

Corsendonk[®] bier

Pater zacht en donker

Agnus pittig en blond



CORSENDONCA

Zij vlogen voor onze vrijheid



P208832
ISSN 0779-5785
Trimestrieel tijdschrift
27^{ste} jaargang
april - mei - juni 2008



v.u.: Roger Van Mierlo
Draaiboom 4
2360 Oud-Turnhout

Kantoor van afgifte : 2360 Oud-Turnhout

VOOR AL UW FEESTEN

ALTA RIPA

Engelstraat 6 2360 Oud-Turnhout
Tel. 014/45.01.01

VERZEKERINGSKANTOOR

JAN AERTS

ALLE VERZEKERINGEN

Kerkstraat 27 2360 Oud-Turnhout
Tel. 014/42.30.92

CORSENDONCA



Voorwoord

Voor u ligt het themanummer
“**Militaire geschiedenis in
Oud-Turnhout**”.

Jhonny Bastiaensen en Herman
Van Eyndhoven zijn de auteurs
van deze toch wel briljante

jongste uitgave van Corsendonca.

Onze werkgroep onder leiding van Herman van Eyndhoven heeft knap werk geleverd. Deze werkgroep bestaat verder nog uit Jhonny Bastiaensen, Gert Bastiaensen, Peter Dierckx, Rudy Cornelis, Hubert Michiels, Ludo Vanwuytswinkel en Louis Cuylaerts.

Op donderdag 10 juli onthullen we in onze gemeente drie herdenkingsstenen. Deze monumenten zijn opgericht ter ere van drie geallieerde bommenwerpers, gevallen op Oud-Turnhoutse bodem tijdens de tweede wereldoorlog.

Door de gedreven inzet van onze medewerker Herman Van Eyndhoven zijn we op het spoor gekomen van de familieleden van één van de gecrashte vliegtuigen. Deze families komen naar onze gemeente voor de onthulling die gepaard gaat met feestelijke gebeurtenissen. De familieleden komen uit Canada, Engeland en Australië.

Op dit feestprogramma zijn alle leden van Corsendonca welgekomen.

CORSENDONCA

Feestprogramma:

Donderdag 10 juli 2008

- 9u30: de drie families worden ontvangen op het gemeentehuis
- 11u15: inhuldiging monument hoek Jagersstraat/Kaeyputtenstraat
- 14 u: inhuldiging monumenten Lage Mierdse Weg

Deze gedenkstenen kunnen geplaatst worden dank zij de **samenwerking** van de gemeente Oud-Turnhout, Toerisme Oud-Turnhout en onze heemkundekring Corsendonca. Elk van deze drie partners neemt het peterschap over één steen op zich en de hieraan gekoppelde financiële bijdrage. Het zou niet fijn geweest zijn en ook niet eerlijk, om zelf een idee uit te werken en de gemeente voor alle kosten te laten opdraaien. Door onze goede banden met zowel de gemeente als met toerisme Oud-Turnhout is dit plan in een reële vorm gekomen. In het 'Hofke van Chantraine' alsook in het "Bezoekerscentrum landschap de Liereman" zitten we ook samen met deze partners in de raad van bestuur en stonden we samen aan de wieg van de oprichting ervan. In de raad van bestuur van het 'Hofke van Chantraine' zitten de Kerkraad en enkele vrijwilligers nog als bestuurder, en in het 'Bezoekerscentrum landschap de Liereman' is Natuurpunt mee in de raad van bestuur aanwezig.

Samenwerking heeft dus al zijn voordelen en haar uitstraling meer dan bewezen: zowel het Hofke als het Bezoekerscentrum zijn in onze gemeente en ver daar buiten een begrip geworden.

CORSENDONCA

Noteer eveneens in uw agenda: op vrijdag 11 juli 2008 wordt om 10 uur in de morgen de tentoonstelling geopend "**Zij vlogen voor onze vrijheid**". Deze tentoonstelling loopt van vrijdag 11 juli tot 14 september in het Hofke van Chantraine (tijdens de feestdagen van 21 juli en 15 augustus is de tentoonstelling gesloten). Op deze tentoonstelling tonen we beeld en fotomateriaal van deze drie vliegtuigen en hun bemanning. Deze tentoonstelling is toegankelijk tijdens de weekdays van maandag tot en met donderdag van 13 uur tot 16 uur. Tijdens de weekends van 13u30 tot 17 uur. Op vrijdag gesloten.

Het oorlogsgebeuren in onze gemeente herdenken en levendig houden voor ons nageslacht, is voor ons als een 'achtste werk van barmhartigheid'. In de oorlog zitten de zeven werken van barmhartigheid verweven (hongerigen spijzen, dorstigen laven, naakten kleden, zieken bezoeken, gevangenen bevrijden, vreemdelingen herbergen, en de doden begraven) en ons achtste 'heemkundige' barmhartigheid: **'herinneren om nooit meer te laten gebeuren'**

Jan Sels
Voorzitter

Militaire geschiedenis in Oud-Turnhout

Herman Van Eyndhoven

Zij vlogen voor Onze vrijheid



Wellington R1184 en zijn verhaal

Oud-Turnhout kent een aantal locaties waar gedurende de Tweede Wereldoorlog militaire toestellen zijn neergekomen. Dankzij het verhaal van Vic Berrens kon ik erin slagen om de locatie van zo'n crash te lokaliseren. En dan moet het even meezitten om er ook de nodige historische informatie bij te vinden. Dat lukte. Lees en kijk mee naar het verhaal van 6 Polen die in de nacht van donderdag 10 op vrijdag 11 juli 1941 neerkomen in Oud-Turnhout.

Een fatale nacht

Hptm¹ Wolfgang Thimmig is die nacht op pad met zijn gevechtsvliegtuig. Als piloot bij het III/NJG1² is de nacht zijn hulp en de Messerschmidt Bf 110 zijn wapen. Een grote groep geallieerde bommenwerpers is gevonden. Ze hebben immers Keulen aangevallen en zijn op de terugweg. Zoveel mogelijk van hen moeten neergehaald worden. Thimmig bespeurt in de nacht op de grens van het Belgisch- Nederlandse grondgebied een middelgrote bommenwerper: een Wellington met groepscode BH-B. Dit toestel is op terugweg van een raid op de omgeving van Keulen. Het is hondenweer en uiterst moeilijk vliegen. Een luchtgevecht in regel breekt uit. De Wellington, gepiloteert door Jozef Kuflik, wordt geraakt. Het RAF³-toestel gaat naar beneden. De volledige bemanning ziet kans om te springen en dankzij hun parachute veilig aan de grond te komen. Zonder zijn bemanning zet het toestel zijn vlucht verder. Drie van hen echter zijn op een of ander manier gewond geraakt: Kuflik de piloot, Kozinski de observator en Janicki, de tweede piloot.

Op de begane grond in de huizen van het dorp horen velen het vliegtuig dalen. Maar niemand durft buiten komen. Het is immers nacht. De bewoners van Rhoode en Arselt zijn oorgetuige van de knal van het vliegtuig dat ergens in de boomtoppen neerkomt en vervolgens op de grond smakt. Pas als het licht is, durven de omwonenden gaan kijken. Ze merken een hoop metaal en smeulende resten. Verschillende bomen branden nog na.

¹ Hauptmann

² *Dritte Gruppe Nachtjagdgeschwader 1* of 3^{de} groep nachtajgers gevechtsgroep 3

³ Royal Air Force – de Britse luchtmacht

CORSENDONCA

Er valt hen wat op: er hebben Polen in het vliegtuig gezeten. Er worden nog lange riemen met munitie in gevonden. Deze verbergt men in een melkkit die vervolgens onder de grond wordt gestopt. Drinkbussen en allerlei spullen worden in de nabije omgeving gevonden. Van enige bemanning geen spoor. 6 Polen worden door hun parachute neergezet op de begane grond in een onbekende omgeving zonder enig idee van waar ze zich echt bevinden. Het is tegen de Belgisch-Nederlands grens aan. Al snel worden 5 van hen door Duitse soldaten gevangen genomen. Eén Pool wordt door het verzet opgepikt en geraakt tot in Brussel. Helaas eindigt ook voor hem daar zijn reis. Ze worden verspreid over enkel gevangenkampen voor luchtmachtpersoneel. Allen zullen de oorlog overleven.

Het begin: Polen in Engeland

Het was voor de toenmalige inwoners een vreemde zaak: wat doen immers Polen in een Brits vliegtuig?

Op 01 september 1939 valt Duitsland Polen binnen. Ondanks moedige tegenstand is het Poolse leger geen tegenstander voor de Duitse Wehrmacht. Enkele dagen nadat Duitsland Polen aanvalt, worden de Polen vanuit de andere kant overrompeld door Russische troepen. Stalin en Hitler hadden immers een geheime overeenkomst⁴ gesloten waarin ze de invloedssferen netjes hadden verdeeld. Vele Poolse soldaten kunnen via Roemenië naar Frankrijk vluchten. Er wordt een nieuw Pools leger samengesteld dat na mei 1940 naar Engeland evacueert. Een complete Poolse velddivisie heeft zelfs in Frankrijk in

⁴ Het Molotov-Von Ribbentrop akkoord of officieel het "non-agressie pact tussen Duitsland en de Unie van Socialistische Sovjetrepublieken van 24 augustus 1939

CORSENDONCA

mei 1940 terug tegen de Duitsers gevochten. Stilaan wordt het ganse Pools leger nogmaals opgebouwd. Poolse piloten doen hun intrede in de Slag om Engeland. Een volledige Poolse Luchtmacht in Engeland groeit.

