konden ze niet verstaan, maar begrepen, dat ze ons iets wilden vertellen. Ze hadden het over een aeroplane. We begrijpen, dat ze met een vliegtuig zijn verongelukt en dat ze hulp nodig hebben." Er is een taalprobleem.

De boer vraagt of de Duitsers hen gezien hebben. Ze verstaan hem niet, maar begrijpen het wel, en schudden van nee.

De jonge vrouw wil zeker weten, of de soldaten de waarheid spreken en voelt of hun uniformen nat zijn. ►

Visser: "Mijn zusje en ik waren het er snel over eens, we moeten die jongens helpen".

Het was een publiek geheim dat Harmen de Boer in zijn boerderij, Warns, nummer 39, onderduikers verborg. Er was zelfs eens een vliegtuig in buurt de neergekomen, en toen had hij de bemanningsleden ook onderdak verleend (23). Harmen was de enige, waar wij deze mensen heen konden brengen. Hij kon er wel voor zorgen, dat ze uit de handen van de Duitsers zouden blijven.

Visser zei tegen zijn zusje: "Ze moeten hier weg, laten ze maar op de wagen klimmen en dan breng jij ze straks over de weilanden naar de boerderij van Harmen de Boer. Wij maakten duidelijk dat ze op de wagen moesten stappen".

Pietje Visser hoort de geallieerde soldaten klappertanden en ziet ze rillen. Ze legt de jas van haar broer over twee van hen, en stopt de anderen haar eigen jas en trui toe.

"Toen ze een eindje verder waren", vervolgt Visser, "beduidden de soldaten ons om te stoppen. Ik hield het paard in. Twee mannen springen van de wagen en verdwijnen in het donker. Ze komen terug met zwemvesten. Het is duidelijk dat ze op die plaats al eerder zijn geweest. De zwemvesten hadden ze verstopt omdat ze er last van hadden".

Ze komen langs het boerderijtje van Feike Thee Ijkema (1908), dat aan de Jurisdicctie 24, staat. Het land van de Visser's lag daar achter. Ijkema gaat ook op weg om te melken. Visser vertelt hem, dat ze Engelse vliegers bij zich hebben en dat ze die naar Harmen de Boer willen brengen. Het was volgens de heer Visser toen vijf uur.

De militairen kunnen zich herinneren, dat Visser en zijn zusje met iemand hebben staan te praten. Ze hadden indruk, dat er overleg werd gepleegd. Kort daarna zijn ze uitgestapt en gaan lopen.

Pietje Visser is toen met de soldaten verder gegaan. Ze gingen dwars over het land, over de dammen en door hekken.

Onderweg probeerde Pietje met de mannen te praten, maar die begrijpen haar niet. Wil ze hun moed inspreken of wat afleiden? Gedurende de wandeltocht draagt ze de vijf zwemvesten en wil niet, dat een van de militairen haar helpt. Het gaat gelukkig goed en zonder problemen komen ze bij de boerderij aan.

Ze kijken daar vreemd op, als er vijf Engelsen voor de deur staan, maar ze begrijpen het, en de mannen worden gastvrij binnengelaten'.

Pietje Visser zwaait tot afscheid naar de jongens en die zwaaien terug.

Visser vervolgt: "Mijn zusje was vrij snel terug. Nadat we klaar waren met melken, hebben wij de bussen met melk bij het 'Gele Brugje' aan de Zeedijk gezet voor de melkrijder".

Nieuwsgierig als de Vissers zijn, gaan ze kijken of er iets van een vliegtuig te zien is. Het is ongeveer zeven uur, en begint al licht te worden. Als zij op de dijk komen zien ze een vliegtuig in zee liggen. Alleen een stuk van de romp en de staart steken nog boven het water uit. Het ligt een paar honderd meter van de dijk.

Thuisgekomen vertellen zij aan hun moeder, wat ze hebben meegemaakt en gedaan. Zij geeft haar zoon en dochter de raad om er met niemand over te praten.

Date	Time	Summary of Events	SECRET.
October		Weather.	
13th		Rained from 1325 until 17.00 hours. Cloud 8-10/10th. with rain. Visibility 10-20 miles falling in intermittent showers to 3-4 mph. Wind light and variable.	
14th		298 Squadron sent five aircraft and 644 Squadron six, on SOE operation to Holland. Three aircraft only were successful as the others had no reception. One aircraft piloted by P.O. Taylor, W.B. of 298 Squadron is missing.	
		Weather: Showers. visibility 25 miles. Very little cloud. Wind W.NSW 15/20 mph. Calm in evening.	
15th		Weather. Visibility 100 yards improving by 10.00 hours. Light rain, Wind S.E. 3-5 mph.	
16th		One of 298 Squadron aircraft and one of 644 Squadron aircraft operating from TAIN successfully carried out an operation over Norway. Opposition was negligible limited to small arms fire.	
		Weather. Hour, continuous rain in early morning. Showers in afternoon. Visibility moderate to good. Wind SSW to SW 20/25 mph.	
17th		Weather. Continuous rain all day. Visibility 6-12 miles. Wind W/SW gusty to 20 mph.	
18th		Heavy thunderstorm at 04.00 hours. Visibility 1-3 miles. Storm cleared later but had thundery showers. Wind WSW - W., gusty to 20 mph.	
19th		Weather. Visibility 15-25 miles. Small upper cloud. Wind WSW - W gusty. Fair day.	
20th		Weather. Rain and 10/10th cloud until early morning. Wind W/SW. freshened to 15-20 mph. ESE. Showers in afternoon. Visibility 3-4000 yards.	

