

Op de terugweg gecrasht in Linde

In vroege ochtend 31 mei 1942 stortte een Britse bommenwerper neer in de buurtschap Linde. Tachtig jaar na dato zijn de meeste ooggetuigen overleden. Het collectieve geheugen is in de loop der jaren gereduceerd tot niet veel meer, dan de wetenschap dat er een vliegtuig is neergestort in Linde.



De Vickers Wellington, een tweemotorige bommenwerper van de Britse RAF.

Operation Millenium

Op 30 mei 1942 om 23:55 uur stegen vijf RAF militairen op in een Vickers Wellington (reg.nr. DV715) bommenwerper van RAF basis Alconbury in Engeland. Die nacht namen meer dan duizend vliegtuigen deel aan de *Operatie Millenium*. Het doel was de stad Keulen. Een massieve aanval, bedoeld om het Duitse moreel te breken.

Deze vlucht was de eerste in een serie aanvallen op Duitse steden, die bekend zijn geworden als de *1000 Bomber Raids*. Van de 1047 toestellen die erbij betrokken waren, wierpen 868 hun bommen af op Keulen. 1.455 ton aan bommen vernietigden meer dan 3.000 gebouwen, 9.000 andere gebouwen werden beschadigd. Bijna 500 burgers vonden de dood.

Na te zijn opgestegen van vliegbasis Alconbury vlogen de vijf RAF bemanningsleden in 90 minuten in een rechte lijn naar Keulen, dropten daar hun bommenlast op de stad en maakten rechtsomkeert naar hun thuisbasis.



Luchtfoto van Keulen na het bombardement van 30-31 mei 1942.

Neergehaald

In Alconbury zouden ze echter nooit meer aankomen, want om 2:55 uur in de ochtend van 31 mei 1942 werd hun toestel boven Nederland neergeschoten. Alle bemanningsleden kwamen daarbij om. Het *Operation Records Book* van 156 Squadron RAF vermeldt achtereenvolgens de namen van de vijf bemanningsleden en verder: “Doel Keulen. Dit vliegtuig is niet teruggekeerd. Niets meer van vernomen na opstijgen. Bommenlast 1x 1000 ponder en 3x 500 ponders.”

Task Cologne. This aircraft failed to return. .
Nothing was heard from it after take off. Bomb load
1 x 1,000 and 3 x 500 lb. GP.

Laatste notitie over het vliegtuig in het *Operation Records Book* van 156 Squadron.

Een Duitse *Nachtjagdgeschwader* piloot¹ claimde die nacht twee RAF-toestellen neergeschoten te hebben. Eén boven Klarenbeek² en een half uur later één boven Linde, Vorden. Maar ook vanaf de grond werd het neerhalen van beide *Vickers Wellingtons* geclaimd, en wel door de bemanning van een Duits afweergeschut (*FLAK*). Dit laatst lijkt onjuist, omdat een ooggetuige³ verklaard heeft alleen mitrailleurvuur gehoord te hebben en niet de doffe knallen van afweergeschut.

¹ Helmut Woltersdorf, zie verder in dit hoofdstuk.

² Zie <https://www.apeldoornendeoorlog.nl/monumentenlijst/de-wellington-van-klarenbeek>.

³ Jan Bosch, interview 25-10-2020.

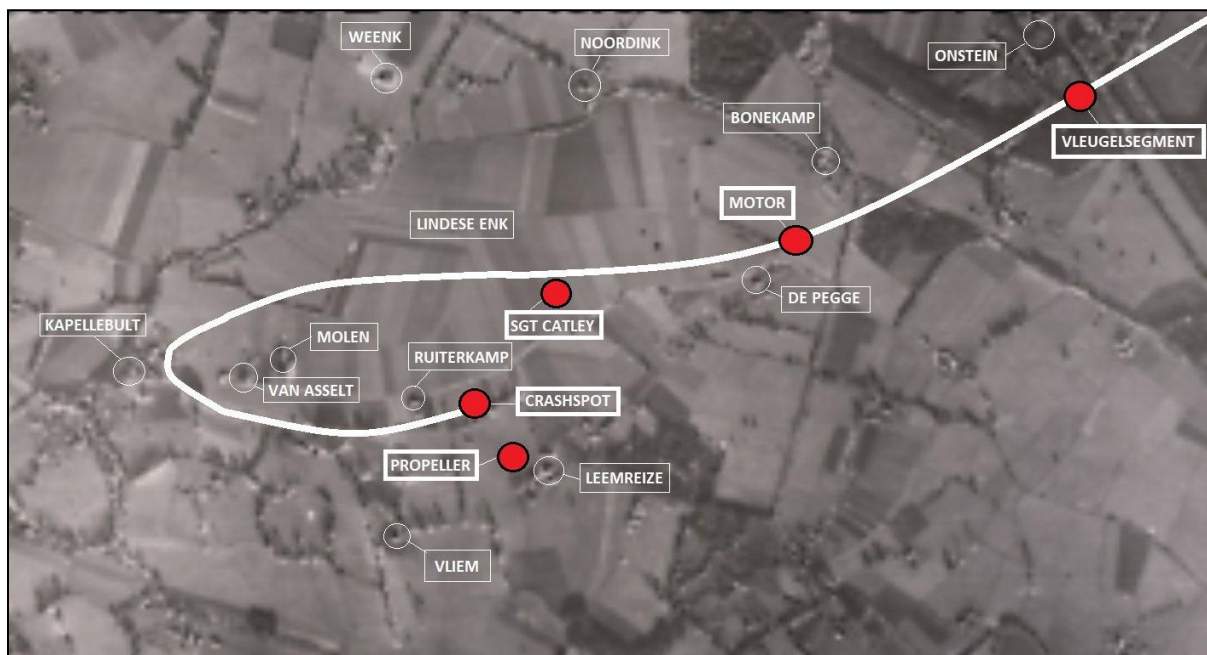
Reconstructie

Uit schriftelijke en mondelinge overleveringen⁴ is de laatste baan van bemanning en vliegtuig te reconstrueren. Alleen over het laatste moment, vlak voor de crash, bestaat enige onduidelijkheid.

Ter hoogte van de *Wiersse* werd het vliegtuig geraakt door vijandelijk vuur en kwamen vleugelonderdelen terecht op de landgoederen de *Wiersse* en *Onstein*. Een complete motor viel even later in de wal van de Lindese Enk, ter hoogte van boerderij de *Pegge*, nu Lindeseweg 30.

Vervolgens is het inmiddels onbestuurbaar geworden toestel brandend neergestort, op enkele tientallen meters van de woning van de familie J. Ruiterkamp op nummer E33, nu Lindeseweg 22. Een propeller kwam iets verderop - rechtopstaand - terecht op het land van boerderij *Leemreize*, nu Vosheувelweg 2. Eenmaal neergestort ontplofte op de grond de boordmunitie. Omwonenden konden vanwege de enorme vuurzee niets meer betekenen voor de bemanning.