Poolse Bommenwerpers

Op 1 juli 1940 wordt het *300 Polish bomber Squadron* opgericht. Swinderby (Linconshire) is hun basis. Ze worden in die periode haast uniek met Vickers Wellington bommenwerpers uitgerust.

Teams van piloten worden opgeleid. Zo ook de ploeg van Wellington bomber met serienummer R1184 van de productieserie van het type Mk.1C en aangepast aan tropische omstandigheden bedoeld voor gevechten in het Midden-Oosten. Dit type heeft onderaan geen geschutskoepel.

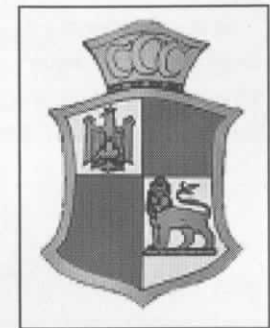


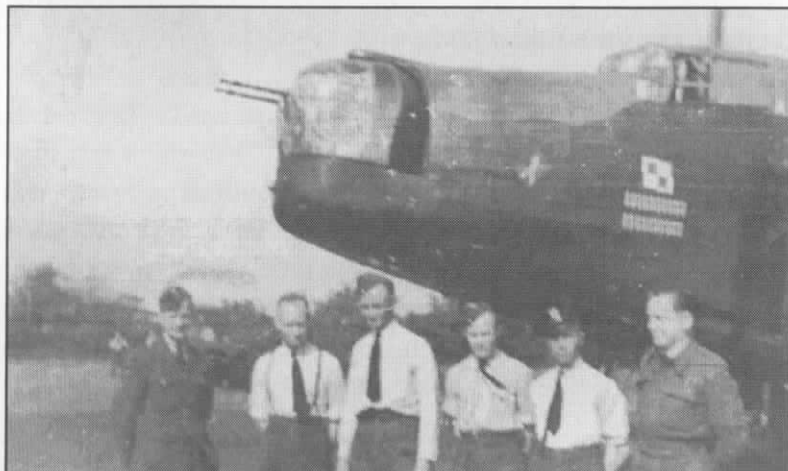
Foto van Wellington Mk.1c R1184 BH-B op Swinderby airfield 1941

CORSENDONCA

Hun groepscode is BH. Hun vliegtuig krijgt een letter bij om zichzelf uniek te identificeren: een "B" voor "Barbara" maakt het compleet tot BH-B.

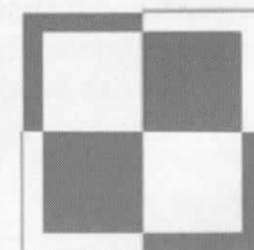
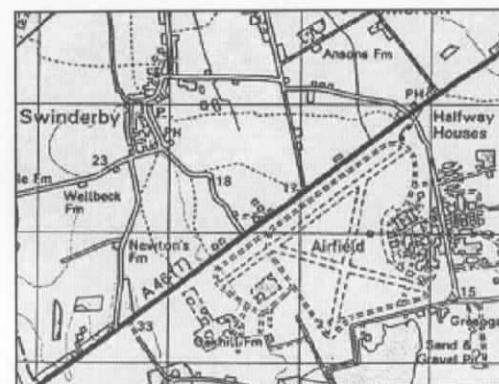
De bemanning is als volgt:

P1529 p/o Jozef Kuflik (°31.05.1911 - +7.07.1989 - UK)
P1405 p/o Jan Janicki (°08.07.1912 - +)
P76771 p/o Nikodem Kozinski (°14.09.1914 - + 01.12.1995
Northbrook, Cook, IL, USA
P78363 Sgt Marian Sztul (°11.02.1921 - + 24.02.1987)
P780708 Sgt Aleksander Suczynski (°27.02.1919 P1800030
Sgt Jan Artymiuk (°24/06/1915 - + 27/01/1986)



Op deze foto staat gans rechts Sgt Artymiuk en gans links Sgt Sztul. Merk onder het cockpitraam het symbool van de Poolse Luchtmacht dat ook in Engeland werd gedragen. In de voorste geschutskoepel merk je twee Browning mitrailleurs die met munitieriem en gevoed en elektrisch aangestuurd worden.

CORSENDONCA



Het symbool van de Poolse Luchtmacht in Engeland

Hun basis is (tot enkele dagen na de crash in Oud-Turnhout) de kleine gemeente Swinderby, in het westen van Lincolnshire en dichtbij de grens met Nottinghamshire en ten noord-oosten van de stad genoemd naar dit district. Zijn geschiedenis gaat terug tot voor de Romeinen. Het dorpje is doorheen de eeuwen steeds een landbouwersgemeenschap gebleven. Het vliegveld wordt goed en wel in gebruik genomen vanaf augustus 1940, daar het pas later in de planning zat om uitgebouwd te worden.

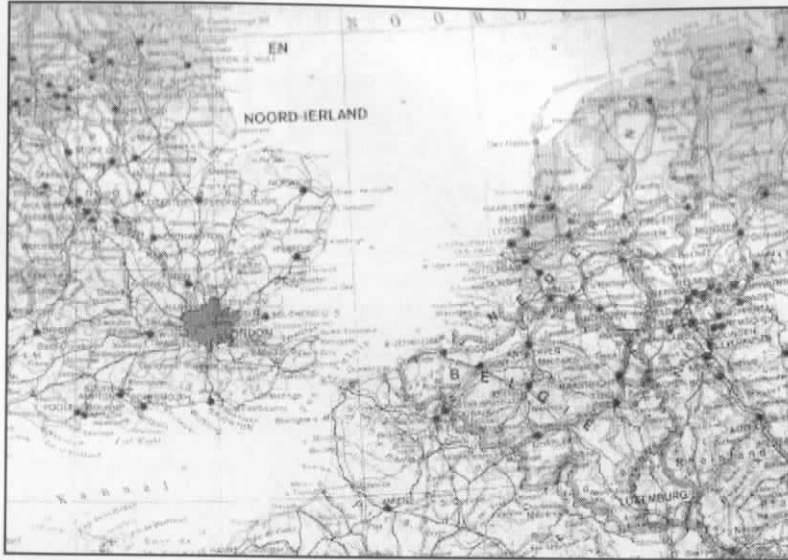
Swinderby ligt slechts 70 kilometer ten noorden van East-Kirkby, de luchthaven vanwaar Lancaster LM 115 en ME 782 vandaan kwamen die op 22 juni 1944 in Oosthoven neerkomen.



Controletoren in zijn huidige staat

CORSENDONCA

Net zoals in 1944 voor deze twee bommenwerpers, ligt ook Oud-Turnhout voor de Wellington in een ongeveer rechte lijn naar hun doel: een spoorwegknooppunt in Keulen



Op de kaart zien we de lijn tussen Swinderby en Keulen wat hen over het zuiden van Nederland brengt.

De Wellington type 1c

Het vliegtuig is een middelzware bommenwerper. Het 300 Sqn zal mettertijd vanaf midden 1941 overschakelen naar de zware Lancaster bommenwerper.

De Wellington kan maximaal 337 km/uur halen op ca 4.500 meter hoogte, iets onder zijn maximale vlieghoogte. Geladen kan hij ca. 1700 kilometer afleggen. Leeg weegt hij 8.5 ton. Hij is ca 26 meter breed (spanwijdte met de vleugels) en 20 meter lang.

CORSENDONCA



Wellington in opbouw: zicht van voor naar achteren in de romp

De grootste bom die er in kan is er eentje van 1800 kilogram. De totale draaglast aan bommen is omzeggens 5000 kilogram. Tenslotte: een Squadron is een benaming uit de 16^{de} eeuw en verwijst naar een vierkante opstelling van troepen. Het Britse leger gebruik het nog steeds, en dit om onderdelen van grote troepengehelen te benoemen

De plaats van de crash

De locatie van de crash bevindt zich op de hoek van de Jagerstraat en Rhooide. Op kadaster: sectie G2, grond met nummer 32A en 42A.

CORSENDONCA



Op Duitse militaire kaart 1941



Op kaart NGI 2003

CORSENDONCA



foto boven; vanuit de zandweg naar de Jagerstraat, zien we rechts op de foto de crashsite.



Foto onder: de crashsite nu naar het bos toe getrokken.

CORSENDONCA

Na de crash: gevangenen en gevlucht

De Poolse vliegtuigbemanning geraakt niet ver en wordt, op P/O Jan Janicki voor een poosje na, gevangen genomen. Er bestaan een aantal soorten gevangenkampen: voor soldaten en voor officieren. Daarbij worden geallieerden luchtmacht (niet-) officieren normaal bewaakt door de Duitse luchtmacht zelf (*Stalag Luft*). Verder in de tekst benoemen we dat als "L" met dan de nummer van het kamp. De opvang gebeurde volgens de Derde Geneefse Conventie, Deel 7, artikel 44, wat de regels vastlegt van het gevangenschap.

Het woord *stalag* betekent "*Stammlager*", en is zelf een samenvatting van het volledige woord "*Mannschaftsstamm und -straflager*" ofwel ruwweg "manschappenverzameling en strafkamp"

Wie wordt waar opgesloten in volgorde van kamp(en)

1. Jozef Kuflik POW⁵ 39268 in 9C, L6 en L4
2. Marian Sztul POW 39264 in 9C, 4B, L6 en L4
3. Jan Janicki POW 3814 in 10C, 6B, L3
4. Nikodem Kozinski POW 1628 in 7c, L3 en 64
5. Aleksandra Suczynski POW 39206 in L3
6. Jan Artymiuk POW 39265 in 9C, L1, L6, 357 en L3

Piloot-officier Jan Janicki wordt pas later opgepakt. We komen daar later op terug.

