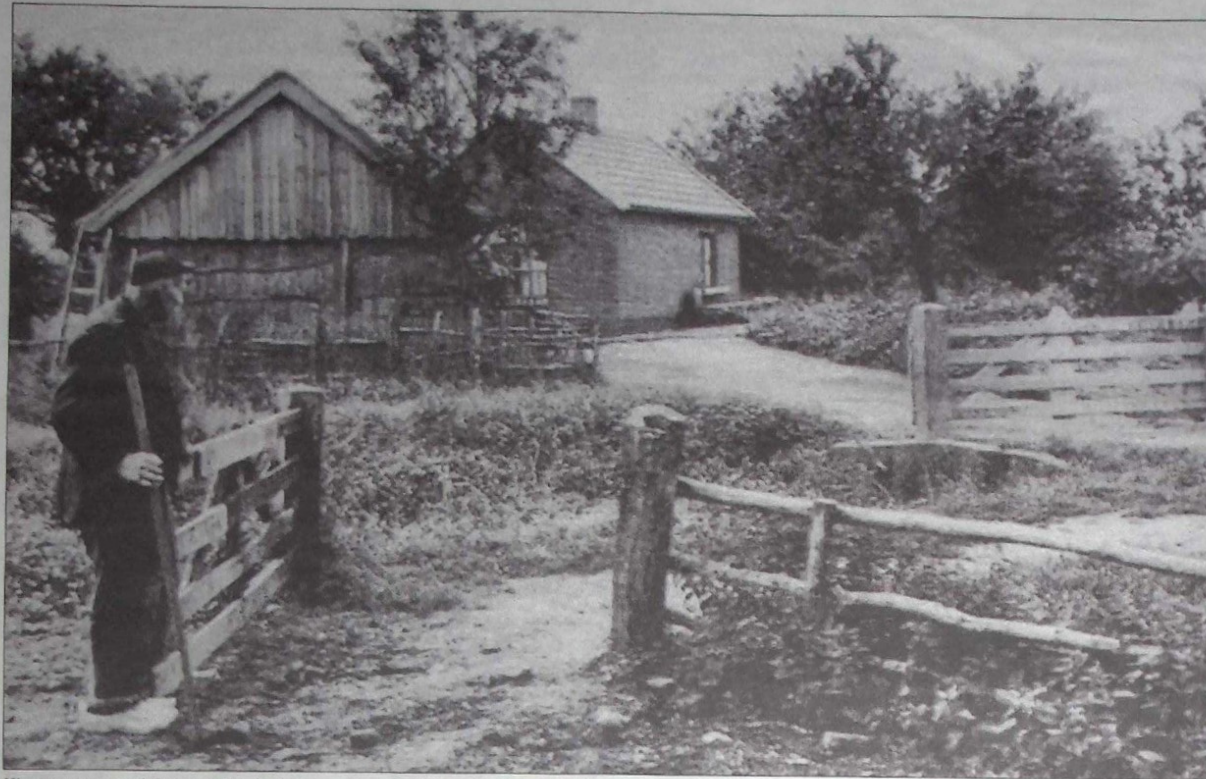


HISTORIE

Richard van de Velde



Hier staat een van de bewoners bij de plaats van de crash. Het noodhuisje van familie van Os is op de achtergrond zichtbaar.

15 oktober 1942: Fortis nocte in Ingen

Deze Stirling bommenwerper werd door Austin Motors Ltd. begin 1942 aan het 149 (East India) Squadron geleverd. Het vliegtuig had een spanwijdte van 30 meter, een lengte van 27 meter en een hoogte van 7 meter. Vier Bristol Hercules XI motoren gaven het een snelheid van 370 km/per uur met een totaalgewicht van 32000 kg, inclusief 7000 kg bommenlast. Het vliegbereik was rond de 3500 km. De bewapening bestond uit acht Browning machinegeweren, twee in de neus, twee in de koepel aan de bovenzijde en vier aan de achterzijde, voor die tijd de sterkste verdediging naar achteren.

De strijdles van dit 149e Squadron was: 'Fortis nocte' ('s nachts sterk). Het embleem: Een hoefijzer met een bliksemstreek. Het hoefijzer is zoals bekend het symbool van geluk.