Deel uit het Operations Record Book van de basis Tarrant Rushton in oktober 1944

SPANNING

De heer Visser gaat om half negen terug naar de dijk. Hij ziet het vliegtuig nu goed. Er komt wat rommel uit en dat drijft naar een hoekje van het strand bij het tweede hoofd. Het is gele smurrie (24).

Achter het huis van Jentje Cornelis Kooij (1883-1979), aan de Voorstraat 49 in Stavoren, staan een paar mannen onder aan de dijk. Hij gaat er heen en ziet een lijk in het water liggen. Het is een jonge man in uniform met een zwemvest aan. Iemand zegt dat het een Duitser is. De heer Kooij, die er ook is, zegt: "het is geen Duitser, dat kan je zien aan zijn schoenen. Zulke schoenen hebben de Duitsers niet".

De heer Visser ziet op de mouw van het uniform van de soldaat 'Canada' staan. Hij mankeert zo te zien niets en heeft de kleur nog op zijn gezicht. Je zou bijna zeggen, kom maar overeind jongen, kom er maar uit.

Op de terugweg naar huis wordt de heer Visser aangesproken door een Duitser, die hem in het Duits vraagt: "Ligt er verderop een lijk en een vliegtuig in het water?" Hij schrikt dat ze het al weten. Hij antwoordt, ja en loopt door.

De familie Visser zat in spanning, of er wat zou gebeuren. Je weet maar nooit. Zij waren een beetje ongerust, maar het werk zorgde voor afleiding. Alles ging gewoon door en ze hoorden gelukkig niets".

Het lijkt een spannend verhaal van twee jonge mensen, maar het was meer. Johannes en Pietje Visser, waren onbewust bij een zaak betrokken geraakt waarop, als die was 'uitgelekt', de doodstraf stond. Het is begrijpelijk, dat er op de boerderij aan de Schans angst was, en er vermoedelijk een paar nachten slecht werd geslapen. Stel dat de RAF-militairen waren gepakt, of één van de mensen, die hen naar de volgende adressen had gebracht, tegen de lamp was gelopen en te veel had verteld, dan was het leed niet te overzien geweest (25).

Het verhaal van de heer Visser, wijkt af van wat er eerder over het in veiligheid stellen van de geallieerde soldaten is geschreven en verteld. Op de vraag, hoe dit komt, was de heer Visser kort: "Er is niemand geweest, die mij ooit iets heeft gevraagd".

Marechaussee-Gewest-Groningen
 Afdeling - S n e e k
 Groep Koudum te Stavoren.

No. 287.

Proces-Verbaal betreffende het vinden van
 een lijk van een vliegenier der R.C.A.F. ten
 Zuiden van Stavoren op 15 October 1944.

Op Zondag 15 October 1944, des voormiddags te omstreeks
 7.30 uur, verscheen voor mij, Tjerk Feenstra, Opperwachtmeester
 der Marechaussee, Postcommandant te Stavoren, Roel van der Meu-
 len, gemeentebode der gemeente Stavoren, wonende te Stavoren,
 die mij mededeelde, dat er ten Zuiden van Stavoren in het IJssel
 meer een lijk van een militair (Canadeesche Vliegenier) was aan-
 gespoeld. Dit lijk is, nadat dit door de ter plaatse aanwezige
 leden der Duitsche weermacht was toegestaan, om ± 12 uur opge-
 haald en geborgen in het lijkenhuisje van de Algemeene Begraaf-
 plaats door drie arbeiders, die daartoe aangewezen waren door
 den Heer Burgemeester der gemeente Stavoren.

Op het bedoelde lijk zijn volgens mededeeling van de
 betrokken leden der Duitsche weermacht geen kentekenen gevonden
 betreffende zijn indentiteit, alleen kon worden waargenomen, dat
 het een Sergeant was van de R.C.A.F. en dat het lijk afkomstig
 was van een persoon van ongeveer 26 jaar en dat het 1.80 meter
 lang was. Voorts is door mij verbalisant waargenomen, dat kort
 in de nabijheid van het lijk wrakstukken van een Engelsch vlieg-
 tuig in het water van het IJsselmeer en op de dijk waren terecht
 gekomen. Het bedoelde lijk is op Maandag 16 October 1944, des na-
 middags te 15 uur ter aarde besteld in het graf K. No. 29 op de
 Algemeene Begraafplaats te Stavoren.