Laat ons eens kijken wat er met deze mannen gebeurt. En vooral, wie ze zijn, waar ze vandaan komen, hoe ze en Engeland belanden of wat we van hen te weten zijn gekomen.

⁵ Prisoner of War :krijgsgevangene, met nummer ...

CORSENDONCA

Jan Artymiuk



Jan wordt geboren in een achtergestelde landbouwers-gemeenschap, genaamd Branica Suchowolska, ten oosten van Warschau richting het huidige Wit-Rusland.

Vader Jozéf is 35 jaar oud als hij na omzwervingen - via o.a. het Seminarie -de 18-jarige Karolina nee Golach huwt. Echtgenote Artymiuk krijgt drie kinderen van haar man Jozéf: dochter Dominika (1912), drie jaar later Jan (1915), en 5 jaar na hem komt broertje Kazimierz. In het dorpje waar ze wonen komt pas in 1920 het eerst lager onderwijs. Het gezin woont in een éénkamer-boederijtje met 8 hectare grond zoals alle omliggende boederijen. Ze verbouwen er groenten en aardappelen, en houden er kippen, een koe en paard op na.

In het jaar 1924 overlijdt moeder tengevolge van een longontsteking die ze na een rugletsel oploopt. Dominika is 12 als ze de taken van het huishouden en de boederij overneemt. Ze zorgt ook als een moeder voor haar jongere broertjes. Jan is reeds van voor de oorlog luchtmachtpiloot. Al op zijn 18^{de}, in 1933, is hij in het Poolse Leger.

CORSENDONCA

Hij komt reeds voor op de foto van de “(Szkola Podoficerow Lotnictwa dla Maloletnich)” op SPLdM-school uit 1933.



Familie-archief

Het is een opleidingschool voor NCO's of onderofficieren in Bydgoszcz.

Later grapt hij vaak dat hij naar het leger ging om werken op de boerderij te ontsnappen. Voor hem was het echter een enige kans om vanuit een achtergestelde land-bouwersgemeenschap toch aan een opleiding te komen. “Tata” zoals hij wordt genoemd, studeert van nature erg graag. Dat heeft hij van zijn vader die ooit nog even het Seminarie deed en daar het studeren leerde kennen. De schoolse ervaring doet Jan levenslange vriendschaps-banden opbouwen.

De oorlog breekt uit op 01 september 1939. Zoals Stzul en Kuflik steekt Jan bij Kutu de Roemeense grens over. Hij belandt er in Babadag-kamp, een interneringssite. Op 15 oktober 1939

CORSENDONCA

begint hij - net als zovele Poolse soldaten – aan de reis die hem uiteindelijk op 16 december 1939 in Engeland brengt op de RAF-basis Eastchurch. Jan heeft er dan al een reis via de haven van Balchik in het noorden van Bulgarije, Syrië, Beiroet en Marseille (29 oktober 1939) op zitten. In de opleidingsbasis Hucknall leert hij o.a. Marian Stzul kennen Hij wordt op 14 december 1939 opgenomen in de RAF bij Bomber Command. Jan start op 02 juni 1940 zijn training die hij afrondt met zijn plaatsing in het 300 Sqn op de basis Bramcote op 01 juli van dat jaar. Vanaf 22 augustus 1940 vervoegt hij ook de nieuwe standplaats van het Sqn in Swinderby en is daar tot de crash van het vliegtuig.

Jan is niet gewond bij de landing. Zijn ondervragingsrapport van 06 mei 1945 door M.I 9 laat verstaan dat hij niet deelnam aan sabotage, verplichte arbeid en ontsnappingen.



Verschillende StaLag's worden zijn deel. Hij zal net zoals Marian Stzul in StaLag 357 Fallinbostel (80 kilometer oostwaarts van Bremen) verblijven en aldaar door het Britse 2^{de} Leger op 02 mei 1945 bevrijd worden.

Op de foto zien we Artymiuk gefotografeerd als krijgsgevangene in Luft 1

CORSENDONCA

Hier abtrennen! Tu oddzielić

Kriegsgefangenenpost (Gebührenfrei)

Antwort-Postkarte

An den Kriegsgefangenen

1945
Stag IV B

Absender:
Nadawca:
Vor- und Zuname:
Imię i nazwisko:
Jozef Artymiuk

Ort: Prumica

Miejscowość:

Straße:

Ulica:

Kreis: Radzyń

Powiat:

Gefangenennummer: 39265

Lager-Bezeichnung:
M.-Stammlager IV B
Mühlberg / Elbe
Deutschland (Allemagne)

Op 10 mei 1945 komt hij terug op Engelse bodem aan. Artymiuk blijft tot 1946 in de RAF, wordt W/O (Warrant Officer) - zie foto, krijgt decoraties (o.a. de Poolse "Virtuti Militari"). Hij verblijft in Blackpool en vervolgens in Dunholme Lodge. Dat is een klein dorpje bij Lincoln (ten oosten van Scheffield). Zijn vast adres staat op 31 Newland in Lincoln. Later emigreert hij naar Australië (Melbourne) en is tot zijn dood op 27 januari 1986 actief in de Poolse Luchtmacht Associatie in Australië. Hij krijgt 1 kind: dochter Lucyna.



CORSENDONCA

Jozef Kuflik



Jozef ontsnapt, net zoals zovelen uit Polen. Vrouw en kind blijven achter in Warschau. Zij maken daar de ganse oorlog mee. Bishop, de zoon van Jozef moet omwille van het feit dat zijn vader een ontsnapte piloot is, de school verlaten. Zijn vrouw herinnert zich (familie-informatie) de wekelijkse discussie over haar man met de Duitsers. Bishop zijn als klein kind de vele momenten in de schuilgrachten bijgebleven, tesamen met zijn moeder. Daarmee kan hij in de chaos rond de bevrijding het westen van Duitsland bereiken na een lange, gevaarlijke reis, om zo terug als gezin herenigt te worden. Kuflik, de piloot, was naar het rapport 'ernstig verwond'. Hij werd van Hohemark, ten noorden van Frankfurt am Main overgeplaatst naar het Lazaret IXC om te herstellen. Vervolgens om van hieruit 200 kilometer noordoostwaarts naar Spangenberg bij Kassel te worden gebracht.

CORSENDONCA



CORSENDONCA

Marian Jozef Stzul



Op 11 februari 1921 wordt Marina Jozef Stzul in het dorpje Sokolniki, vlakbij Wrzesnia, Wielkopolska geboren. Hij zal de oudste van drie kinderen zijn van Ludwik and Jozefa Sztul. School liep hij in in Sokolniki, en later in Warschau. In de zomer van 1936 behaalt hij zijn diploma in Tolin.

Aangemoedigd door een oom die reeds in de luchtmacht zit, treedt hij in september 1937 binnen in de SPLdM (Szkola Podoficerow Lotnictwa dla Maloletnich). Voor de oorlog uitbreekt, behaalt Marian in de Poolse Luchtmacht reeds de rang van Korporaal en bekomtde zomer van 1939 het diploma van "Wireless Operator" en "air gunner".

Op 03 september 1939 , drie dagen na het uitbreken van de oorlog tussen Duitsland en Polen, wordt hij met de ganse SPLdM-school in Krosno via Lwow naar Luck geëvacueerd. Rond de 17^{de} september 1939 overschrijdt hij - samen met alle 3^{de}-jaars studenten van de school - de grens met Roemenië bij het plaatsje Zaleszczyki of Kutu genaamd. Zij worden in

CORSENDONCA

Rimnicu Sarat geïterneerd, waar hij ontsnapt einde oktober en via Malta in het Franse Lyon belandt. Daar rapporteert hij zich op 19 november 1939. in het kamp van de Poolse Luchtmacht dat aldaar onder Frans commando is opgericht. Dag op dag twee maanden later zet Marian Stzul goed en wel voet aan grond op Engelse bodem in Eastchurch in het PAF (Polisch Airforce) – kamp. Na opleiding in Hucknall RAF-basis komt hij op 28 juni 1940 op de basis van het 300^{ste} Squadron, toen gelegen op Bramcote. Vanaf 22 augustus 1940 tot de fatale vlucht is Marian Stzul gelegerd met het 300 Sqn op de basis van Swinderby onder Squadron Leader Wing Commander W. Makowski.

In dienst van dit Squadron onderneemt hij vele vluchten op doelen in Calais en Boulogne, Rotterdam, Kiel, Hamburg, Bremen en Emden, Duisburg, Osnabruck, Dusseldorf, Berlin en op het slagschip “Scharnhorst” en de kruiser “Gneisenau” in de haven van Brest. De vlucht van 10 op 11 juli 1941 zal de laatste van de oorlog voor hem zijn.

Na zijn gevangenschap komt hij in verschillende kampen terecht. Marian is steeds erg ongerust als ze van de Britse collega's worden afgescheiden telkens ze verplaatst worden. Dit brengt een waar verhaal aan het licht dat de gevangenen toen niet kenden: elke verplaatsing van Poolse POW's wordt apart van de rest gedaan om de groep beter te bewaken telkens zij over veroverd Pools grondgebied worden vervoerd. Immers wordt serieus rekening gehouden met het feit dat de Poolse burgers hen actief willen helpen ontsnappen.