Het 49e Squadron speelde een prominente rol in het eerste offensief tegen Duitsland, Italië en de vijandelijk bezette gebieden. Met hun Stirling-bommenwerpers, namen ze ook deel aan de aan de eerste 1000-bommenwerperaanval.

Sinds 19 maart 1940 waren de eerste bommen op Duitse landdoelen afgeworpen, maar het was al snel gebleken dat van aanvallen bij dag moest worden afgezien; de verliezen waren schokkend hoog. Nu werden bommenwerpers voorzien van speciale zwarte camouflage, gebruikt voor nachtaanvallen. Maar ook dat was bepaald geen sinecure. Navigeren geschiedde toen met behulp van passer en lijnaal, radar kwam pas later.

Plaats bepalen met de sextant, sterretjes schieten, was alleen mogelijk als het wolkendek dat toeliet en hoog boven dat wolkendek vliegen was vaak niet mogelijk door ijsafzetting en gebrek aan zuurstof. Men vloog meestal vanuit een bekend punt met een bepaalde snelheid gedurende zekere tijd en schatte dan de nieuwe positie. Veel navigators vonden het al prachtig als ze er maar 30 kilometer naast zaten.

Kon men in het verduisterde

land ver beneden bekende punten ontdekken, de Waddeneilanden bijvoorbeeld of een rivier, dan prees men zich al gelukkig.

Daarnaast waren de bombardementen weinig effectief; de verouderde bommen hadden weinig explosiekracht en met de toen nog primitieve richtmiddelen was het erg moeilijk ze op het doel te krijgen mocht men dat al gevonden hebben. Ongeveer 90% van de bommen kwam in het open veld terecht.

In 1943 leverde dit squadron een belangrijke bijdrage aan de Slag om het Ruhrgebied en nam ook deel aan de Slag van Hamburg en de beroemde aanval op de Duitse V1 en V2-wapenfabriek in Peenemünde. Tussen februari en juli 1944 hielp het squadron de Franse ondergrondse (de Maquis) m.b.v. parachutes aan voorraden, wapens en munitie.

Tegen het einde van 1944 werd de Stirling vervangen door de Lancaster bommenwerper en hierna bleef het squadron actief tot het einde van de oorlog. Begin mei 1945 dropte het voedsel voor de hongerende bevolking van Holland en na de Duitse overgave werd het ingezet om veel ex-krijgsgevangenen over te brengen van het vasteland naar Engeland.

Vroeg in de avond op 15 oktober 1942 om 19.50 uur koos de bewuste Stirling, met serienummer W 2576 en roepletters OJ-V, samen met een groep andere toestellen het luchtruim vanaf vliegveld Lakenheath, 100 km ten noordoosten van Londen, voor een aanval op Keulen. Om 23.33 uur werd het vliegtuig op de terugweg van dit bombardement ter hoogte van Ingen in de Betuwe aangeschoten door een Duitse nachtjager bestuurd door Bruno Eickmeier.

Het toestel raakte in brand en cirkelde nog enkele malen boven Ingen rond, alvorens te crashen in het gebied tussen twee woonhuizen van de families Van Eck en Van Os. Hier raakte niemand gewond. Wel brandde een van de twee huizen volledig af en moesten de bewoners

jarenlang genoegen nemen met een noodwoning. Het toestel boorde zich diep in de drassige grond. Op de crashplaats werden de stoffelijke overschotten van zeven zwaar verminkte bemanningsleden aange troffen. Zij werden vier dagen later onder de zorg van de Duitse Weermacht op de verzamelbegrafplaats Rusthof in Amersfoort begraven.

Tijdens ruilverkavelingen eind jaren '40, heeft men het achterstuk van het vliegtuig geborgen, het voorste gedeelte bevindt zich nog steeds in de grond van het perceel van de familie Van Amerongen.

Vanaf de autoweg N320 uit de richting Culemborg is de plaats nog steeds goed te zien. Het ligt net voor de afslag naar het kerkhof in Ingen aan de linkerzijde van de weg.