Een tweede versie over de fatale baan van de bommenwerper is afkomstig van wijlen de heer Gert Vliem, die destijds op de *Weideman* woonde⁵. Hij heeft ooit verklaard dat het onbestuurbaar geworden vliegtuig eerst nog over de Lindese enk is gevlogen, om tenslotte tussen de molen en de Kapellebult in de lengterichting van het toestel over de kop te slaan, daarna ondersteboven in tegengestelde richting terug te vliegen, alvorens neer te storten bij de woning van de familie Ruiterkamp⁶. Deze overlevering lijkt aannemelijker, omdat het - vanwege de draairichting van de propellers - verklaart hoe één van de propellers terecht is gekomen op het terrein van boerderij *Leemreize*.⁷



RAF luchtfoto met ingetekend de fatale baan van de Vickers Wellington.

⁴ J. Rengelink, *Erop of Eronder* (Arnhem, 1946); Robert Ellenkamp, *Vorden tijdens de bezetting* (Zutphen, 1997); Jan Bosch, interview 25-10-2020.

⁵ Thans Lindeseweg 20.

⁶ Mondelinge overlevering van Gerrit Ruiterkamp.

⁷ Vanaf de staart van het vliegtuig gezien draaiden de propellers namelijk met de wijzers van de klok mee.



De heer en mevrouw Ruiterkamp met hun dochtertje Gerrie voor hun woning en toenmalige werkplaats aan de Lindeseweg E33 (nu Lindeseweg 22).

De familie Ruiterkamp woonde nog maar kort in hun huis aan de Lindeseweg. Toen zij midden in de nacht schoten in de lucht hoorden, kwamen zij naar buiten om te kijken wat er aan de hand was. Hun dochtertje Gerrie namen zij ook mee in de kinderwagen. Zij drukten zichzelf tegen de buitenmuur van het huis, om niet geraakt te worden door rondvliegende kogels en brokstukken

van het vliegtuig. Toen het aangeschoten toestel weer terug zwenkte, kwam het rakelings over het dak van de Ruiterkamp's en stortte enkele tientallen meters verder neer in de rogge. Dat de dakvorsten zijn blijven liggen was een wonder, zei Ruiterkamp er later over⁸.

Met hun dochtertje in de kinderwagen zochten de Ruiterkamp's een veilig heenkomen bij bakkerij Van Asselt. Bij deze iets verderop gelegen bakkerij dacht men aanvankelijk dat het huis van Ruiterkamp getroffen was en in brand stond⁹.

De vuurzee die het neergestorte vliegtuig veroorzaakte, deed aan de kant van de crashplek de verf van een luik aan het huis van Ruiterkamp afbladderen¹⁰. De volgende ochtend was in de smeulende restanten niet veel meer te herkennen van wat eens een vliegtuig was.

Vanwege de hitte bij het gecrashte toestel zouden de Duitsers pas op woensdag 3 juni om 15:00 uur het eerste stoffelijk overschot hebben kunnen bergen. De volgende dag, donderdag 4 juni 1942, werden de stoffelijke resten van nog eens drie bemanningsleden geborgen. Op vrijdag 5 juni 1942 werden de stoffelijke resten van vier bemanningsleden begraven op de Algemene Begraafplaats in Vorden. Het lichaam van Raymond Catley, dat op vrijdag 8 juni in het roggeveld op de Lindese Enk gevonden werd, is enkele dagen later begraven op dezelfde locatie¹¹.

In tegenstelling tot wat ooggetuigen meldden¹², zou het toestel nog wel twee bommen aan boord hebben gehad. Deze zijn vlak voor de crash, op zo'n 500 meter van de plaats waar het toestel is neergestort, afgeworpen op het aardappelland van H. Broekman aan de Peggenhofweg 3. Zij werden op 1 juni 1942 gevonden en het Sprengkommando van de Duitsers heeft ze later onschadelijk gemaakt¹³.

Het was niet ongebruikelijk dat geallieerde toestellen op de terugweg naar hun basis nog bommen afwierpen op andere doelen in bezet gebied, als zij hun bommenlast op het oorspronkelijk doel niet af hadden kunnen werpen¹⁴. Of dat in dit geval ook de bedoeling was is niet bekend. Het zou wel een verklaring kunnen zijn voor de afwijkende koers van het vliegtuig op de terugweg naar Alconbury.

⁸ Mededeling van Gerrit Ruiterkamp.

⁹ Mededeling van Gerrie Vrogten-Ruiterkamp.

¹⁰ Mededeling van Henk Ruiterkamp.

¹¹ Robert Ellenkamp, Vorden tijdens de bezetting, p. 38-39 (Zutphen, 1997).

¹² Oudheidkundige Vereniging Oud Vorden, Vordense Kronyck 2004-2): volgens de broers Tonnie en Hemmie Bosch had het vliegtuig geen bommen meer aan boord.

¹³ Robert Ellenkamp, Vorden tijdens de bezetting, p. 40 (Zutphen, 1997).

¹⁴ Elisabeth van Blankenstein, Defensie- en oorlogsschade in kaart gebracht (1939-1945), p. 221 (Zeist, mei 2006).



Op de voorgrond de plaats van de crash, zoals het er in de jaren vijftig uit zag. Aan de linkerkant de nog onverharde Lindeseweg richting Zelledijk, op de achtergrond de Vosheuvelweg.

Ooggetuigen

In 2020 was de inmiddels 88-jarige Jan Bosch één van de laatste, nog levende ooggetuigen¹⁵. Het volgende – geredigeerde - ooggetuigenverslag is gebaseerd op een vraaggesprek van 25 oktober van dat jaar¹⁶.

“Het was midden in de nacht. Op een gegeven moment – we lagen nog wel in bed - hoorden we ineens mitrailleurgeratel in oostelijke richting. Dus dat is van ons uit in Linde richting Ruurlo. We vliegen het bed uit, kijken uit het slaapkamerraam en dan zien we nog juist dat een zwart, groot voorwerp zo schuin naar beneden valt, voor de maan langs en dan direct daarna een knal en een plof en een enorme grote steekvlam. En dat bleek dan die aangeschoten bommenwerper te zijn die daar crashte in de Lindese enk, pal naast het huis van de familie Ruiterkamp, die daar net pas was komen wonen. Maar dat hadden wij toen op het moment niet in de gaten. Vader dacht dat het nog dichterbij was. Maar goed, wat ik mij daarvan herinner is dat we naar buiten stormden en op de brug bleven staan met onze jassen aan en de kraag op. En we zagen dat die vlammen van dat brandende wrak langzaam doofden. En we hoorden wel angstig geloei van vee wat allemaal buiten liep. Koeien in de wei die blaten, maar ook geschreeuw en geroep van mensen in de verte. Dus we dachten dat is foute boel, daar is een vliegtuig neergevallen - maar dat hadden wij eerst ook nog niet in de gaten. Wij dachten een tweemotorige bommenwerper die gecrasht was. En dat blijkt achteraf wel, toen we de andere ochtend dus nieuwsgierig gingen kijken tot op een honderd meter afstand. Duitse schildwachten liepen d'r rond, je mocht er niet verder. Maar je zag bijna niks meer van dat vliegtuig. Het rookte nog een beetje en er lag hier en daar een beetje verwrongen metaal en verder niks. Maar toen kwamen de berichten al binnen sijpelen uit de buurt, dat ie daar boven het Onstein is aangeschoten. En toen is al een groot segment van een vliegtuigvleugel afgebroken en die is naast het kasteel in de gracht geplonst. En dan volgt het volgende spoor, dan liggen hier en daar stukken metaal en huidbeplatingen. En bij de Bonekamp zagen we ineens dat daar een vliegtuigmotor vlak achter hun boerderij in de enkwal was geslagen; was er ook afgebroken. En het volgende was een paar honderd meter verder richting Ruiterkamp. Daar is toen het wrak neergeploft. Een driebladige propeller, die was nog een paar honderd meter door de lucht gezoefd, en tussen Ruiterkamp en Lebbink van