In de zomer van 1944 worden ze van Oost-Pruisen westwaarts verplaatst. De treinreis verloopt goed. De verplichte mars echter

CORSENDONCA

blijft hem in het geheugen gegrift: “ we werden verplicht voor meer dan 3 miles te lopen. Onderweg werden we bajonetten gestoken en met geweerkolven geslagen. Zij die vielen kregen er nog meer van langs. “Samen met mijn vriend dacht ik dat we gedoemd waren om doodgeschoten te worden onder het mom van gevlucht te zijn” (familie-archief Stzul)

In januari 1945 moet hij weer verder westwaarts verhuizen. Deze keer is het ganse parcours te voet. Tot in maart 1945 zijn ze steeds onderweg, slapend in het veld of – met wat geluk – in een schuur. Voedsel bekomen ze door de Rode Kruis-pakketten vanuit Zweden of Zwitserland. Tenminste, als de Duitse soldaten het toelaten. Het eten bestaat vooral uit aardappelen, soms aangedikt met ajuin en wat groenten die de hen vergezellende dwangarbeiders klaarmaken. Gedurende deze tochten worden ze met regelmaat beschoten en gebombardeerd door Geallieerde vliegtuigen.

Stzul verblijft voor een korte tijd in kamp StaLag 357 - Fallingbostel om er einde maart te vertrekken voor een nieuwe voettocht, nog steeds westwaarts. Eind april verblijven ze in een schuur als het nieuws hen bereikt dat het 2^{de} Britse Leger een dagmars van hen verwijderd is. Als de Britten hen de volgende dag op 02 mei 1945 bij Boizenburg aan de Elbe (50 kilometer ten oosten van Hamburg) ook daadwerkelijk ontmoeten, geven de Duitse soldaten die hen bewaken zich zonder slag of stoot over. Marian Stzul verliest gedurende de oorlog 10 kilogram in gevangenschap, en zelfs meer op de verplichte marsen. Hij dankt naar eigen woorden zijn overleven aan zijn jonge leeftijd die hem met een goede gezondheid en grote weerstand begiftigt.

CORSENDONCA

Op 22 juni 1945 rapporteert hij zich bij het PAF depot RAF Blackpool. Marian zoekt zijn weg naar het burgerleven. Hij schoolt zich om via de "Diploma Course" op het Faraday House in London. Daar kan men – ook nu nog- tientallen cursussen volgen. Hier start hij begin 1946. Toch blijft hij in de PAF. Marian haalt het diploma van elektrisch ingenieur.

Op 13 januari 1947 wordt hij overgeplaatst naar het Polish Resettlement Corps PRC (*Polski Korpus Przysposobienia*). Deze organisatie is door de Britse overheid in het leven geroepen om die Polen die in de RAF vlogen, én niet naar het communistische Polen willen terugkeren, bij elkaar te houden. Zij worden er voorbereid op een integratie in de Britse burgermaatschappij. Ondertussen zijn ze onderhevig aan de gebruikelijke militaire discipline.

Dag op dag, twee jaar later verlaat Marian Stzul het PRC en stapt definitief het Britse burgerleven in. Het is 1947 en vele Poolse kameraden zwermen die maanden en jaren uit. Hij nestelt zich in het hoge noorden van het land en neemt een baan op bij het ingenieursbedrijf A. Reyrolle & Co. Ltd. vlakbij Newcastle-upon-Tyne, als "Protection Applications Engineer". Later wordt hij lid van het Instituut van Elektrische Ingenieurs om in de jaren '70 te verhuizen naar het hoofdbureau van de "The North of Scotland Hydro-Electric Board" in Edinburgh.

Zijn echtgenote Margaret schenkt hem een zoon en een dochter, Jean. Jean huwt later met Henryk. Marian is jarenlang een fervent scoutsleider. Veel tijd neemt hij voor tuinieren en

CORSENDONCA

brieven schrijven naar familie in Polen. Hij houdt erg van Schotland en poëzie en is een erg gelovig man. Marian is overtuigd dat zijn vele bidden hem de oorlog heeft doen overleven.

Marian overlijdt plots op 24 februari 1987 (Edinburgh (Schotland) ten gevolge van een hartaanval tijdens het tuinieren. Hij keek die tijd erg uit naar de nakende onafhankelijkheid van Polen van de Sovjetoverheersing. Helaas had die voor hem pas in 1989 plaats. Margaret leeft nog, en verblijft in een seniorenhuis. Hij is in zijn leven gedecoreerd geweest met de Pools Virtuti Militari Cross Klasse V, Cross of Valour and 3 bars, and Airforce Medal; en met de Britse 1939-45 Star, Aircrew Europe Star, en War Medal".

Aleksander Suczynski



Aleksander groeit op in Tarnopol, ten oosten van Warschau en niet ver van de grens met het huidige Wit-Rusland. Zijn dorp ligt niet zo ver van het dorp waar Jan Artymiuk geboren is. Het is een omgeving waar zowel in 1917 en 1944 zware gevechten plaats vinden. Anders dan Jan Artymiuk wordt hij

CORSENDONCA

geboren in een gezin van een hooggeplaatste officier van het Poolse leger in de hoofdstad van Polen.. Zij ouders scheiden, doch blijven in Warschau. Aleksander echter wordt door een oom in Tarnopol grootgebracht. Zijn zomervakanties spendeert hij in Warschau.

Een oud-klaskameraad en leeftijdsgenoot, Blicharski laat Lucyna Artymiuk via email (21.08.2007) weten dat ze samen op het 3de gymnasium van Mikolaj Kopernik in Tarnopol zaten. Tevens brengen ze hun vrije tijd door in dezelfde scoutsgroep: de 1st Groep Zwizek Harcerstwa Polskiego (ZHP) of de "Poolse Scouts-en Gidsen- beweging". Een Groep is de basiseenheid van ongeveer 20 jongens of meisjes.

In 1936 moet Suczynski dienst nemen. Hij is ongeveer 18 jaar oud. Reeds voor de oorlog volgde hij al een cursus zweefvliegen. Niet verwonderlijk dat hij zeer enthousiast was om te vliegen in de Luchtmacht. Als de oorlog uitbreekt is hij in het Leger.

Na de oorlog blijft hij in Engeland. Hij verandert van naam en heet voortaan Alexander Stanislaw STEVENS en woont in 1949 in Manchester 11 , 47 Oxton Street , Higher Openshaw. Hij oefent daar het beroep uit van chiropedist, oftewel pedicure.
Hij overlijdt op

Marian Sztul en Aleksander SuczyDski zijn samen – voor de noodlottige vlucht – betrokken geweest in andere incidenten.

CORSENDONCA

Nikodem Kozinski



Het is moeilijk om van deze man nog informatie te vinden. Wat weten we: Kozinski (geboren 14.09.1914) huwt Maria en krijgen samen een dochter, Barbara. Zij heeft de Britse



Kozinski, hier gans rechts en op op de rug gezien, bij het geïmproviseerde altaar in een loods op Swinderby Airfield (foto-archief Artymiuk Lucyna – Australië)

CORSENDONCA

nationaliteit. In 1957 neemt het gezin de US liner "United States" vanuit Southampton naar Amerika. Daar bouwen ze een leven uit. Hij is begraven in Northbrook Illinois, een voorstad van Chicago.

Het vermoeden is uiterst groot (ook bij de families van de andere crews) dat "de "B" van hun vliegtuig dus de "B for Barbara" is.

Jan Ryszard Janicki op de vlucht

Jan wordt geboren op 08 juli 1912 in Monastyrzyskach. Hij gaat als jonge gast al in het leger: in oktober 1931 zet hij zijn eerste stappen

Hij behaalt zijn diploma als piloot op 03 juli 1935 in de piloot-officiersschool van Lotnictwa

Janicki kan als enige de Duitsers kon ontkomen.

In zijn ondervraging na de oorlog door M.I.9 vertelt hij dat hij in het vliegtuig gewond geraakt door schrapnel. Echter kan hij zonder moeilijkheden veilig voet aan de grond zetten. Daar is hij alleen zonder zijn kameraden en meent zich op de Belgisch-Nederlandse grens te bevinden. Hij zwerft twee dagen rond en

belandt in ten westen van Turnhout bij een huis waar hij voor enkele dagen verborgen bleef tot er een gids hem kwam halen en meenam per trein naar Antwerpen. Verder per spoor wordt hij naar Brussel gebracht waar hij op verschillende adressen vertoeft.



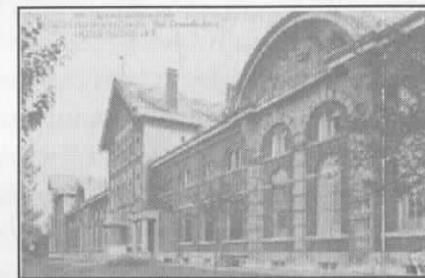
CORSENDONCA

Daar loopt het echter in september 1941 mis. Er was immers een groot probleem: de ontsnappingslijn in Brussel is geïnfiltrerd. De *Geheime Feldpolizei*, gevestigd in Sint-Joosten Noode in de Dwarsstraat (Rue de Traversière) maakte in Brussel gebruik van de beruchte Vlaamse infiltrant Prosper De Zitter, of de "l'homme au doigt coupe" omdat hij een kootje (of 2?) mist aan zijn linkerpink. Samen met twee echte Engelse soldaten genoemd Joe en Jimmy lieten ze vluchtende piloten vermoeden dat ze goed werden opgevangen.



De ondergrondse lijn in Brussel noemde Comète. Door de acties van de infiltranten zullen tientallen van de medewerkers de dood vinden. In de zomer van 1941 worden steeds meer piloten en helpers opgepakt.