Hierbij waren aanwezig de Heer Burgemeester der gemeente
 Stavoren, de predikant der Baptiste gemeente en de Groepscomman-
 dant der Marechaussee te Stavoren.

De vereischte meldingen zijn gedaan door de Duitsche
 weermacht.

Aldus naar waarheid opgemaakt en getekend dit proces-
 verbaal op den eed bij den aanvang mijner bediening afgelegd en
 ter hand gesteld aan mijn groepscommandant om te verzenden aan
 den Heer Burgemeester der gemeente Stavoren te Stavoren.

Gesloten te Stavoren, 17 October 1944.

w.g. Tj. Feenstra.

Gezien,
 De Burgemeester van Stavoren,

w.g. F. Focken.

Proces-Verbaal over het vinden, bergen en begraven van het slachtoffer

ONDERDUIKEN

Bij de familie De Boer kregen de onverwachte gasten droge kleren, eten en drinken. Daarna zijn de onder de wol gestopt om bij te komen van de gevolgen van de noodlanding.

Harmen de Boer, kan de vijf man niet lang in huis houden. Hij weet, dat er in Gaastmeer een actieve verzetgroep is en het lijkt hem goed om de commandant daarvan te informeren.

Meindert, een van zijn twee zonen, had verkering met Emmy Kooistra in Gaastmeer. Het toeval wilde, dat hij haar op deze zondag zou bezoeken. Hij krijgt de opdracht mee, om aan het verzet te vragen, de vijf op te halen en in veiligheid te brengen.

Op de boerderij van de ouders van het meisje, konden de mannen tijdelijk onderdak krijgen.

Besloten word, dat Rinse de Groot (1922) en Sjirk Westra (1925) naar Warns gaan roeien om de soldaten via de Galamadammen naar de watermolen te brengen. Er was die zondag nogal wat activiteit van de Duitsers geweest en voorzichtigheid was geboden. Rinse en Sjirk hebben de RAF-mannen bij De Boer opgehaald en naar de watermolen gebracht.

Daar staan Matthijs Westra (1901-1976) en Ekke Atsma (1926) al vanaf middernacht te wachten. Zij maken zich zorgen, dat er wat mis is gegaan. Aan de spanning komt een eind, als Sjirk zich om vier uur s 'morgens meldt en vertelt, dat de jongens er zijn.

Westra en Atsma hebben het buitenlandse gezelschap in hun roeiboot genomen en over het Fluessen, door de Inthiemasloot, over het Grote Gaastmeer en Zandmeer naar de boerderij van Harmen Kooistra geroeid. Atsma had in de zomer in Sneek net zijn HBS-B diploma gehaald en sprak Engels. De soldaten waren blij, dat ze eindelijk bij iemand hun verhaal kwijt konden. Al pratende vergat Atsma te roeien en het zware werk kwam voor rekening van Westra. Met behulp van een klein kompasje van een van de bemanningsleden, hebben ze in donker nog aardig de koers gevonden.

Bij de familie Kooistra zijn de mannen naar binnengesmokkeld. Het personeel mocht het niet zien.

Vijf soldaten verbergen is geen kleinigheid, zeker niet op een boerderij waar personeel rondloopt. De vlieger en de staartschutter kregen snel elders in Gaastmeer onderdak. De drie anderen zijn met een bootje naar een onderduikadres in Greonterp gebracht.

Toen daar na enige tijd onraad dreigde, zijn ze naar Gaastmeer teruggehaald.

Omdat beroepstelegrafisten nu eenmaal beter seinen dan verzetsmensen en geheimagenten, werd op de Engelse marconist Alfred Springate een beroep gedaan, om de verbinding tussen 'De Zuidwesthoek' en Londen te onderhouden (26). Uit de gegevens blijkt, dat hij alle informatie over het lot van de bemanning naar Engeland heeft doorgegeven. Dagelijks, werd hij vermond, naar en van het huis waar de zender stond, gebracht en gehaald. Toen hij de weg goed wist, ging hij soms alleen. Mensen op straat begroette hij met: 'goede morgen of goede middag'.

De zender moest voor veiligheid regelmatig worden verplaatst (27). Hij heeft ook gestaan in het huis van Klaas Bakker in 'East-Ynje'.

De Canadese staartschutter James Horwood heeft geholpen bij het ontvetten, gebruiksgereed maken en onderhouden van de gedropte wapens. Hij gaf ook aanwijzingen voor het gebruik.