¹⁵ De familie Bosch woonde destijds aan de Schuttestraat, nu Erve Hasselo.

¹⁶ Jan Bosch, interview 25-10-2020.

de Leemreize stond die grote propeller rechtop in het weiland. En dan direct daarachter de crashplaats. Hij maakte een afschuwelijk naar jankgeluid, dat weet ik nog wel. En toen die knal en die ontploffende munitie. Ja dat maakte diepe indruk op me.

We zijn toen gaan zoeken en snuffelen naar voorwerpen die misschien interessant voor ons jongens waren. Een portemonnee heb ik gevonden, of een mapje. Aan de ene kant zaten daar een paar halfopgerookte sigaretten in en de andere kant een foto van een vrouw met een kind. Mijn vader heeft [die] toen direct na de oorlog in Vorden gebracht en dat is natuurlijk naar Engeland [gestuurd].

Ik zei [tegen Jan Ruiterkamp]: Goh, jullie moeten toch wel geschrokken zijn. Ja dat waren wij ook want we hadden er eerst helemaal geen erg in maar ik deed zoiets..... het was één vuurzee bij huis..... en ik deed zoiets de keukendeur los en toen zeg ik: O, gelukkig de benzine stroomt nog niet hier op an, want ik zie nog een stukje opgroeiende rogge..... een strook zit nog tussen het vuur en ons huis..... en daar is het toen bijgebleven, want hun huis stond blijkbaar iets omhoog dan die brandende benzine..... Maar ja, die mensen zijn door het oog van de naald gekropen.”



De plaats van de crash in 2021, naast aannemersbedrijf Ruiterkamp aan de Lindeseweg.

Ook andere ooggetuigenverslagen zijn in de loop der jaren opgetekend. Van deze verslagen komen de volgende citaten:

“Pas op woensdag na de fatale klap, werden de verkoelde resten van de bemanningsleden geborgen en te Vorden begraven. Ook enkele buurtbewoners waren daarbij aanwezig. Een week later op 8 juni vinden een paar meisjes in een roggeveld het lijk van een geallieerde vlieger. Ze waren gaan zoeken want het ‘rook’ er zo. Wellicht heeft de man nog gepoogd zich te redden met zijn parachute, maar was de hoogte te gering.

De namen van vijf bemanningsleden zijn bekend. Er schijnt onzekerheid te bestaan over een mogelijk zesde bemanningslid¹⁷. Dit zijn de namen: Sergeant Cooke, 19 jaar, sergeant Peel, 22 jaar, sergeant pilot Malin, 23 jaar, sergeant Holmes en sergeant Catley, leeftijd onbekend.”¹⁸

De ochtend na de crash kwamen de broers Tonnie en Hemmie (Herman) Bosch bij het wrak kijken. Vanwege de nog ontploffende boordmunitie aanschouwden zij op veilige afstand, staande tegen de molen, het smeulende vliegtuigwrak. Zij schreven daar later over:

“Gelukkig had het toestel geen bommen meer aan boord¹⁹, anders was het heel anders afgelopen, daar naast het huis van de familie Ruiterkamp (toen smederij Lansink). Vijf bemanningsleden vonden hierbij jammerlijk de dood. Jaren later hebben wij, samen met kameraad Jan Pardijs, nog een groot deel van een vleugel van dat toestel in een sloot achter kasteel Onstein gevonden”²⁰.

Mevrouw Ruiterkamp schreef in 1983, waarschijnlijk naar aanleiding van een oproep in het plaatselijke weekblad Contact Vorden²¹, de volgende brief aan Leslie Catley²², broer van de omgekomen sgt. Raymond Catley:

“Zo ik beloofde zou ik u nog een en ander vertellen over het neerstorten van het vliegtuig waar uw broer mee omkwam. Het heeft enorm gebrand zodat ze de lijken er niet uit konden halen vanwege de hitte. Toen het 's nachts gebeurde zijn de Duitsers 's middags pas gekomen om het te bewaken. Dinsdags hebben ze geprobeerd het eruit te halen en de lijken te bergen. Maar toen was het nog zo heet dat ze pas Woensdag de lijken eruit konden halen. De kisten zijn toen door een buurman naast ons naar het lijkenhuisje bij 't kerkhof gebracht en 's Zaterdags begraven. Het vliegtuig is in de lucht al uit elkaar gesprongen, zoals u weet is één vleugel bij 't Onstein neer gekomen, één motor aan 't einde van deze weg, de propeller "bij die de boer die ook de kisten vervoerde" (in het weiland plm 80 meter van ons vandaan). De Duitsers hebben de rest van het toestel opgeladen en meegenomen, het gat hebben ze dichtgemaakt. Maar die grond was zo uitgebrand, dat er jaren geen koren op wilde groeien zodat je steeds kon zien waar het vliegtuig had gelegen (...).”

Omdat bij de crash een Canadese militair, sgt. L.F. Cooke, het leven liet, heeft ook de Canadese luchtmacht direct na afloop van de oorlog een onderzoek ingesteld naar de toedracht van de crash. Op 20 oktober 1945 schreef capt. J.P. Mercier van het Canadese 666 RCAF Squadron daarover een verslag aan het Air Ministry²³ in Londen, waarin hij het volgende heeft opgenomen²⁴ (vert.):

“De volgende verklaring is van een ooggetuige, de heer Kamphuis, opperwachtmeester der Marechaussee, Vorden, lid van het Vordense politiekorps, die op de nacht van de crash dienst had: ‘De bovengenoemde bommenwerper werd neergeschoten door een Duitse nachtjager in de nacht van 31 mei 1942. Het vloog in brand en heeft met zo'n kracht de grond geraakt dat wrakstukken over een oppervlakte van 2,5 km verspreid lagen. Het lichaam van één vliegenier werd uit het vliegtuig geslingerd en de volgende dag gevonden en geïdentificeerd zoals

¹⁷ Volgens gegevens van de RAF waren er inderdaad vijf bemanningsleden.