In Brussel wordt Jan door verschillende mensen geholpen, Juffrouwe Husting is zijn eerste hulp. Vervolgens wordt hij in een school verborgen in de Groeselenbergstraat in Ukkel. Dit is een medisch centrum en herbergt vandaag een kliniek voor locomotorische revalidatie



Institute des Deux Alice

(verhoging van de beweeglijkheid)

Hij verblijft in de loop van augustus-september 6 weken bij de familie Van Hooek in de Markstraat vlakbij het Noordstation. Janicki wordt naar zijn zeggen ongeduldig en

CORSENDONCA

wil weg. Jan wordt overgedragen aan een andere organisatie die hem papieren, geld, kledij en ... een gids bezorgen. Die neemt hem mee op 26 september 1941 mee naar de Gare du Midi of Zuidstation.

Dit was de vertrekplaats richting Parijs en zo naar Spanje. Het huidige station trekt niets op het gebouw dat van 1869 tot 1949 dienst deed als station. Zijn gids laat hem alleen achter in de hall onder het voorwendsel even papieren te gaan halen. Dadelijk wordt Janicki door de *Geheime Feldpolizei* opgepakt. Hij wordt rechtstreeks naar het Gestapo-hoofdkwartier gebracht en er ononderbroken gedurende 7 uur ondervraagd. Via trein kan hij Brussel verlaten. Alleen is de bestemming Frankfurt am Main in het Duitse Rijk.



Gedurende zijn gevangenschap zit hij niet stil. Jan laat zich in met verschillende ontsnappingspogingen: tunnels graven. Hij geeft zelf aan dat ze echter nooit slaagden.

Op 02 mei 1945 wordt hij door Britse troepen bevrijd. Zoals de andere zal Janicki de oorlog als krijgsgevangene doormaken. Janicki overlijdt in 1991 in Warschau is ligt er begraven op het hoofdstedelijk kerkhof Powazki.

CORSENDONCA

De Duitse tegenstander : Hptm Wolfgang Thimmig

Geboren te Dresden op 04 oktober 1912 groeit hij op in het zuid-oostelijke deel van Saksen.

In juli 1941 is hij gestationeerd op een vliegveld te Twente, Nederland. Hij is luchtmachtpiloot-officier bij de *Luftwaffe*, het Duitse luchtleger. Thimmig vliegt bij nacht. Onder de mantel van de duisternis heeft hij meer kans om vijandelijke vliegtuigen neer te halen zonder zelf gezien of geraakt te worden. Zeker tegen tragere bommenwerpers is dit handig.



Wolfgang vliegt bij de III/NJG1 en zal er zelfs op 06 juni 1942 *Gruppenkommandeure* worden. Hij overleeft de oorlog en is dan *Oberstleutenant*⁶ Later wordt hij opgenomen in het nieuwe Duitse leger, de *bundeswehr*, dat in 1955 wordt opgericht. Als militaire attaché gaat hij naar Stockholm, de hoofdstad van Zweden om

de militaire contacten tussen Zweden en West-Duitsland te behartigen. Hij is er ook actief in de kring van de *Deutsche Gesellschaft zu Stockholm* waar hij in het jaar van zijn dood penningmeester is. Het is een vereniging waar Duitsers in Stockholm elkaar ontmoeten en belangrijke contacten gelegd worden. Hij overlijdt op 06 november 1976.

Gedurende de oorlog haalt hij 24 toestellen neer. Hij is drager van⁷ het IJzeren Kruis 1^{ste} en 2^{de} klasse, de militaire eremedaille

⁶ Luitenant-kolonel

⁷ Eisernes Kreuz 2. Klasse, Eisernes Kreuz 1. Klasse, Kriegsorden des Deutschen Kreuzes in gold, Luftwaffe Ehrenpokale für besondere Leistungen im Luftkrieg

CORSENDONCA

het Gouden Kruis op 12 juli 1943, en ontvangt een erebeker vanwege de Luftwaffe voor bijzondere verdiensten in luchtgevechten.

Als militaire attaché bekomt hij voor zijn verdienste in die functie vanuit het koninklijk hof van Zweden de "Svärdsorden". Het is een medaille die vanaf 1748 tot 1974 wordt toegekend aan militairen voor bijzondere verdiensten of een lange en trouwe dienst aan het land. Het wordt zelden verleend aan buitenlanders.

De Duitse jager, en de jacht op de bommenwerpers

In 1941 vliegt het III/NJG1 met Bf110 gevechtsvliegtuigen. NJG1 maakt deel uit van *Luftflotte II* die instaat voor de



Tekening van NJG1 - Groepscommandant Falck, met zijn "G" in plaats van de gebruikelijk A. G9 staat voor NJG1 en was op elk toestel zo.

verdediging van Nederland en de Neder-Rijn. Hun groepscode is G9+ unieke code van het vliegtuig zelf, bestaande uit 2 letters. Ik kon niet de code van Thimmig achterhalen. Een Messerschmidt 110 van het NJG1 :

Benevens de piloot zit er vanachter een schutter die tevens radioman of *Bordfunker* is. Het toestel was niet het beste en snelste, maar was bedoeld om meerdere taken tegelijkertijd uit te voeren: een lange-afstandsjager, escorte van bommenwerpers en aanvalsvliegtuig.

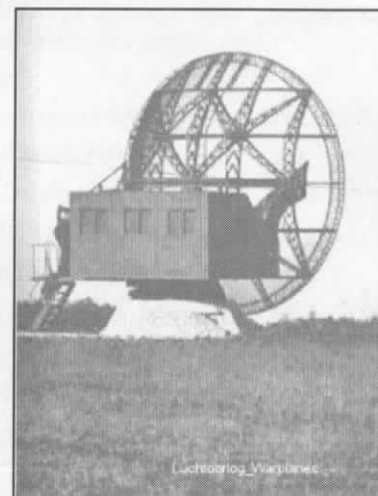
CORSENDONCA



Het symbool van alle Nachtjachtgroepen is de adelaar die met een bliksem naar Engeland wijst. Zijn bewapening: vier 7,92 mm MG 17 machinegeweren en een optie op twee 20 mm MG FF kanonnen in de neus en een beweegbare 7,92 mm MG 15 machinegeweer in de cockpit.

Verschillende systemen worden ontwikkeld om de geallieerde bommenwerpers te ontdekken en een jager naartoe te leiden. Het eerste en meest eenvoudige systeem bestaat uit het gebruik van zoeklichten die op een lijn zijn opgesteld (de *Kammhuber*-linie, naar de naam van de bevelhebber van de verdediging). Zij vangen de vijand op in hun straal en leiden de jagers er naartoe. Het systeem heet *Helle Nachtjagd*. Tot in augustus 1941 de jagers in hun neus zelf een rader krijgen, wordt dit systeem verbeterd met radarposten: eentje voor lange-afstandswaarneming 'Freya' en eentje voor de korte waarnemingen, 'Würzburg'. Per 35 kilometer vanaf Denemarken tot Zwitserland worden radarstations opgesteld. De methode om de jagers te leiden krijgt de codenaam *Himmelbett*.

De radar moet aan de gevechtseenheid op de grond de nodige informatie doorgeven die op hun beurt naar de



Een Würzburg op Walcheren in mei 1942 (Carlos L. Lievens, BE)

CORSENDONCA

nachtjagers wordt doorgeseind. In de zomer van 1942 is het ganse systeem voor de geallieerden bekend.

Dankzij spionage en diefstal van kaarten tot in het luchtverdedigingshoofdkwartier in Zuid-België toe, weten Belgen Engeland tot bij de bevrijding massa's info te leveren. De RAF kan dan telkens tegenmaatregelen nemen.

Tenslotte ...

Let us cherish and honour our father's or family member's memory. Let them not be forgotten heroes. LEST WE FORGET.

Czesc ich pamieci **(Honour to their memory)**

(yahoo – 300 Sqn Group)

CORSENDONCA

Voornaamste bronnenmateriaal

- Vic Berrens, Oud-Turnhout, vanaf juni 2007
- Lucyna Artymiuk, Melbourne, vanaf juni 2007
- Jean Sztul, UK, vanaf juni 2007
- gemeente Oud-Turnhout, dienst RO en Stedebouw
- Burkhardt Graf v. Plettenberg Stockholm
Commander s.g. and Defence Attaché BRD -
persoonlijk emailverkeer
- Dr. Krauß, Fregattenkapitän, Potsdam
Militärgeschichtliches Forschungsmabt – persoonlijk
emailverkeer
- C Braunstein National Museums of Military History
van Zweden – persoonlijk emailverkeer
- Luc Cox, Zoersel
- Didier Jadot, Landen
- Marek J. Palka, Engeland
- Clinch, John, webmaster www.belgiumww2.info.
Persoonlijk emailverkeer
- Peter Dierckx, vliegtuigwezenkenner, Oud-Turnhout
- RAF Bomber Command website, UK
- Michael Reimer, BRD, Schleswig-Holstein
- gemeente Swinderby, UK (geschiedenis, vliegveld)
- Jaap Teeuwen, Haarlem, NL (Wellington-info)
- Rode Kruis-Vlaanderen – Luc De Munck –Mechelen
- Algemeen Rijksarchief – Brussel
- Decker, D. en Roba; J-L [bommenwerpers boven België 1942 – 1943](#), Erpe, De Krijger, 1994, blz 20
- Price; A [De Lufwaffe](#), Antwerpen, De Standaard, 1994;
blz 92 -98

CORSENDONCA

- Meyers; W en Selleslagh; F De vijand te lijf, de Belgen in het verzet, Antwerpen, Helios, 1984, blz 42-51 en 90
- Frankland; N Bommen op Europa, Antwerpen, De Standaard, 1975 (2^{de} druk), blz 33- 38
- Uitgeverij Ridderhof: Signaal – deel 2 Ridderkerk, Ridderhof, 19??,
- Holmes; R military history; Oxford, Oxford university press, 2001, blz 868
- Rollings ;Charles: Wire & Worse: RAF POWs in Laufen, Biberach, Lubeck & Warburg 1940-42
- London, Sikorski archives, ondervragingsstukken van M.I.9 van Jan Janicki van 03 oktober 1945. Familie-archief Kuflik, Ontario, Canada, 2007
- London, Sikorski archives, ondervragingsstukken van M.I.9 van Jan Artymiuk van 06 mei 1945. Familie-archief Lucyna Artimiuk, Melbourne, Australië, 2008

Herman Van Eyndhoven

CORSENDONCA

DE CRASH VAN DE LANCASTER LM115 DX-M OP DE LAGE MIERDSEWEG IN OUD-TURNHOUT

Jhonny Bastiaensen

Na de landing in Normandië trachtten de geallieerden de Duitsers te treffen in hun bevoorrading en transport, om zo versterkingen naar het front te voorkomen. Daarom besloot Bomber Command een reeks bombardementen uit te voeren om de brandstofvoorziening voor het leger en de luchtmacht uit te drogen.