Enkele leden van het verzet deden wat mogelijk was om het leven van de geallieerden dragelijk te maken. Regelmatig zochten ze op en vertelden hen dan het laatste nieuws. Ze brachten Engelse boeken, gezelschapsspelletjes, speelkaarten en rookwaar. In donker gingen ze af en toe met de soldaten een stukje wandelen of roeien. Tijdens de vorstperiode rond Kerstmis 1944 is er, toen de baan 's avonds was verlaten, zelfs geschaatst.

Matthijs Westra organiseerde in januari 1945 een feestje voor enkele geheimagenten, verzetslieden en de luchtmachtsoldaten. Voor dit doel was in Engeland een 'telegrafische bestelling' geplaatst, die vanuit de lucht is 'afgeleverd'. Er was: Scotch Whisky, rookwaar, biscuits, koffie, thee en chocolade. Een welkom intermezzo van de onderduikperiode.

BEVRIJDING

Half april 1945 was de bevrijding van Friesland en in het bijzonder van de Zuidwesthoek nabij.

Toen de kerkgangers op zondag 16 april uit de kerk kwamen, konden ze hun ogen niet geloven. Voor de kerk stonden Canadezen en Engelsen. Het waren de onderduikers, die genoeg hadden van 'verstoppertje' spelen. Voor de Gaastmeeders was het een grote verrassing te horen, dat de soldaten al een half jaar in het dorp waren ondergedoken.

Gaastmeer werd op maandag 17 april 1945 door de 1^e Canadese Infanterie Divisie bevrijd. De vijf bemanningsleden hebben zich toen onmiddellijk gemeld bij een Canadese verbindingsofficier en werden naar Sneek gebracht. Op dinsdag de 18^e zijn ze naar het dorp teruggekomen om de gastfamilies te bedanken en afscheid te nemen. Er werden toespraken gehouden en de plaatselijke muziekverenigingen hebben de volksliederen gespeeld.

Na zes maanden kwam er een goed einde aan hun gedwongen verblijf in ons land.

Ze zijn snel teruggebracht naar hun basis in Engeland.

Officieel zijn hun namen bekend geworden uit hun brief aan het gemeentebestuur van Stavoren (zie bladzijde 38).

Vanuit Engeland zijn de Canadezen direct naar hun vaderland gegaan. Dit blijkt uit het feit, dat William McGechie, de navigator, na terugkomst in Canada op 19 mei 1945 is getrouwd.

De Canadezen hebben na hun terugkeer de RCAF snel mogen verlaten. Dat kon omdat de Duitsers inmiddels waren verslagen.

Over de Britten is minder bekend. Zij hebben na de oorlog in Europa nog geruime tijd bij de luchtmacht moeten dienen, onder andere in India. Daar verzorgden ze luchttransporten, voedseldroppings en de opleiding van airborne-troepen.

James Horwood, de staartschutter, heeft met zijn vrouw en enkele familieleden, tijdens de herdenking van 50 jaar bevrijding van ons land in 1995, een bezoek gebracht aan zijn vrienden in Gaastmeer.

Hij heeft toen met voormalige verzetslieden het graf van Harold Ferguson in Stavoren bezocht. Daarbij was de eerste helper, heer Johannes Visser aanwezig. De laatste vertelde, dat hij het niet leuk heeft gevonden, dat hij geen gelegenheid heeft gehad, om met de hulp van een tolk, een behoorlijk gesprek met hem te hebben kunnen voeren.

De geallieerden en hun vrienden in Gaastmeer corresponderen nog met elkaar. Er vinden over en weer soms bezoeken plaats. Ekke Atsma en zijn vrouw hebben in oktober 2001 een bezoek aan Canada gebracht. Daar hebben zij de navigator William McGechie ontmoet. Dat was in Banff, Alberta.

Tijdens het bezoek heeft er een telefonische reunie plaatsgehad van Ekke Atsma en William McGechie in Banff met James Horwood, de staartschutter die in San Diego, Californie (USA) woont en Alfred Springate, de telegrafist, die nu in Coventry, Midlands (Groot Brittannië) van zijn pensioen geniet.



Wapenschild van het 298^e Squadron

VERZOEK

De bemanning van de Halifax LL 294 had in Gaastmeer een brief achtergelaten voor het gemeentebestuur van Stavoren. De brief was gedateerd 21 oktober 1944. Kort na hun vertrek in april 1945, werd de brief op het gemeentehuis afgegeven.