¹⁸ Vermoedelijk een citaat van Jan Bosch, geciteerd in Henk Wullink e.a. , Linde in de draaimölle (Vorden, 1991), p. 25-26.

¹⁹ Zoals eerder hierboven beschreven werden vlak voor de crash nog twee bommen - die kennelijk niet op scherp stonden - afgeworpen.

²⁰ Oudheidkundige Vereniging Oud Vorden, Vordense Kronyck 2004-2.

²¹ Weekblad Contact Vorden, 10-11-1983.

²² Een kladversie van de brief is in bezit van de familie Ruiterkamp-Klein Lebbink te Vorden.

²³ Het Air Ministry van Groot Brittannië was destijds verantwoordelijk voor en belast met alle zaken betreffende de Royal Air Force (RAF).

²⁴ National Archives, Air Ministry, Air 81/14631, document 63c.

hierboven beschreven²⁵. De overige lichamen zijn geborgen door de Duitsers. Zij konden niet meer geïdentificeerd worden en waren allen dusdanig verminkt²⁶ dat er eerder sprake was van ledematen dan van lichamen die uit het wrak werden gehaald. Naar mijn mening hadden het net zo goed drie als vier lichamen kunnen zijn. De stoffelijke resten waren niet intact of compleet. Ik kreeg van de Duitsers te horen dat ter plaatse vijf parachutes²⁷ zijn gevonden”.

2. The following is a statement from an eye witness, Mr. Kamphuis, Opperwachtm Marechaussen, Vorden, who is a member of the Vorden Police Force who was on duty the night of the crash:

" The above bomber was shot down by a German Night Fighter on the night of 31 May, 1942. It burst into flames and dove into the ground with such violence that wreckage was strewn over one mile and a half. One flyer's body was thrown clear and was found the next day and identified as stated above. The other bodies were removed by the Germans. They were beyond identification and were all decapitated to the extent that limbs rather than bodies were extracted from the wreckage. In my opinion four could as easily have finished as three. The remains were not intact or complete. I was told by the Germans that there were five parachutes in the place".

Verklaring van veldwachter Kamphuis.

Hoewel zo gepresenteerd in het verslag van capt. J.P. Mercier, is het verslag van de opperwachtmeester Kamphuis geen feitelijk ooggetuigenverslag. Pas nadat de volgende ochtend het terrein van de crash werd afgezet, zou Kamphuis als bewaker van de onheilsplek ten tonele zijn verschenen. Vervolgens zou hij rond het middaguur zijn vervangen worden door de Duitsers²⁸.

Begrafenis

Zoals hiervoor al is genoemd, vond op vrijdag 5 juni 1942 de begrafenis plaats van de bemanningsleden Malin, Holmes, Cooke en Peel op de Algemene Begraafplaats te Vorden, enkele dagen later gevolgd door de ter aarde bestelling van sgt. Catley.

²⁵ In het verslag wordt aangegeven dat het hier het lichaam van sgt. R. Catley betrof.

²⁶ Letterlijk: decapitated (onthoofd).

²⁷ Hoewel sommige ooggetuigenverslagen suggereren dat staartschutter sgt. R. Catley mogelijk nog heeft geprobeerd om met behulp van zijn parachute een veilig heenkomen te zoeken, lijkt het aannemelijker te veronderstellen dat hij vlak voor de crash uit het vliegtuig is geslingerd en neer is gekomen in de Lindese Enk; de verklaring van opperwachtmeester Kamphuis lijkt deze aanname te bevestigen.

²⁸ Robert Ellenkamp, Vorden tijdens de bezetting, p. 38-39 (Zutphen, 1997).



Algemene Begraafplaats te Vorden, 5 juni 1942.



Algemene Begraafplaats te Vorden, 5 juni 1942.



Algemene Begraafplaats te Vorden op 5 juni 1942.



De laatste rustplaats van de omgekomen bemanningsleden op de Algemene Begraafplaats van Vorden.

In 1947 zijn de lichamen van de bemanningsleden in de graven 1, 2 en 3 opgegraven, om zekerheid te krijgen over hun identiteit²⁹. Over graf nr. 4 (Catley) bestond geen twijfel. Slechts het lichaam in graf nr. 1 (Peel) kon geïdentificeerd worden. In graf nr. 3 (Cooke), bleken echter de stoffelijke resten van twee individuen bijgezet te zijn. In graf nr. 2 (Holmes en Malin), bleken de stoffelijke resten van één persoon aanwezig te zijn. De verkoolde stoffelijke resten van Cooke, Malin en Holmes konden echter niet meer geïdentificeerd en herleid worden tot de juiste personen.

De grafstenen op beide graven doen evenwel vermoeden dat alleen de stoffelijke resten van Malin en Holmes in één graf zijn bijgezet, en dat Cooke een eigen graf zou hebben. Dat was en is wel het vermoeden, maar de onderzoekscommissie kon niet het sluitende bewijs leveren. Om die reden sloot het verantwoordelijke *Air Ministry* op 8 december 1947 het onderzoek af met de opmerking “*Case closed*” en de volgende conclusie³⁰:

Grave 1	sgt. Peel
Grave 2&3	sgt L.F.Cooke, sgt. P.G. Malin, sgt. J.H. Holmes
Grave 4	sgt. Catley

De graven 2 en 3 staan sindsdien geregistreerd als één gemeenschappelijk graf. De nabestaanden kregen dezelfde dag een brief toegestuurd met de resultaten van het onderzoek, waarbij werd opgemerkt dat er op de graven tijdelijk houten kruisen zouden worden geplaatst die in een later stadium vervangen zouden worden door permanente grafstenen.

²⁹ National Archives, Air Ministry, Air 81/14631, Exhumation Reports graves 1, 2 & 3 van de Missing Research & Enquiry Service (MRES) d.d. 28-08-1947.

³⁰ National Archives, Air Ministry, Air 81/14631, document 79a.

Sleane 3467

2, Seville Street,

P. 369302/42/B. 14. Cas. C. 6

8 December, 1947

Officer Commanding,
Low Countries Detachment, M.R.E.S.,
c/o France Detachment, M.R.E.S.,
c/o British Embassy,
Rue du Faubourg St. Honore,
Paris.

Vorden General Cemetery

With reference to your report 2GRSU/2039/Air X72 dated 27th October 1947 it is considered that the exhumation of grave 3 does not provide sufficient evidence for its acceptance as that of Cooke and registration should be effected as under:-

Grave 1	for	1053426	Sgt.	R. Peel	}
Graves 2&3	for	R70432	Sgt.	L.P. Cooke	
		1180129	Sgt.	P.G. Malin	
		1181184	Sgt.	J.H. Holmes	
Grave 4	for	1305765	Sgt.	R. Catley.	

Case closed.

J. J. D. ROBINSON

Copy to: S. 14. (Cas) Can.