De aanval van 21 op 22 september was de eerste in deze reeks. Het doel was de “Rheinische Braunkohlen Kraftstoff AG” dit was een raffinaderij voor synthetische olie in Wesseling aan de Rijn. Dit doel kreeg als code “Target No 1 (a) (iii) 10b” met als coördinaten Lat 50° 49’N, Long 07° 00’E.

Er is een contradictie over de omvang van het resultaat. Britse bronnen spreken van 40% van de productie die verloren ging. Duitse rapporten spreken echter van slechts 20% en dat de opgelopen achterstand maar van korte duur was.



foto met de omvang van
het bombardement op
Wesseling

CORSENDONCA



De target map

CORSENDONCA

De aanvalsgroep was samengesteld uit 133 Lancasters en 6 Mosquitos. Behalve 5 Lancasters kwamen al deze vliegtuigen uit No 5 Group.

Ondanks het succes naar het einde van de reeks, was de deze aanval een regelrechte ramp: 37 toestellen gingen er die nacht verloren. Dat is 27,8% van het totaal van de Lancasters en het grootste verlies dat tijdens een bombardement is geleden in de Tweede Wereldoorlog. Dit hoge aantal gecrashte toestellen is te wijten aan verschillende factoren:

- Men vertrok in Engeland met helder weer waardoor de Mosquito's, die als doelwit- markeerders meegingen, besloten hadden om het doel visueel te markeren.



Door een plotse opkomst van lage wolken besloot men toch om de H2S-radar te gebruiken. Door de twijfel over welk systeem uiteindelijk te gebruiken gingen er 20 belangrijke minuten verloren.

H2S

- Het beperkt aantal aanvallen die nacht gaf de nachtjagers het voordeel dat ze zich maar op enkele groepen moesten concentreren.
- Men was niet op de hoogte van het feit dat de Duitsers een ontvanger hadden ontwikkeld die hen de mogelijkheid gaf om de H2S-signalen van de bommenwerpers te lokaliseren.
- Een uitzonderlijk heldere nacht, waardoor men alles duidelijk kon waarnemen.
- Een te optimistische overschatting van het aantal vernietigde Duitse nachtjagers door acties van de RAF en de USAF.

CORSENDONCA

Twee van deze Lancasters zijn in onze gemeente neergestort meer bepaald in de omgeving van de Lage Mierdeseweg in Oosthoven. Het ging om de toestellen LM115 DX-M van het 57 squadron met als basis East Kirby en de ME 782 LE-N van het 630 squadron ook van East Kirby.



De heen en terug-route

Het verhaal van de beide vliegtuigen is in het verleden al beschreven door Herman van Eyndhoven, maar omdat we ondertussen meer informatie via Internet en getuigen hebben verzameld kunnen we bijna een compleet verslag geven wat er die nacht gebeurd is en ook nog daarna.

De LM115 was om 23u30 in East Kirby vertrokken en de route die zij diende te volgen ging in rechte lijn over de Noordzee, het zuiden van Nederland, België en via het Rijnland naar het doelwit. De terugreis liep ongeveer over dezelfde weg.

Nadat zij hun bommenlast hadden gelost zetten zij terug koers huiswaarts. Onderweg zagen zij nog sporen van bombardementen boven Nederland en België, maar zij bleven ongedeerd tot zij in de buurt van Oud-Turnhout kwamen. Plots riep de staartschutter; "Fighter, fighter, green quarter down, corkscrew port!" Met deze mededeling wilde hij zeggen dat er

CORSENDONCA

een vijandelijke jager langs onder op hen afkwam vanaf stuurboord (rechts of groene kant) en dat de piloot een kurkentrekkerbeweging moest maken waardoor het voor de jachtpiloot moeilijker was om het vliegtuig nauwkeurig in het vizier te krijgen. Spijtig voor hen was dit duidelijk een zeer getrainde piloot die een tot op dat moment onbekende tactiek gebruikte.

Het ging hier over Feldwebel Egon Karl Engling van het



8./NJG2 (8. Staffel/Nachtjagdgeschwader 2 gelegen in Gilze Rijen.) LM115 werd afgeschoten op een hoogte van 2200m. Egon Engling behaalde 12 overwinningen en werd zelf neergeschoten door een P-51 Mustang bij Halle (Duitland) op 26 maart 1945. Hij ligt begraven in Jever in Duitland.

Ondanks het feit dat de boordschutters het vuur openden hadden de kogels van de lichte .303- mitrailleurs geen effect. De nachtjager versnelde en nam een positie in onder de rechtervleugel en loste een salvo met zijn opwaarts vurend machinegeweer, dat geïnstalleerd was achter de zetel van de radio-operator. De bemanning zag dat de rechtervleugel die gevuld was met brandstof in vuur en vlam stond. De piloot had al vlug door dat het toestel verloren was en gaf daarom het bevel om het vliegtuig te verlaten. Getuigen zeggen dat zij inderdaad een brandend vliegtuig zagen dat geweldig heen en weer schudde. Net voordat het neerstorte brak het nog in twee. Het toestel lag verspreid tussen het huidige nr. 10 en 9.

CORSENDONCA

Drie bemanningsleden lieten het leven en de vier andere konden tijdig het vliegtuig verlaten. De piloot van het vliegtuig was Flight Lieutenant Alan (Bill) Bayley. Hij was de zoon van Harry en Gertrude Bayley. Zijn vader was kleermaker in Sheffield. Op zestienjarige leeftijd nam hij dienst bij de RAF als leerjongen.

Hij kreeg een opleiding als monteur. Toen hij zich in 1941 meldde als vrijwilliger was hij sergeantmonteur in een vliegtuigonderhoudeenheden. Zijn basisopleiding als piloot kreeg hij in Californië. Daarna volgde een omschakeling van eenmotorige naar tweemotorige toestellen. Toen hij terugkeerde naar de UK was hij 22 jaar.

De piloot heeft het toestel niet kunnen verlaten omdat hij zo lang mogelijk heeft geprobeerd het vliegtuig onder controle te houden om de anderen tijd te geven om te ontkomen. Getuigen verklaren dat het verkoolde lichaam nog in de resten van de cockpit zat. Hij is begraven op het Schoonselhof in Antwerpen.



Foto rechts is het graf van Alan Bayley in 2007

De radio-operator was Warrant Officer Thomas (Frank) Beecher. Hij was één van de twee gehuwden binnen de groep en was met zijn 26 jaar ook de oudste.

Frank was de zoon van Henry en Annie Beecher en was getrouwd met Joyce Beecher uit Lindenow in Victoria, Australië.

CORSENDONCA



De huwelijksfoto van Frank en Joyce

Hij kreeg zijn opleiding in Australië en Canada voordat hij naar Engeland kwam. Hij had een heel belangrijke taak, omdat hij het enige contact was met de basis als zij in de lucht waren. De berichten die binnenkwamen gingen meestal over het weer, diverse orders in geval van mist en tijdsveranderingen voor de bombardementen. Uitgaande berichten gingen ook over het weer en als ze wind finders waren moest hij gegevens over de windsnelheid en richting doorgeven. Hij kreeg ook radio-ondersteuning van

zenders in de UK en in neutrale landen. Frank had een droge bondige manier van spreken, hij zei nooit een woord teveel en had een geweldig gevoel voor humor. Hij was klein-ongeveer 1 meter 55 en was psychisch heel sterk. Hij was ook de beste bij de weinige momenten dat zij sport hadden, zoals voetbal en zwemmen. Hij verbaasde de anderen toen ze hem tijdens een dansavond viool zagen spelen in het orkest.

Op het moment dat ze het bevel kregen om te springen, was Frank aandachtig naar een binnenkomend weerbericht aan het luisteren. Hierdoor was hij niet op de hoogte van wat er in het vliegtuig omging, tot John Maunsell hem een parachute gaf.



Het graf van Beecher

CORSENDONCA

Deze zag Frank zijn duim nog omhoog steken, ten teken dat alles in orde was voordat hij sprong.

Getuigen verklaren dat het lichaam van Frank zwaar verminkt was, wat er op wijst dat hij op zeer lage hoogte het vliegtuig heeft verlaten.

Frank Beecher ligt begraven op het Schoonselhof in Antwerpen.

Johnny Donovan was de zoon van Bernard en Annie Donovan en was met zijn 18 jaar de jongste van de groep. Voordat hij in het leger ging was hij een melkman. Johnny was de staartschutter. Naast het bedienen van de machinegeweren had de staartschutter nog een andere belangrijke taak. Hij moest

voortdurend op de uitkijk staan om te zien of er gevaar op komst was. De staartschutter heeft niet de meest comfortabele plaats aan boord, als hij niet op de normale manier kan ontsnappen heeft hij nog een alternatieve weg. Hij laat de geschutskoepel kantelen en ontkomt door het deurtje aan de achterkant. Volgens getuigen zat hij nog in de koepel maar was getroffen door de voorwaarts vurende kanonnen. Johnny ligt ook begraven op Schoonselhof naast zijn vrienden.