In de brief vroegen zij, om op de grafsteen van hun gesneuvelde kameraad de volgende tekst aan te brengen:

To our beloved crew member
 Flight Sgt. H.L. Ferguson
 Who layed down his live
 In pursuance of his duties
 For greater love hath no man than this
 That he lay down his live
 For his friends and for civilization
 October 14th 1944 Age 23
 W.B. Taylor A.C. Springate
 J.A. Horwood J. Campbell
 W. McGechie

Het gemeentebestuur heeft, zowel aan het toenmalige Bureau van de Gravendienst, als de Minister van Oorlog gevraagd, om de tekst aan te brengen op de grafsteen van Ferguson, doch dit werd afgewezen. Er was zelfs sprake, dat de stoffelijke resten van de geallieerde militairen van Stavoren naar de Britse begraafplaats in Bergen op Zoom zouden worden overgebracht, doch dit is niet gebeurd. Het is in enkele van de Engelstalige landen traditie, om gesneuvelde militairen te laten rusten op het kerkhof waar ze zijn begraven (28).

Merkwaardig is, dat door de autoriteiten weinig gegevens van Harold Ferguson aan de gemeente zijn verstrekt. Het bleef bij zijn voornamen, familienaam, leeftijd en rang. Pas in het voorjaar van 2000 zijn, in het kader van het onderzoek voor deze uitgave, meer gegevens van hem achterhaald. Het Ministry of Defence, afdeling Air Historical Branch (RAF) in Londen, en de National Archives of Canada in Ottawa, hebben die verstrekt. Van de anderen zijn toen ook gegevens ontvangen.

LAATSTE RUSTPLAATS

Harold Leonard Ferguson ligt, met andere geallieerde militairen, begraven op de Openbare Begraafplaats bij de NH Kerk, Voorstraat 69 te Stavoren. Hij ligt in vak K, graf 29.

Op verzoek van zijn familie is op de grafsteen de volgende tekst aangebracht:

"Gave freely
for the love of giving,
nor reaped for self
the harvest sown"



Het graf van Harold Ferguson op de Openbare Begraafplaats te Stavoren

BEMANNING

Campbell, John,

Rang: Luchtmachtsergeant,

Functie: boordwerktuigkundige

Geboren: in 1906, Noord Ierland, (UK)

Nationaliteit: Britse

Legernummer: 1897044, 298^e Sqdn.

Beroep: functionaris bij de gemeentepolitie in Londen.

Ferguson, Harold Leonard,

Rang: Luchtmachtsergeant (Warrant Officier II)

Functie: bommenrichter

Geboren: 7 juli 1921 te Castor, Alberta, (Canada),

gesneuveld 15 oktober 1944 nabij Stavoren.

Nationaliteit: Canadese

Legernummer: R 159102, 298^e Sqdn.

Beroep: medewerker op gemend boerenbedrijf van zijn ouders.

Horwood, James Arthur

Rang: Luchtmacht-2^e Luitenant,

Functie: staartschutter

Geboren: 7 november 1922, te Regina, Saskatchewan, (Canada)

Nationaliteit: Canadese

Legernummer: J 86862, 298^e Sqdn.

Beroep: verkoper auto-onderdelen

McGechie, William

Rang: Luchtmacht-2^e Luitenant,

Functie: navigator,

Legernummer: J 87025, 298^e Sqdn.

Geboren: 28 juni 1921 te Edinburgh, Scotland (UK)

Nationaliteit: Canadese,

Beroep: filiaalhouder levensmiddelenbedrijf.

Springate, Alfred Charles

Rang: Luchtmacht-sergeant,

Functie: radiotelegrafist/boordschutter

Geboren: in 1922 (India)

Nationaliteit: Britse

Legernummer: 1705182, 298^e Sqdn.

Beroep: beroepsmilitair bij de Royal Air Force

Taylor, William Burton

Rang: Luchtmacht-officier vlieger

Functie: vlieger

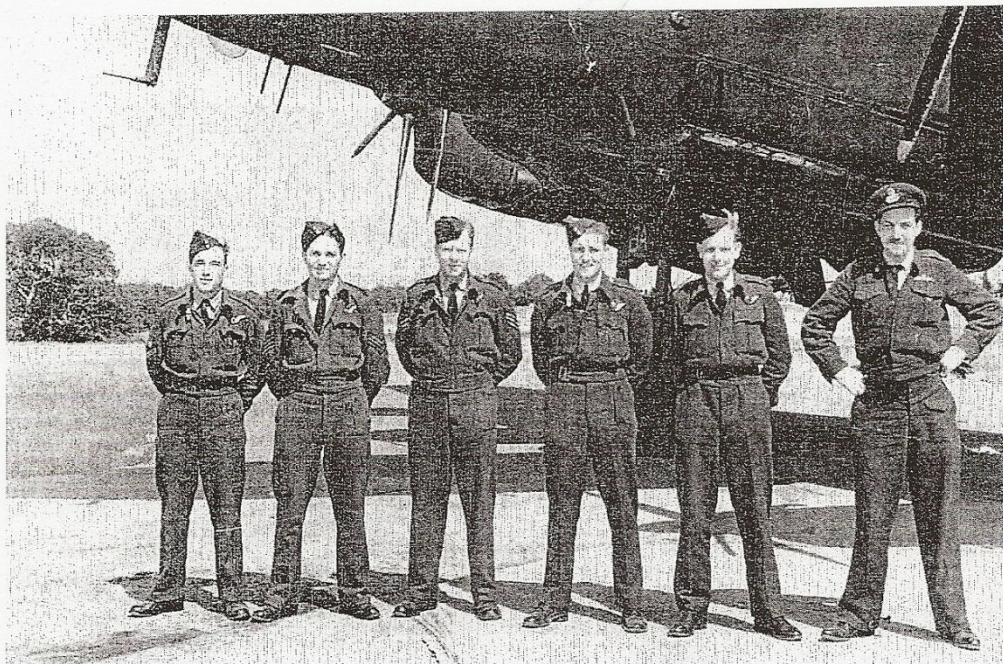
Geboren: 31 oktober 1920 te Fredericton, New Brunswick (Canada),