De Duitser die de DV715 neerschoot



Helmut Woltersdorf³¹ was een Duitse gevechtspiloot, een eerste luitenant (*Oberleutnant, oblt*) tijdens de Tweede Wereldoorlog. Hij werd geboren te Friedberg, Hessen op 6 november 1915 in het gezin van August Woltersdorf en Lena Lange.

Helmut Woltersdorf³² was een bekende Duitse piloot met een goede staat van dienst als gevechtspiloot. Omdat hij— vanuit Duits perspectief gezien - meer dan vijf vijandelijke vliegtuigen had neergeschoten kreeg hij de eretitel Vliegeraas (*Fliegerass*). Woltersdorf haalde in totaal 22 vliegtuigen neer³³, voordat hij zelf op 26-jarige leeftijd werd neergeschoten en overleed. Aanvankelijk was Woltersdorf gevechtspiloot in een eskader van zware gevechtsvliegtuigen. Als zodanig was hij in 1939 en 1940 betrokken bij luchtaanvallen op Polen en Noorwegen en eveneens betrokken bij de *Battle of Britain*.



Helmut Woltersdorf (rechts) tijdens een ontmoeting met Adolf Hitler.

³¹ Alle informatie over oblt Helmut Woltersdorf betrokken uit internetbronnen, met name van de website <https://germaniainternational.com/luft4.html>.

³² In sommige internetbronnen wordt hij abusievelijk Emil Woltersdorf genoemd.

³³ Andere bronnen noemen 24 militaire successen; mogelijk zijn de laatste twee in Klarenbeek en Linde in de vroege ochtend van 31 mei 1942 nooit officieel bevestigd.

Vanaf september 1940 werd zijn eskader ingezet als *Nachtjagdgeschwader*³⁴, om het luchtruim boven België en Nederland te verdedigen tegen geallieerde vliegtuigen. In de nacht van 30 op 31 mei 1942 onderschepte Woltersdorf om 02:25 uur in het luchtruim boven Klarenbeek een Vickers Wellington bommenwerper en schoot deze neer. De bommenwerper was na het bombardement op Keulen op de weg terug naar zijn thuisbasis toen Woltersdorf het neerschoot.

Een halfuur later, om 02:55 uur schoot hij het vliegtuig van *sergeant pilot* Malin en zijn bemanning neer boven Vorden. Het neerhalen van beide vliegtuigen werd overigens ook opgeëist door de Duitse luchtverdediging op de grond (*FLAK*). Volgens ooggetuige Jan Bosch uit Linde werd de Vickers Wellington van Malin en zijn bemanning niet door de *FLAK* neergehaald, omdat hij die nacht alleen mitrailleurvuur hoorde en geen doffe knallen van afweergeschut.

Enkele dagen later, op 2 juni 1942 kwam Helmut Woltersdorf zelf om het leven. Zijn vliegtuig was aangeschoten door een geallieerd toestel boven Oeding in Duitsland. Zijn radio-operator Heino Pape raakte daarbij gewond. Woltersdorf besloot terug te keren naar zijn luchtmachtbasis Twente. Aanvankelijk kon hij daar niet landen vanwege de aanwezigheid van geallieerde vliegtuigen in het luchtruim. Toen hij uiteindelijk permissie kreeg om te landen werd hij om 02:32 uur neergeschoten door de sgt Peter Masters Gawith, een geallieerde vlieger uit Nieuw-Zeeland³⁵. Het vliegtuig van Woltersdorf stortte neer naast de landingsbaan, waar het terecht kwam op aldaar geparkeerde vliegtuigen. Een inferno was het gevolg, waarbij Woltersdorf en Pape het leven lieten. Zij liggen naast elkaar begraven op de Duitse Militaire Begraafplaats in Ysselsteyn bij Venray.³⁶



Rouwkaart van Helmut Woltersdorf.³⁷

³⁴ IV. Nachtjagdgeschwader 1.

³⁵ Informatie dat Woltersdorf elders is neergeschoten en daarbij is omgekomen, is niet correct. Sommige internetbronnen noemen Noordwijk, de Waddenzee of de Zuiderzee. Wel is Woltersdorf eerder neergeschoten, maar overleefde die crash.

³⁶ Blok Q, rij 11, graven 255 resp. 256

³⁷ "Zu den schweren Verlust, der uns durch den Heldenrol unseren innigstgeliebten, einzigen, unvergesslichen Sohnes, Bruders, Schwagers, Onkels, Neffen und Veters Helmut Woltersdorf, Oberleutnant und Staffelkapitän in einem Nachtjagdgeschwader, betroffen hat, sagen wir zu dem herzlichsten Mitgefühl, uns in unserem grossen Schmerz zu trösten, unseren tief empfundenen Dank. In tiefer Trauer: August Woltersdorf, Rh-Inspektor und Frau Lina geb. Lange, Erna Peter geb. Woltersdorf, Friedrich Peter zur Zeit im Felde und alle Angehörigen / Bad Homburg v.d. Höhe, Alsfeld (Oberhessen)"

1. De piloot die zijn zoon nooit zou zien



Peter Gordon Arthur Malin, de piloot van het verongelukte vliegtuig, was de zoon van Arthur William Malin (1892-1970) en Martha Lilian Peabody (1890-1987) uit South Wigston, Leicestershire, Engeland. Zij zijn gehuwd in 1914 en woonden op het adres 80 Bull Head Street. Op 22 oktober 1918 werd hun eerste kind en zoon Peter geboren. Na zijn schooltijd op de Wigston Infant School en Wigston Secondary School vond hij werk als medewerker ('*shoe stiffener*') bij Pembertons & Co, een bedrijf in lederwaren uit Leicester.

In 1939 kwam Peter als vrijwillige RAF-reservist in dienst bij het 156 Squadron in Cardington, zo'n 80 km ten zuidoosten van Wigston. In januari 1941 vertrok hij voor een opleiding naar Canada. Na zijn opleiding keerde hij in

1942 terug naar Engeland, en kwam in actieve dienst op het vliegveld van de RAF in Alconbury, eveneens zo'n 80 km van Wigston. Op 14 januari 1942 was zijn eerste officiële vlucht, gevolgd door meerdere missies.