**Het graf van
Johnny Donovan**

Archie Naysmith was de bommenrichter. Hij kwam uit een familie met tradities in de zeemacht. Zijn vader was onderofficier bij de Royal Navy. Hij had ook een pilotenopleiding gevolgd in het zelfde opleidingscentrum in Californië, waar ook Bill Bayley zijn opleiding had gekregen.

CORSENDONCA

Maar hij had problemen met landen en werd overgeplaatst naar Canada voor een opleiding als bommenrichter. In het begin van de oorlog noemde men de navigator ook waarnemer. Hij moest naast navigeren ook de bommen richten, maar deze combinatie werkte niet goed. Wanneer de vliegtuigen groter en complexer werden splitste men deze taken. De bommenrichters kregen ook een lichte pilotenopleiding, zodat zij de piloot konden vervangen wanneer deze gekwetst werd. Archie was 21 jaar. Nadat de piloot het bevel had gegeven ging hij naar de voorkant van het vliegtuig en opende het ontsappingsluik in de vloer van het toestel en sprong. De bemanning gebruikte schouderparachutes. Deze werden vast gemaakt aan het harnas van riemen dat zij tijdens de vlucht aanhadden.

Archie werd opgepakt toen hij in het open veld trachtte te ontsnappen. Hij belandde in de cel van een lokaal politiebureau, om vandaar enkele dagen later overgeplaatst te worden naar een ondervragingskamp in het westen van Duitsland.

Na de bevrijding verlengde Archie zijn dienst bij de RAF met een half jaar omdat hij er nog niet helemaal uit was wat hij in het burgerleven ging doen. Uiteindelijk vestigde hij zich in zijn woonplaats Gosport. Hij werkte er in het hotelwezen en eindigde als eigenaar van een pub. Wanneer hij vooraan in de zestig was kreeg Archie longkanker en is hieraan gestorven.

Lloyd Marshall (Canadees) was 23 jaar en getrouwd. Hij was de tweede boordschutter, de schutter van de bovenste koepel. De opleiding van boordschutter was korter dan deze van de andere bemanningsleden en na 6 maanden in dienst was Lloyd al in Engeland. In Canada had hij gewerkt als kelner.

Lloyd diende het vliegtuig langs de deur vanachter te verlaten. De drill die hij als boordschutter moest volgen was dat hij de

CORSENDONCA

deur moest openen en springen, gevolgd door de radio-operator die eventueel de staartschutter moest helpen als hij uit de romp kwam.

Ook Lloyd werd opgepakt en kwam in Duitland terecht.

Na de bevrijding werd Lloyd aangesteld als piloot in de RCAF en vertrok bijna onmiddellijk met de boot naar Canada. John Maunsell ontving later een brief van hem waarin hij schreef dat hij een uitzinnig weerzien had met zijn vrouw. Maar het contact via brieven werd minder en na een tijd verloren ze elkaar spijtig genoeg uit het oog.

De boordwerktuigkundige, Ray Heasman, was 22 jaar. Hij was van Southampton waar zijn vader een autohandel had. In het begin van de oorlog werkte Ray bij zijn vader, maar hij had zich als vrijwilliger gemeld bij de RAF, waar hij een opleiding kreeg als monteur. Ray verliet na Archie het vliegtuig, maar kwam vast te zitten in het ontsnappingsluik. Met duwwerk van John Maunsell kon hij dan toch veilig ontkomen.

Over wat er na de sprong met Ray gebeurde tast ik wat in het duister.

Volgens de ene bron kwam hij in een boom terecht en kon daarna ontsnappen met de hulp van landbouwer Melse Van Caethoven die Ray met paard en kar naar Herentals bracht.

Een andere bron vermeldt dan weer dat hij opgepakt werd en in een krijgsgevangenenkamp in het oosten van Duitsland tegen de Poolse grens belandde.

Getuigen wisten mij wel te vertellen dat landbouwer Henricus ("Rikus") Segers van de Schuurhovendijk, toen hij 's morgens gras voor de beesten ging halen op het veld, in een boom een parachute zag hangen. Hij is terug naar huis gegaan om de lange ladder te halen om het valscherp uit de boom te halen. Tijdens de oorlog is het valscherp in de kussenslopen verstopt omdat

CORSENDONCA



men schrik had dat de Duitsers het zouden ontdekken. Na de oorlog heeft men er blouses van gemaakt voor de dochters. Van de riemen maakte men getuig voor het paard. Zijn zoon Jan toonde mij de plaats en de boom die er nog steeds staat. Wel staat vast dat Ray tijdens zijn ontsnapping bij het lichaam van Mc Naughton-Smith heeft gestaan, een bemanningslid van de ME782 die neergestort is aan het einde van de Lage Mierdseweg in het Vossenbos. Daar hij zag dat er geen hulp meer nodig was, heeft hij de ogen van de ongelukkige gesloten.

Ray keerde terug naar zijn woonplaats Southampton, ging in dienst bij een houthandel waar hij werkte als mecanicien/machinist. Af en toe kwam hij samen met Maunsell voor een lunch. Zijn gezondheid ging achteruit en hij is in 2005 overleden. John Maunsell was op de begrafenis aanwezig en heeft er een tekst voorgelezen.

CORSENDONCA



John Maunsell kort na de oorlog

Als laatste hebben we John Maunsell. Daar hij enkele jaren geleden zijn verhaal heeft verteld voor een reportage van de BBC weten we van hem het meeste.

John was de navigator. Bij het uitbreken van de oorlog stond hij juist op het punt om zijn studies chemie te beginnen aan de universiteit van Londen. Na een periode van twijfel besloot de overheid dat studenten geen vrijwilliger konden worden voordat ze in 1940 hun studies hadden

beëindigd. Deze beslissing was terecht, maar toch had hij al besloten om zo vlug mogelijk dienst te nemen bij de RAF. Er waren zoveel kandidaten dat het pas in 1941 was dat John een uniform droeg. In die tussentijd werkte hij als mecanicien in een fabriek in de dokken van Londen. Dat was juist in de periode dat de Duitsers bezig waren met de bombardementen op Londen en het gebied waar John werkte lag juist in het centrum van de aanvallen.

Later werd hij opgeroepen als kandidaat-piloot. Hij werd echter afgewezen na de basisopleiding in Alabama, USA. Omdat hij er niet in slaagde het vliegtuig veilig te laten landen. Daarna werd hij naar Canada gestuurd voor een opleiding als navigator en moest vervolgens via Engeland naar Zuid-Afrika voor verdere training. John was toen 23 jaar.

Als waarnemer zat hij in het vliegtuig achter een zwart gordijn waardoor hij niets zag, maar John voelde de zware inslagen van de kogels in de vleugel. Hij trok het gordijn open en zag de

CORSENDONCA

stuurboordvleugel, die vol met brandstof zat, volledig in vuur en vlam staan. Zijn eerste werk was om een valscherp aan Frank, de radio-operator, te geven, daarna de piloot zijn parachute en dan de bommenrichter en de werktuigkundige te volgen langs het voorste ontsnappingsluik.

Na zijn sprong kwam hij in een soort moeras terecht, zachter kon hij niet vallen. Het moet in de buurt van de Hoge Beemdenstraat geweest zijn. Na wat rondgedoold te hebben stelde hij vast dat indien hij wilde ontsnappen hij de hulp van de lokale bevolking nodig had. Bij de eerste boerderij waar hij naartoe ging botste hij op de boerin, die zodanig van hem geschrokken moet zijn dat zij hem wegstuurde. Bij de tweede boerderij, van de familie Vueghs, op Schuurhoven stond vader Vueghs naar de brandende vliegtuigen in de verte te kijken.



De boerderij van Vueghs op Schuurhoven

CORSENDONCA

De boer stak zijn hand uit en de verbaasde vlieger schudde deze hartelijk. John zei in het Frans; "Je suis un aviateur Anglais, voulez-vous m'aider?" Het was duidelijk dat de andere dit niet verstond. De boer deed teken dat John moest wachten waarna hij wegfietste. John vroeg zich af of de man nu hulp of de Duitsers was gaan halen. Toen hij terugkwam had hij Gust Van Miert bij; deze sprak Frans en was bij het verzet. Tijdens het gesprek bij de familie Vueghs, waar de vrouw des huizes een stevig ontbijt van spek en eieren had klaargemaakt, werd het duidelijk dat Gust lid was van de BNB (Belgische Nationale Beweging) en dat hij er alles aan zou doen om John te laten ontsnappen. Eerst moest er voor een onderduikadres gezorgd worden, want op de boerderij kon hij niet blijven daar de Duitsers hier regelmatig voedsel kwamen opeisen. Later in de namiddag kwam er een onbekende dame met de fiets langs en John kreeg de opdracht haar met de fiets die hij gekregen had te volgen en een 100 meter achter haar te blijven. Op hun rit naar Turnhout passeerden zij colonnes Duitse soldaten en het moet ook oogsttijd geweest zijn want er waren veel landbouwvoertuigen op de baan. Het onderduikadres was in Turnhout bij een dame waarvan de echtgenoot krijgsgevangen was in Duitsland; hij zou daar ook geëxecuteerd worden. John werd vriendelijk door zijn gastvrouw ontvangen en was de veertiende geallieerde vlieger die zij onderdak gaf. De moed van de verzetsmensen was lovenswaardig. Als zij gepakt werden was het de onmiddellijke dood of het concentratiekamp. Waar dit adres was heb ik nog niet kunnen achterhalen. De volgende dag kreeg hij bezoek van de chef van de lokale verzetsbeweging. Deze kwam hem inlichtingen brengen over het lot van de andere bemanningsleden en wat ze met hem van plan waren. De geallieerden waren al ontscheept in Normandië

CORSENDONCA

en waren bezig aan hun zegetocht. Het treinverkeer werd voortdurend onder vuur genomen om te verhinderen dat de Duitsers versterkingen zouden verplaatsen. Daarom werd er besloten dat hij hier op de geallieerden zou wachten.