Overleden in 1990.

Nationaliteit: Canadese,

Legernummer: C 26499, 298^e Sqdn.

Beroep: voorman in kolenmijn van zijn vader.



*De bemanning van de LL 294,
van links naar rechts:*

Harold Ferguson, Alfred Springate, John Campbell, James Horwood, Bill McGechie en William Taylor.



Nogmaals de bemanning (digitale foto aangeleverd door Rein Strikwerda)

enkele NOTEN :

- 9) Behalve containers, manden en pakketten werden ook zogenaamde 'panniers' gebruikt. Dit waren metalen bakken, die onder het bommenruim werden gehangen. De deuren van het ruim moesten dan worden verwijderd. Ze werden een enkele keer gebruikt bij het droppen van benzine.
- 10) De geallieerden beschikten over voor die tijd redelijke radionavigatie-systemen, die bruikbaar waren tot boven het Ruhrgebied. Bij vluchten over ons land waren ze goed te ontvangen. Het waren de systemen Eureka en Rebecca. Decca was nog in ontwikkeling en werd pas tegen het einde van de oorlog operationeel.
- 11) Er is een geval bekend, waarbij een vlieger met zijn Halifax zo laag vloog, dat hij met de propellers van de bakboord (linker) motoren de golven van het IJsselmeer raakte. Dit overkwam P/O Affleck van het 161^e Squadron in de nacht van 22 op 23 mei 1943. De (toen nog) houten propellerbladen braken gedeeltelijk af. Omdat de beschadigde propellers onvoldoende kracht leverden, vloog Affleck direct terug en het lukte hem om op zijn basis Tempsford, Bedfordshire (UK) te landen.
- 12) De tijden in Engeland en Nederland waren gedurende de periode van 2 oktober 1944 tot en met 1 april 1945 gelijk. Er was een ingewikkeld systeem. De Duitsers hadden bij ons kort na de bezetting de Duitse-, of Berlijnse tijd ingevoerd. In Engeland waren er perioden waarin de 'dubbele zomertijd' werd gebruikt. Nederland kende ook zomer- en wintertijden.
- 13) De vlieger en de navigator hadden voor een andere aanvliegroute gekozen dan gebruikelijk was. Misschien zijn ze er van uitgegaan, dat de Luftwaffe geen nachtjagers meer boven ons land konden of wilden inzetten.
- 14) De Junkers 88 was afgeleid van een tweemotorig passagiersvliegtuig. Eerst ingezet als jachtbommenwerper, later ook als nachtjager. Het was uitgerust met een zeer goede bewapening en radar. Er kon zelfs naar boven worden geschoten, als het onder een vijandelijk toestel vloog. Het had een nadeel, de inhoud van de brandstoftanks was gering. De Engelsen hadden het toestel goed kunnen bestuderen, omdat een Duitse bemanning er per vergissing mee was geland op een Engels vliegveld. De Duitsers dachten dat ze in bezet Frankrijk waren. De J-88 was een beducht vijandelijk jachtvliegtuig.
- 15) Het lijkt dat de navigator, de vlieger kriskras over ons land laat vliegen. Dit was onderdeel van de tactiek om de bemanningen van Duitse afweergeschutstellingen in verwarring te brengen. Door regelmatig van hoogte, koers en snelheid te veranderen konden de Duitsers geen goede berekeningen maken om hun geschut nauwkeurig te richten en de juiste lading in de granaten aan te brengen.
- 16) Hoewel in de aantekeningen van de navigator niet wordt aangegeven, wat de staartschutter precies heeft gezegd, kan worden aangenomen, dat hij het gebruikelijke woord heeft gebruikt, waarmee het chemisch-toilet werd aangeduid.