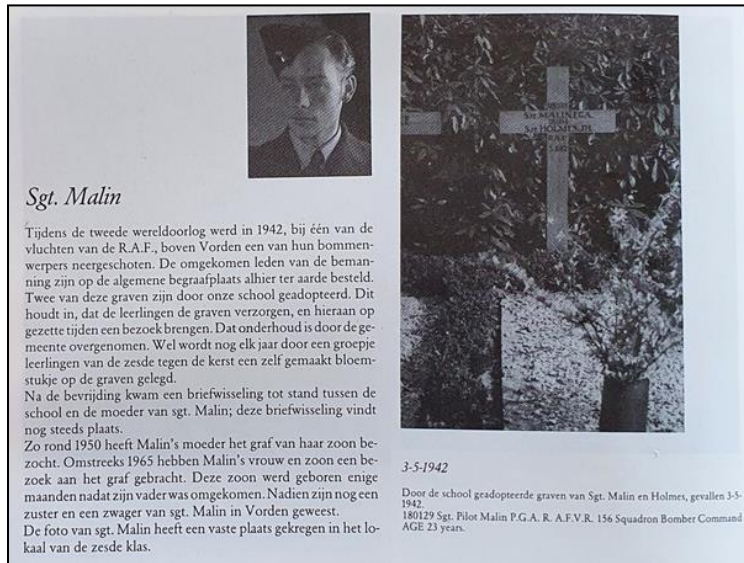
Op 17 januari 1942 trad Peter in de All Saints Church in Wigston in het huwelijk met zijn verloofde Betty Norman. Zij was zwanger toen haar man Peter op 31 mei 1942 verongelukte boven Linde. Enkele maanden na zijn dood, op 30 oktober 1942, werd zoon Michael Peter Malin geboren. In 1955 hertrouwde de vrouw van Peter met een Amerikaanse militair, die gestationeerd was in de buurt van Wigston. Zij verhuisden later naar Frankrijk en de USA.

Zoon Michael bleef achter bij zijn grootmoeder in Wigston. Pas in de jaren '60 heeft hij zijn moeder voor het eerst weer ontmoet in Frankrijk.

Een jongere zuster van Peter was Queenie Whawell-Malin. Zij woonde op 80 Aylestone Road in Wigston, met haar man en moeder.³⁸



³⁸ Alle informatie m.b.t. sgt Peter Gordon Arthur Malin is ontvangen van Simon Malin (kleinzoon), Peter Cousins (The Greater Wigston Historical Society) en Lois Edwards (The Record Office for Leicestershire).



Leerlingen van de Openbare Basisschool (de Dorpsschool) in Vorden hebben destijds het grafonderhoud van Peter voor hun rekening genomen.

In 1985, toen de school 150 jaar bestond, stuurden zij een jubileumboekje van de school met tekeningen van kinderen en een begeleidend schrijven op naar zijn zus en de moeder.

Queenie Whawell-Malin overleed in 2009. Anno 2021 is er geen contact meer met de familie. In het boekje uit 1985 is Peter echter nog niet vergeten.

Na zijn tragische dood ontvingen de nabestaanden een schrijven van de Britse koning en koningin, vrij vertaald:

"De koningin en ik betuigen u onze oprechte deelneming in uw grote verdriet.

We bidden u toe dat de dankbaarheid van uw land voor een zo nobel, in zijn dienst gegeven leven, u in enigermate tot troost mag zijn."

2. De brandweerman uit Deptford



James Herbert Holmes kreeg van zijn ouders dezelfde namen als die van zijn vader: James Herbert Holmes.³⁹

Zijn vader was een *career naval seaman* (beroepsmilitair bij de marine) en trouwde in 1905 in Malta met Melita Hellena Charlotta Augusta Fairbrother. Op Malta kregen zij in elk geval twee kinderen, Eileen Violet Holmes (1906) en Reginald John Holmes (1907).

Op enig moment is het gezin van Malta verhuisd naar Engeland, waar zoon James Herbert Holmes werd geboren op 26 september 1912 in Gillingham, Chatham, Kent. De familie woonde toen op het adres 188 Rock Avenue.

Al op jonge leeftijd verloor James Herbert jr. zijn moeder. In 1916 overleed zij in het kraambed, na de geboorte van haar jongste dochter. Van deze dochter is slechts bekend dat zij als Mrs E.W. Cooper door het leven is gegaan⁴⁰. De moeder

werd begraven in Gillingham. De kinderen Holmes werden vanaf dat moment aanvankelijk opgevangen en opgevoed door hun grootmoeder. Later werden zij ondergebracht in een klooster, omdat hun vader vanwege zijn beroep veel op zee was.

In 1924 emigreerde zus Eileen Violet Holmes naar Nieuw-Zeeland. Broer Reginald John diende in de koopvaardij van 1924 tot 1929. Hij overleed in 1930. Vader James Herbert sr. werd in 1925 medisch afgekeurd en overleed nog hetzelfde jaar in een sanatorium.

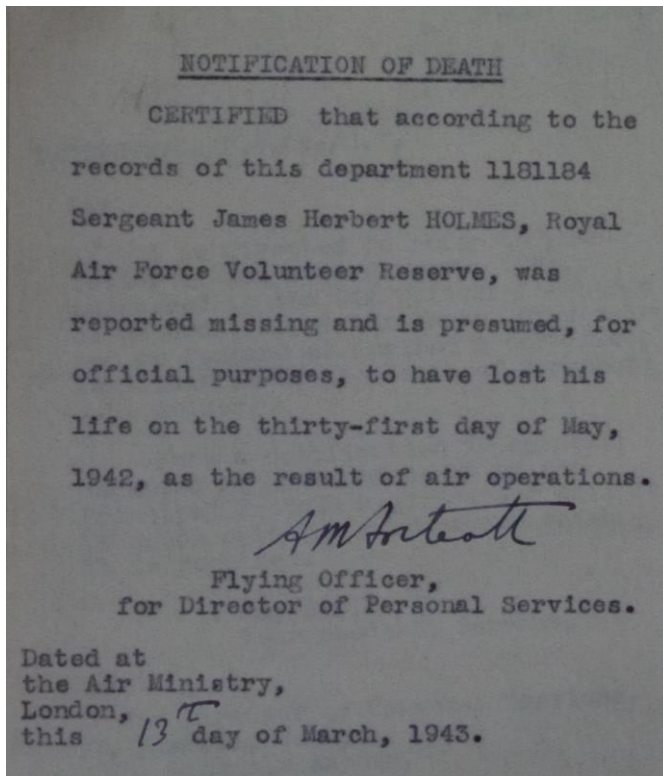
Over de persoonskenmerken van James Herbert jr. weten we dat hij 1.75 meter lang was, lichtbruine ogen had, een blanke teint en medium haarkleur had, alsmede een litteken naar aanleiding van een blindedarmoperatie.

Hij diende in de jaren 30 in de koopvaardij. Het archief vermeldt onder meer dat hij tweede stuurman was. James Herbert jr. heeft dienst gedaan op verschillende schepen, voordat hij in 1939 afzwaaide. In datzelfde jaar kwam hij als brandweerman in dienst op 186 Evelyn Street, Deptford, Zuidoost London⁴¹.

³⁹ Tenzij anders vermeld is de informatie over sgt James Herbert Holmes ontvangen van Catharina Clement, Local Studies & Archives Assistant, Medway Council, email 06-11-2020.

⁴⁰ Zijn zuster E.W.Cooper stond als contactpersoon voor nabestaanden geregistreerd, voor het geval hem iets mocht overkomen (National Archives, Air Ministry, Air 81/14631, document 1a).

⁴¹ Ian H. Smith, Kent Family History Society, email 05-11-2020.