De bemanning bestond uit De 26-jarige Canadese navigator Reginald Blair, de 31-jarige Engelse sergeant en boordwerktuigkundige James Denny en zijn Britse collega's 'observer' (waarnemer) Mervyn James ende 25-jarige 'airgunner' (boordschutter) Thomas Bywaters. De overige drie bemanningsleden kwamen uit Nieuw Zeeland. Met hulp van lokale kranten en medewerking van Nieuw-Zeelandse Defence Force is door Van de Velde veel informatie over hen vergaard.



Allereerst de toen 22-jarige 'radioman' Trevor Pike uit Christchurch. Hij was de oudste zoon uit een gezin van 13 kinderen, waarvan er nu nog zes in leven zijn. Hij was dol op cricket, rugby en bergbeklimmen op de Franz Joseph gletsjer. Hij klonk met Edmund Hillary, de eerste mens die de top van de Mount Everest bereikte. Voordat hij zich meldde bij de luchtmacht was hij hier in de buurt portier bij een hotel. Hij kreeg zijn opleiding in Canada, waar hij slaagde als 'wireless operator' en 'airgunner'. Hierna werd hij overgeplaatst naar Engeland, waar hij nog enkele cursussen moest doorlopen. In augustus 1942 werd hij geplaatst bij het 149e squadron. Op de bewuste



Vanaf de autoweg N320 uit de richting Culemborg is de plaats nog steeds goed te zien.

Stirling was hij de verbindingsman.



De 21-jarige piloot John Brocket kwam uit Mackaytown, nabij Paeroa. Hij was een echte sportman en hield zich actief bezig met rugby, tennis en atletiek. Hij zat al bij de landmacht (kustverdediging), toen hij in december 1939 overplaatsing aanvroeg naar de luchtmacht. In maart 1941 had hij zijn basistraining daarvan in Harewood afgerond en werd hij voor een uitgebreidere opleiding overgeplaatst naar Canada. Hier haalde hij zijn 'badge' (pilootdiploma) en werd bevorderd tot sergeant. In september 1941 kwam hij aan in Engeland, waar hij in mei 1942 werd geplaatst bij het 149e squadron. In de zomer van 1942 was hij als piloot betrokken bij diverse 'raids' in Duitsland en legde o.a. mijnen in de Noordzee.



Francis O'Sullivan was 23 jaar en kwam uit Napier. Hij zat in Hastings op school en kon erg goed voetballen en zwemmen. Toen Francis zich maart 1940 inschreef bij de RNZAF (de luchtmacht), was hij assistent-bedrijfsleider bij het warenhuis

INGEN - Het geluid van een haperende vliegtuigmotor midden in de nacht. Bij veel ouderen zal dat de herinneringen oproepen aan de tijd toen het de dreiging van plotseling geweld inhield, maar toch ook de hoop dat de geallieerden het niet zouden opgeven. Voor de 7-koppige bemanning van een aangeschoten Stirling bommenwerper die op 15 oktober 1942 rond 11.30 uur boven Ingen cirkelde was het allesbehalve hoopgevend. De oorlog zou voor hen die nacht tot een dramatisch einde komen. Beusichemmer Richard van de Velde, amateur WOII-historicus en docent op Lek en Linge te Culemborg, brengt dit stukje onbekend oorlogsverleden na 68 jaar weer voor het voetlicht.

Woolworths. Tussen maart en mei 1941 volgde hij een korte training in Levin, waarna hij naar Canada werd overgeplaatst. Hier volgde hij enkele cursussen, totdat hij in februari 1942 zijn 'airgunner badge' behaalde en werd bevorderd tot sergeant. Twee weken later vertrok hij naar Bournemouth in Engeland, waar hij, naar weer een training, boordschutter werd op een Wellington bommenwerper. Uiteindelijk werd hij na een laatste zware cursus ondergebracht als boordschutter bij het 149e squadron. Hier nam hij in september 1942 deel aan zes operationele vluchten o.a. op Hamburg en Kiel.

Tot besluit dit gedicht dat is te lezen op een bord bij de ingang van een begraafplaats voor geallieerde soldaten en iedereen tot nadenken stemt:

When you go home
Tell them of us and say
For their lives tomorrow
We gave our today

Vrij vertaald: Wanneer u naar huis gaat, vertel ze van ons en zeg hen voor hun leven van morgen, gaven wij ons huidige leven.

Info: www.oorlogsslachtoffersgemeenteburen.nl, Richard van de Velde tel. 0345-502583.