- 17) De noodluiken moesten tijdig worden geopend, om te voorkomen dat ze bij schade aan het vliegtuig door de noodlanding klem zouden zitten. Bij het achterste luik was een laddertje, dat uitgekapt moest worden om bij het luik te kunnen komen.
- 18) Door tegen de wind in te landen, wordt de snelheid ten opzichte van de grond, in dit geval van het water minder. Als de wind bijvoorbeeld 20 kilometer per uur is, en het vliegtuig 220 kilometer vliegt, is de landingssnelheid 200 kilometer.
- 19) De ontruiming van het vliegtuig heeft volgens de noodinstructies plaatsgehad. De vlieger en boordwerktuigkundige hebben het luik in de stuurhut gebruikt, de bommenrichter, telegrafist en navigator dat in de rustruimte en de staartschutter ging door het achterste luik. Tot zijn taak behoorde ook het uittrekken van de hendel om het luik op de vleugel, waaronder de rubberboot is opgeborgen, te openen.
- 20) Het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut in De Bilt noteerde op zondag 15 oktober 1944 een wind van 182°, (Z) met een snelheid van 18 km/u, dit is windkracht 6. De neerslag bedroeg 8,5 mm.
- 21) De oorzaak van de ramp zal nooit worden achterhaald. Vastgesteld is, dat het kielvlak met het richtingsroer aan bakboord was afgebroken. Het breukvlak was zowel glad als gerafeld. Het kan een salvo van de JU 88, of een scherf van een granaat van een luchtdoelstelling zijn geweest. Van het dak van de stuurhut waren twee antennekabels gespannen, die vastzaten aan de binnenkant van de kielvlakken. Het valt niet uit te sluiten, dat de antennekabel aan bakboord bij het bevestigingspunt is losgeraakt of ergens is gebroken. Bij contact met de romp, kan dat de blauwe lichtflits hebben veroorzaakt, die de bemanning heeft gezien. De kabel kan ook het kielvlak hebben geraakt en doorgeslagen. Een fabricagefout of breuk door de landing op het water zijn andere mogelijkheden. Het toestel was zo goed als nieuw, zodat metaalmoeheid is uitgesloten.
- 22) Het is vreemd, dat bemanningsleden een wielrijder met licht hebben zien rijden en in de boerderijen en huizen lichten zagen. Reeds vanaf mei 1940 bestond er in ons land een verduisteringsbevel.
- 23) De heer Harmen de Boer had al eerder, zoals geschreven, onderdak verschaft aan geallieerde vliegers. Het waren Australiërs waarvan hun Lancaster bommenwerper in de nacht van 16 op 17 mei 1943, boven ons land verloren ging. Zij hadden deelgenomen aan de spectaculaire aanvallen met speciale bommen op stuwdammen in Duitsland. De boerderij is inmiddels gesloopt.
- 24) De gele smurrie was olie uit het hydraulisch-systeem van het vliegtuig.

- 25) Het is onverklaarbaar dat de Duitsers, na het vinden van een stoffelijk overschot van een Canadese luchtmachtmilitair, geen onderzoek hebben ingesteld. Er lagen er aan de waterlijn brokstukken van het vliegtuig, dat vanaf de wal nog deels zichtbaar was. Ook zijn de boeren die 's morgens hun vee zijn gaan melken niet verhoord. Er is een lezing, dat de Duitsers hebben gezegd, dat het om een klein vliegtuig ging en het eventueel andere bemanningslid ook was verdronken. Bij het vliegtuig zijn ze nooit geweest. Het wrak is in 1953 geborgen. De lading was nog aan boord.
- 26) De RAF-soldaten zijn hun uniform blijven dragen. Wanneer de Duitsers hun zouden pakken, werden zij als krijgsgevangenen behandeld. Als zij bij een eventuele arrestatie geen uniform aanhadden, konden zij als verzetslieden of onderduikers worden beschouwd en liepen zij de kans te worden doodgeschoten. De andere bemanningsleden wilden ook graag hun medewerking geven aan het verzet. Zij mochten dit niet, omdat de commandant van de Binnenlandse Strijdkrachten in Gaastmeer, bang was, dat er dan te veel mensen van hun aanwezigheid op de hoogte zouden zijn. In het geval van de telegrafist en de straatschutter ging het slechts om enkele personen, die van hun activiteiten wisten. De telegrafist is op 10 mei 1952 door de Nederlandse regering onderscheiden met het Bronzen Kruis.
- 27) Met een radio-ontvanger, voorzien van een draaibare peilantenne, kan op een radiozender worden gericht. Bij de beste ontvangst, wordt de richting naar de zender vastgesteld. Wanneer dat op drie plaatsen gebeurt, kan door driehoeksmeting de plaats van de zender worden vastgesteld. Wanneer de afstand van de peilontvangers tot de zender wordt teruggebracht, wordt de driehoek kleiner. De zender is dan eenvoudig op te sporen. Door een zender slechts korte tijd in de lucht te houden en regelmatig te verplaatsen, wordt het peilen moeilijker.
- 28) Uitgezonderd gesneuvelden, die in een 'veldgraf' waren begraven. Zij werden later naar een officiële burger- of militaire- begraafplaats overgebracht. De stoffelijke resten van bemanningsleden van een vliegtuig, die door omstandigheden op verschillende kerkhoven waren begraven, zijn meestal ook op één plaats samengebracht en herbegraven.
- 29) De geallieerden gebruikten drie typen zweefvliegtuigen:
- a) de Hamilcar (van het fabriekaat General Aircraft), waarin een licht gepantserd voertuig, een jeep met een stuk geschut, of meerdere jeeps met een aanhangwagentje konden worden vervoerd. Aan boord waren twee zweefvliegers en soldaten om de voertuigen te besturen,
 - b) de Horsa (Airspeed), die 27 luchtlandingmanschappen met uitrusting kon vervoeren. Twee deden dienst als zweefvlieger,
 - c) de Waco (Hadrion), met plaats voor 15 manschappen met bepakkingswaar, waarvan twee zweefvliegers.