Op 17 juli 1940 kwam hij in dienst bij de RAF waar hij de functie van *observer* (waarnemer) had⁴². Van James Herbert jr. is verder nog bekend dat hij gehuwd was⁴³, maar de naam van zijn echtgenote is niet bekend⁴⁴. Wel weten we dat zij in 1942 werkzaam was als secretaresse bij een brouwerij in Southwark, Zuidoost Londen. Over eventuele kinderen uit dit huwelijk is geen informatie gevonden.

Verklaring, waarin van James Herbert Holmes "voor officiële doeleinden" als zijnde overleden wordt beschouwd. Dergelijke verklaringen werden van overheidswege afgegeven ten behoeve van verzekeringsuitkeringen aan nabestaanden.

⁴² Mike Hatch, Air Historical Branch – Royal Air Force, email 27-10-2020.

⁴³ Aantekening in het archief van het *Air Ministry* (National Archives, Air Ministry, Air 81/14631, minute sheet 09-07-1942).

⁴⁴ Mogelijk was zijn echtgenote Margaret Mary Rowell, huwelijk vermeld in de *Lincolnshire Standard* and *Boston Guardian*, 31-08-1940.

Een Canadese duivenmelker uit Brantford

Leonard Frank Cooke (roepnaam Frank) werd geboren op 1 juni 1922 Brantford, Ontario, Canada⁴⁵. Zijn ouders William Cooke en Elizabeth Walters waren al vóór zijn geboorte vanuit Engeland naar Canada geëmigreerd. Daar vestigden zij zich op het adres 120 Saint Georgestreet in Brantford, Ontario.

In Brantford bezocht Frank de Graham Bell School, gevolgd door een technische beroepsopleiding op Brantford Collegiate Institute and Vocational School van 1935-1939. Op de laatste school stond hij bekend als een goede leerling, die zijn vakbekwaamheid behaalde op de vakgebieden technisch tekenen, autotechniek en lassen.

In zijn vrije tijd was Frank duivenmelker en had hij een groot aantal verschillende duivenrassen. Hockey, baseball, softball en zwemmen waren de sporten die hij beoefende.

Na zijn schooltijd is Frank slechts vier maand werkzaam geweest als assemblagemedewerker / monteur bij de Brantford Coach and Body Company, toen hij zich op 18-jarige aanmeldde bij de Royal Canadian Air Force (RCAF).



Vanaf september 1940 volgde hij daar de opleiding tot radiotelegrafist en boordschutter in Yarmouth, Calgary en Paulson. In de rapportage van zijn opleiding bij de RCAF staat dat hij iets bovengemiddelde studieresultaten behaalde, maar in het uitvoeren van zijn werkzaamheden niet altijd even zorgvuldig was. Niettemin rondde hij zijn opleiding met goed gevolg af en in augustus 1941 vertrok hij naar Engeland. Daar werd hij in september gestationeerd bij de RAF in Wyton, Cambridgeshire, Engeland, iets ten oosten van Alconbury.

Op 13 mei 1942 werd Frank ingedeeld bij 156 Squadron RAF. Enkele weken later zou hij als jongste bemanningslid omkomen tijdens de crash in Linde, één dag voor zijn twintigste verjaardag.

De herinnering aan Frank is in zijn familie altijd levend gebleven, zoals een familielid schreef:⁴⁶

"Mijn naam is John Cooke en ik woon in Brantford, Ontario. Mijn vader was Leslie Cooke (Frank's broer). Mijn vader sprak erg

weinig over de oorlog en over zijn broer. Toen ik de dertig al gepasseerd was heb ik pas begrepen wat er gebeurd was. Mijn broer Frank is genoemd naar mijn oom, en hij heeft een

⁴⁵ Tenzij anders vermeld is de informatie over sgt Leonard Frank Cooke ontleend aan de RCAF-records L.F.Cooke en aan de Brantford Kinsmen Club, Album of Honour for Brant County (Brantford 1946).

⁴⁶ John Cooke, email 28-10-2020.

jaar of twintig geleden zijn graf bezocht. Ik kan je verzekeren dat oom Frank nooit is vergeten in onze familie”.

Bericht uit het Contact Vorden van 16 september 1971, over de laatste chartervlucht van Canadese nabestaanden naar Nederland, op uitnodiging van de Oorlogsgravenstichting.



Het oudste lid van dit Canadese gezelschap - dat op 29 september om 14.25 weer op Schiphol in het vliegtuig stapte voor de terugtocht naar Canada - is de 90-jarige mr. Cooke. Begeleid door zijn dochter zal hij het graf van zijn gesneuvelde zoon in Vorden bezoeken.

Na de oorlog heeft mevrouw Riek Poesse uit Vorden nog lange tijd contact onderhouden met de familie Cooke in Brantford⁴⁷. Tijdens een verblijf in de USA van 1947-1949, bezocht zij de familie Cooke in het Canadese Brantford, Ontario. Op verzoek van de familie Cooke nam zij na terugkomst in Nederland een Maple Leaf-plantje mee, om op het graf van Frank te planten; een tastbare verwijzing naar zijn Canadese herkomst. Met de nodige moeite lukte het haar uiteindelijk om het plantje mee te smokkelen naar Vorden, naar haar ouders aan 't Elshof. Daar plantte zij het plantje – inmiddels een klein boompje - in eerste instantie in de achtertuin van haar ouders, in afwachting van toestemming om het op het graf van Frank te mogen planten.

Omdat het echter om een uitheemse plant ging en om een oorlogsgraf, kwam die toestemming er niet. In een interview met Martin Gabriël uit Vorden, zegt mevrouw Poesse:

“Ik heb toen het kleine boompje laten staan in de tuin, achter ons huis 't Elshof aan de Zutphenseweg en zoals ik nu van U hoor, staat het daar nog altijd, alleen nu wel iets groter, namelijk een gezonde grote boom, met een prachtige bladkruin. Ik weet dat ik wel elk jaar tot 1969 toe van de mooi opgroeiende boom een tak afhaalde en die altijd op 4 mei, tijdens de Dodenherdenking legde op het graf van de Canadees L.F. Cooke, als eerbetoon, als dank voor onze bevrijders. In 1969 is het huis verkocht en verhuisde ik naar Zutphen, waardoor de Maple Leaf-takkenlegging op het graf niet meer kon doorgaan.”

Naar aanleiding van de ingezonden brief van Martin Gabriël, heeft de toenmalige gemeente Vorden alsnog besloten om alsnog een aantal loten van de oorspronkelijke Maple Leaf-boom te planten bij het graf van Frank. Op 4 mei 2005 mocht mevrouw Riek Poesse, aansluitend aan de officiële Dodenherdenking, alsnog aan de wens van de familie Cooke voldoen.⁴⁸

⁴⁷ Martin Gabriël, Een “oorlogsboom” in Vorden (rubriek Lezers schrijven, weekblad Contact Vorden, 28-04-2004).