Na zes weken werd het gevaarlijk. Het verzet had een tip gekregen dat er door de Duitsers een razzia in de straat was gepland. De rit naar zijn tweede adres gebeurde op dezelfde manier als de eerste, weer kwam de onbekende dame met de fiets.

Het volgende adres was bij de familie Martin op de Steenweg op Ravels in Oud-Turnhout.

Dit echtpaar had één zoon die krijgsgevangen zat in Duitsland en de echtgenoot was ploegbaas op de cementfabriek aan het kanaal.



Het linkse huis is de voormalige woning van de familie Martin

CORSENDONCA

Volgens getuigen zag men soms in de tuin een onbekende grote man staan die met een verrekijker naar de overvliegende vliegtuigen stond te kijken. Naar het schijnt had de man des huizes, die van opleiding elektricien was, een systeem gemaakt met een gekleurde lamp. Indien er gevaar was, werd er op deze manier een signaal gegeven dat John moest vluchten naar een schuilplaats onder een houtmijt achter in de tuin.

Eindelijk was de bevrijding van Brussel een feit. Men begon in de verte al het geluid van kanonnen te horen. Door een gat in het gordijn zag John de Duitse troepen ordeloos op de vlucht slaan.

Het was september en men had geprobeerd om te oorlog te verkorten door met de hulp van de Britse luchtlandingstroepen de bruggen over de Rijn in Arnhem te veroveren. Spijtig genoeg mislukte dit plan en kostte het vele slachtoffers. Hun ongeluk opende een nieuwe kans voor John, want hierdoor zaten de geallieerden niet ver meer. Hij vroeg zijn uniform terug, maar men had het per ongeluk verkeerd gewassen. Hij bedankte zijn gastgezin en wandelde naar het zuiden omdat hij dacht dat hij daar de Engelse troepen zou vinden. Na drie of vier uur kwam hij bij een Britse artillerie-eenheid die klaar stond om te vertrekken. Zij controleerden zijn identiteitsplaatjes en luisterden naar zijn verhaal. Daarna werd hij naar het hoofdkwartier gestuurd dat op dat moment in Brussel was. Daar bracht hij de nacht door en werd 's morgens ondervraagd door de inlichtingsdienst. Hij gaf hen de namen van de mensen die hem geholpen hadden zodat deze konden bedankt worden en een onderscheiding zouden krijgen.

Tegen de avond werd hij met het vliegtuig naar Croydon gevlogen, dat in die tijd het vliegveld van Londen was. Het was toen 28 september 1944.

CORSENDONCA

John heeft nadien nog voor de technische inlichtingendienst gewerkt in Birma en heeft voordat hij daar naartoe vertrok nog even een ontmoeting gehad met de andere overlevenden, die ondertussen ook terug waren uit Duitsland. Na de oorlog is hij terug gaan werken voor de firma waar hij voor de oorlog gewerkt had en was al boven de 70 als hij op pensioen ging. John is de enige van de bemanning die nog in leven is en is ondertussen 86. De familie Vueghs heeft elk jaar met nieuwjaar nog een kaartje van hem ontvangen. Dit jaar hebben zij niets meer van hem gehoord.

Op 10 juli 2008 zal er op de plaats van de crash een gedenksteen onthuld worden als eerbetoon voor het offer dat deze jonge mannen gebracht hebben om ons te bevrijden van het Duitse juk.

Bronnen:

- www.207squadron.rafinfo.be
- Foto's Herman Van Eyndhoven, en eigen archief
- Foto Maunsell: Torremans M, Oud-Turnhout
- www.cwgc.org
- www.207squadron.rafinfo.org.uk
- www.bbc.co.uk/ww2peopleswar/categories/c55565/ - 16k -
- www.207squadron.rafinfo.org.uk/wesseling/wesseling_tgtmap_dear.htm - 2k -
- Tijdschrift Corsendonca Oktober-november-december 2003
- Tijdschrift Corsendonca Januari-februari-maart 2005

CORSENDONCA



De crashplaatsen aan de Lage Mierdseweg.

CORSENDONCA

Lancaster 1ME782 LE-N 630 Squadron Vossenbos

De 1ME782 LE-N van het 630 squadron nam net zoals de LM115 deel aan de raid op Wesseling. Zij werden op de terugweg aangevallen door een Duitse jager, Leutnant Manfred Scheunpflug (25 jaar) van Stab (Staffel/Nachtjagdgeschwader), I/NJG3 met als basis Eindhoven. De piloot is omgekomen in een vliegtuigongeval op 13 januari 1945 en ligt begraven Duitse soldatenkerkhof in Esbjerg in Denemarken. Het toestel is neergeschoten op een hoogte van 2000 meter en het vliegtuig is in stukken verspreid neergekomen achteraan de Lage Mierdseweg.

Volgens getuigen hing het boordkanon in een boom en de romp was eerder terecht gekomen aan de rand van de Liereman. Alle zeven bemanningsleden kwamen om het leven.

De piloot was de 21 jarige Pilot officer Thomas George Hart, hij was de zoon van Maurice en Greta Hart uit Oshawa, Ontario Canada.

Sergeant Ronald Merrick Jordan was de boordwerktuigkundige. Hij was 26 jaar en de zoon van Robert en Florence Jordan uit Southampton.

De navigator was de 20 jarige sergeant Michel John Macnaughton-Smith. Hij was afkomstig van Crawley in East Sussex en was de zoon van Hubert en Jessie Macnaughton-Smith. Hij studeerde aan het St. John's College in Oxford. Zoals eerder beschreven in het verhaal over de LM115 is Ray Heasman op zijn vluchtweg bij het lichaam van Michel geweest,

CORSENDONCA



De graven van de 7 bemanningsleden op Schoonselhof

CORSENDONCA

maar toen hij zag dat er geen hulp meer baatte heeft hij de ogen van de ongelukkige gesloten.

Bommenrichter Pilot Officer John Joseph Scully. Hij was de 21 jarige zoon van Bartholomew and Mary Scully uit Calgary, Alberta in Canada.

Flight sergeant Raymond Harwood de radio-operator, was de zoon van Herbert en M.B. Harwood uit Southampton.

Eén van de boordschutters was Pilot Officer Richard John Walton. Hij was 20 en zijn ouders Richard en Mary Walton uit Toronto, Ontario Canada.

De andere boordschutter was Pilot Officer Archie Harry Siemis. Alle zeven liggen naast elkaar op het militaire kerkhof van het Schoonselhof.

Bronnen:

www.cwgc.org

www.207squadron.rafinfo.org.uk

Inhoud

Voorwoord	Blz. 01
Zij vlogen voor Onze vrijheid	Blz. 04
De crash van de Lancaster LM115 DX-M op de Lage Mierdseweg In Oud-Turnhout	Blz. 37
Lancaster 1ME782 LE-N 630 Squadron Vossenbos	Blz. 57

CORSENDONCA

Corsendonca

Corsendonca is het ledentijdschrift van de Oud-Turnhoutse Heemkundekring "Corsendonca". Het verschijnt viermaal per jaar en is geregistreerd onder het nummer ISSN 0779-5785.

Losse nummers zijn verkrijgbaar voor de prijs van 2,50 Euro.

Lidmaatschap

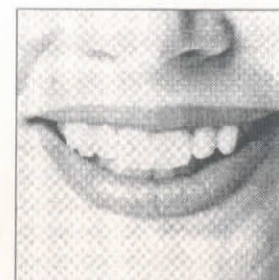
Het lidgeld bedraagt 8,50 euro per jaar. Men kan steeds lid worden door storting van dit bedrag op rekening **646-6074380-60 t.n.v. Heemkundekring Corsendonca**. U ontvangt dan niet alleen het ledentijdschrift, maar u krijgt ook steeds een flinke korting bij een nieuwe publicatie.

Contact adressen

Wim van Hout, Polderstraat. 30	tel: 014/41.65.72 e-mail: wim@vanhout.net
Jan Sels, Draaiboom 98	tel: 014/45.18.12 e-mail: sels.jan@skynet.be
Hugo Miguet, Sprinkhaanweg 4	tel: 014/45.10.88 e-mail: miguet.hugo@scarlet.be
Rudy Cornelis, Polderstraat. 57	tel: 014/42.65.85 e-mail: RCornelis@advalvas.be
Leo van Hooghten, P. Dielsstraat 23	tel: 014/45.22.56 e-mail: leovanhooghten@versateladsl.be
Roger Haeseldonckx, Werkendam 142	tel: 014/41.96.08 e-mail: roger.haeseldonckx@skynet.be
Roger Van Mierlo, Draaiboom 4	tel: 0494 78 42 00 e-mail: Rvanmierlo@telenet.be

delta lloyd

BELEGGINGSADVIES



ONS DOEL, UW GLIMLACH

**KANTOOR OOSTHOVEN
POLDERSTRAAT 29
TEL. 014/41 16 35**

**KANTOOR RAVELS
KLEIN RAVELS 1
2380 RAVELS
TEL. 014/65 87 11**