Aan
Redactie SNEEKER NIEUWSBLAD

Geachte redactie,

Mijn in Sneek wonende zuster stuurde mij de frontpagina van uw Nieuwsblad van 18 april jl., zomede de pagina met het artikel 'Gaastmeer dorp in verzet' uit het nummer van 14 april. Laatstgenoemd artikel is goeddeels gewijd aan de belevenissen met de vliegers van de op 15 oktober 1944 bij Stavoren verongelukte Halifax LL 294 en opnieuw viel het mij op, hoezeer het wereldvermaarde Gaastmeerder Verzet de neiging heeft, die geschiedenis naar zich toe te trekken. Met name de aanloop van het verhaal geeft de gebeurtenissen op sommige punten onjuist en onvolledig weer en doet daarmee geen recht aan de degenen die er in het eerste stadium bij betrokken waren.

De vliegers werden die morgen aan de 'zeedijk' opgepikt door broer en zus Johannes en Pietje Visser uit Stavoren, die in de Zuidermeerpolder (de Sudermar) hun koeien zouden gaan melken. Vanaf hun plaats van bestemming heeft Pietje ze 'troch it lân' naar de verderop gelegen boerderij van Harmen de Boer gebracht. Daar zijn de doornatte, verkleumde mannen in bed gestopt, zijn hun kleren gedroogd en zijn ze de hele dag verborgen gehouden – waar in die tijd de doodstraf op stond.

De naamloze 'zoon van de boer die verloofd was met een meisje dat bij ons dorp woonde', heette Mein-dert en zijn verloofde Gryt Kooistra. Zij woonde op de boerderij 'Flietsicht' in It Heidenskip die destijds 'postaal' onder Nijhuzum viel. Via haar zuster Immy kende Meindert de Gaastmeerder verzetsman Rinse de Groot en zo raakte de Gaastmeerder verzetsgroep bij het geval betrokken. Zoals Gryt de Boer-Kooistra het later zou uitdrukken: zonder de familie De Boer waren die vliegers nooit in Gaastmeer te-rechtgekomen.

Maar toen vorig jaar oktober in Stavoren een gedenkplaat werd onthuld voor de bij de crash omgekomen vlieger Harold L. Ferguson, was daar in eerste instantie niemand van die familie bij uitgenodigd. Pas na-dat 'familie-oudste' Gryt (90, broos van lichaam, maar van geest still going strong) hier lucht van had ge-kregen en krachtig aan de bel getrokken had, gebeurde het alsnog, zij het heel mondjesmaat.

Voor een volledig en waarheidsgetrouw relaas van de gebeurtenissen wil ik u verwijzen naar het in eigen beheer uitgegeven geschrift van V.C. (Vic) Klep: 'Noodlanding bij Stavoren', ISBN 90-806668-1-5 (2e druk, 2003).

Dat de rol van Harmen de Boer (en de zijnen) in deze geschiedenis door het geallieerde opperbevel ken-nelijk hoger werd aangeslagen dan later door de Gaastmeerder geschiedschrijving, moge blijken uit de bijlage. [*Een Britse en een Amerikaanse dankbetuiging aan Harmen de Boer voor de hulp aan geallieerde militairen.*]

En wat ik met het een en ander te maken heb? Wel, Harmen de Boer was mijn (toen aanstaande) schoonvader en mijn vrouw en haar beide zussen moesten die morgen hun warme bed uit om plaats te maken voor verkleumde vliegers.

Met vriendelijke groeten,

R. Strikwerda
Parklaan 8 - 7941 GR Meppel
Tel. 0522-251001
E-mail dd. 24-4-2005.