⁴⁸ Martin Gabriël, De “oorlogsboom” (weekblad Contact Vorden, 03-05-2005).

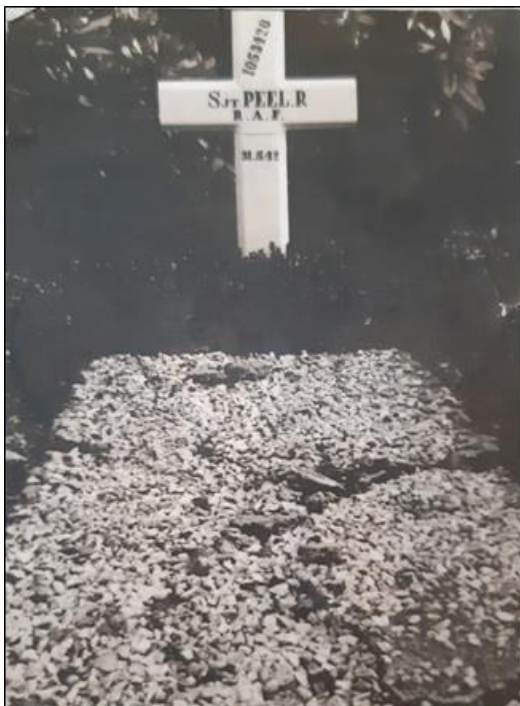


Mine to remember, when others forget

Ronald "Ronnie" Peel⁴⁹ was de zoon van Robert Peel en Hilda Hartley. Hij werd op 7 mei 1920 geboren te Chorley, Lancashire, Engeland. Het gezin van de familie Peel telde zes kinderen: Ronald, Kenneth, Mavis, Derrick, Raymond en Maureen. Ronnie bezocht in Chorley de St. Peters School en was lid van de *Boys' Brigade* (scouting). Na zijn schooltijd kwam hij als bediende in dienst bij Sir Lindsay Parkinson, een groot en nationaal bekend bedrijf in de civiele techniek in het Verenigd Koninkrijk. Ronnie Peel was verloofd met Sarah "Sally" Entwistle, toen hij zich in 1940 liet inschrijven bij de RAF. Na de bevestiging van zijn dood liet zij een annonce plaatsen in the *Chorley Guardian*:

*"Beautiful memories of a loved one so dear,
Though absent from sight he is still ever near,
I who loved him, love him yet,
He is mine to remember, when others forget."*

Pauline Morris, een nichtje van Ronnie Peel en dochter van zijn zus Maureen, schreef in 2020 (vert.):



"Ik heb mijn oom Ronnie nooit gekend, hoewel ik in de loop der jaren veel over hem heb gehoord. Ik geloof dat mijn moeder en tante Mavis een keer naar Holland zijn geweest om zijn graf te bezoeken. Mijn oom Derrick heeft veel tijd besteed aan onderzoek naar wat er met het vliegtuig is gebeurd en naar Ronnie's rustplaats. Na zijn overlijden heb nog wat papieren van hem bewaard met betrekking tot Ronnie."

Uit de documentatie die Pauline Morris uit de nalatenschap van haar oom Derrick bewaarde, blijkt dat er na de oorlog contact is geweest met in elk geval twee Vordense families, Poesse en Rengelink.

Laatste rustplaats van Ronnie Peel, toen nog voorzien van een tijdelijk houten kruis.

⁴⁹ Tenzij anders vermeld is de informatie over sgt Ronald Peel ontvangen van Ron Chapman van de Chorley Family History Research Centre te Chorley, Lancashire, Engeland.

De boordschutter die pas later gevonden werd



Raymond Catley⁵⁰ werd geboren in Leeds, Yorkshire, Engeland op 28 januari 1917 in het gezin van Herbert Catley en Mary Winifred Green. Behalve Raymond waren er nog een broer (Leslie) en een zus (Ivy).

In 1929 emigreerde de familie Catley naar Canada, van waar zij in 1933 weer terugkeerden naar Leeds. Daar woonde Raymond met zijn ouders in een toen nog nieuwe woonwijk in het zuiden van Leeds, op het adres Middleton Park Grove 115, Middleton. Hij verdiende de kost met de verkoop van manufacturen.

Naar alle waarschijnlijkheid heeft Raymond in 1939 gereageerd op een wervingsactie van de RAF, en zich aangemeld als vrijwilliger. Meer informatie over hem bleek helaas niet meer te achterhalen.

Zoals al eerder vermeld heeft Leslie Catley, in 1983 geprobeerd om via een ingezonden brief in weekblad Contact Vorden te achterhalen, wat getuigen nog konden vertellen over de crash en de dood van zijn broer⁵¹.

Of er veel reacties zijn binnen gekomen bij Leslie Catley, die zelf in 1998 is overleden, is niet bekend.

Wie kan helpen?

Wij ontvingen een schrijven met enkele foto's van Mr. L. Catley, 50 Lowdale Lane, Sleights Whitby, N.E. Yorkshire Y 0225 AD Engeland, waarin hij verzoekt of er nog Vordenaren zijn die informatie kunnen verstrekken of eventueel foto's hebben betreffende het verongelukken van een engelse bommenwerper in de nacht van 30 of 31 mei 1942, waarbij ook zijn broer het leven liet.

Mochten er onder u zijn die hiervoor of naar aanleiding van de foto's nog aanvullende informatie hebben, dan kan men dit schriftelijk laten weten aan bovenstaand adres of via de redactie van Contact.

Wel is er een afschrift uit 1983 bewaard gebleven van een brief van mevrouw Ruiterkamp, die direct naast de onheilsplek woonde. Mogelijk was deze brief een reactie op de ingezonden brief van Leslie Catley. Zij schrijft hem met betrekking tot zijn broer⁵² (vert.):

"(...) De dag na de begrafenis is er toen nog één bemanningslid gevonden. Die lag tussen ons en de plaats waar die ene motor lag in het koren. Voorbijgangers gingen op de lucht af en vonden het lichaam in het korenveld in verre staat van ontbinding. Z'n parachute was waarschijnlijk te laat open gegaan. Dit was waarschijnlijk uw broer Catley."

De veronderstelling van mevrouw Ruiterkamp blijkt juist te zijn. Uit archiefmateriaal van het toenmalige *Air Ministry*⁵³ blijkt dat het inderdaad om Raymond bleek te gaan.

⁵⁰ Tenzij anders vermeld is de informatie over sgt Raymond Catley ontvangen van Jackie Megson te Leeds, Yorkshire, Engeland.

⁵¹ Weekblad Contact Vorden, 10-11-1983.

⁵² Een kladversie van de brief is in bezit van de familie Ruiterkamp-Klein Lebbink te Vorden.

⁵³ National Archives, Air Ministry, Air 81/14631, o.a. documenten 49 en 56.



Babyfoto van Raymond Catley.

*De familie Catley-Green met hun kinderen
Raymond (staand) en Ivy (op schoot).*