

## De nacht dat de Lek in brand vloog

door Joop van Vliet - Bron: Brons - periodiek van de vereniging BL-BK.

In de nacht van 21 op 22 juni 1943 luisterden in het bezette Nederland vele mensen, sommige nog in bed maar nog wakker, of anderen nog laat op, naar het dreunend geluid boven hun hoofden. In deze kortste nacht van het jaar wierpen de Britten opnieuw bommen af boven Duitsland. Het was een geruststellend geluid: het betekende namelijk dat de oorlog voor de deur van de vijand werd gebracht; tegelijkertijd echter was het ook vreesaanjagend. Nu en dan vermengde het gestage gedreun zich met verschillende geluiden: het hogere gestemde gegier van andere vliegtuigen en het gebulder van het geschut.

Duitse nachtjagers trachtten de bommenwerpers te onderscheppen. In de woonkamer of aan de keukentafel van menig huis stokten de gesprekken. Na het licht te hebben uitgedaan liepen veel mensen naar buiten om de hemel af to turen. Anderen, niet in staat om te slapen, verlieten hun bed en openden een raam om hetzelfde te doen.

Rond 02.20 uur werd boven Groot-Ammers in Zuid-Holland een bommenwerper geraakt. Enkele minuten later werd ditzelfde toestel brandend en vliegend van West naar Oost, boven Jaarsveld aan de Lek gezien. Na een grote boog naar links te hebben gemaakt, passeerde het ten ondergang gedoemde toestel de rivier van Zuid naar Noord en draaide toen of naar Jaarsveld. Laag vliegend over de huizen en boerderijen van het gehucht De Graaf, joeg het vliegtuig de mensen die het naar beneden zagen komen, de doodsschrik op het lijf en velen van hen, overtuigd dat het boven op hen zou neerstorten, vluchtten in hun huizen om dekking te zoeken. Toen, een laatste draai makend, viel het toestel uiteen en dook het in de rivier. Terwijl brandende benzine zich over het wateroppervlak verspreidde, verlichtten vlammen de nachtelijke hemel en voor degenen die dit alles aanschouwden leek het alsof de rivier in brand stond. De vuurmassa die zich stroomafwaarts verplaatste, had zich over ongeveer anderhalve kilometer uitgestrekt voordat de vlammen langzaam doofden.



Er kwamen mensen naar de rivier toe om te zien wat er was gebeurd, maar in het duister viel weinig waar te nemen. Toen zij echter de volgende morgen terugkeerden, konden zij een deel van de staart zien dat boven het water uitstak. Later die dag verdween dat ook onder het oppervlak. Op de oever van de rivier werden talloze kleinere delen en fragmenten van het vliegtuig gevonden.

Veel schokkender was de vondst van menselijke resten. Eén zo'n stuk, ...een been met een schoen, werd bijna twee kilometer van de plaats van de ramp gevonden.

De stoffelijke overblijfselen werden verzameld en begraven op de Algemene Begraafplaats van het nabij gelegen Lopik.

Later op die dag arriveerde er een bus met Duitse soldaten bij de oever van de rivier. Van een afstand konden de mensen zien dat op het dak van de bus doodkisten lagen.

De Duitsers bleven een tijdje, maar er viel niets op te halen en zij vertrokken weer met lege handen.

Tijdens de oorlog en gedurende lange tijd daarna wist niemand in de streek iets over het vliegtuig noch wat er was gebeurd met de bemanning ervan. Omdat geen enkele overheidsinstantie enige interesse toonde, hebben wij het zelf op ons genomen een onderzoek in te stellen naar deze ramp.

Dit is het verhaal.

Op 24 juni 1941 werd, als onderdeel van No.5 Group RAF, op de RAF-basis Lindholme in Yorkshire het (Canadees) No. 408 Squadron geformeerd. Gedurende de eerste 15 maanden van z'n bestaan was het squadron uitgerust met de tweemotorige Handley Page Hampden, een middelzware bommenwerper. De eerste commandant was de Canadese RAF-veteraan, luitenant-kolonel-vlieger (Wing Commander) N.W. Timmerman, drager van het Distinguished Flying Cross (DFC). Aangezien No. 408 een van de eerste in Engeland opgerichte Canadese bommenwerpers-squadrons was (No. 405 was de eerste), wenste Timmerman iets specifiek Canadees voor het onderscheidingsteken van het squadron. Hij koos daarvoor de Canadese gans en de spreuk 'For Freedom' (Terwille van de vrijheid). Een maand na de oprichting werd het squadron verplaatst naar RAF Syerston in Nottinghamshire. Vandaar uit werden de eerste operationele vluchten uitgevoerd, waarbij steden en havens in Duitsland, Nederland, België en Frankrijk werden gebombardeerd, en mijnenlegoperaties uitgevoerd.

In verband met de aanleg van verharde startbanen op de basis Syerston, werden op 9 december de toestellen gestationeerd op het enkele kilometers verderop gelegen vliegveld Balderton. De bemanningen bleven gehuisvest op Syerston evenals de burelen van het squadron. Toen de grasbanen op Balderton te drassig bleken voor vol beladen Hampdens, volgde op 28 januari 1942 de verhuizing naar North Luffenham. Vanaf deze basis nam het squadron deel aan de eerste van de 1.000 bombardementsvluchten namelijk de beroemde aanval op Keulen van 30 op 31 mei, waarbij twintig toestellen van het squadron waren betrokken.

Op 26 maart werd Timmerman als commandant opgevolgd door Wing Commander A.C.P. Clayton, die op zijn beurt op 18 mei werd vervangen door zijn ranggenoot J.D. Twigg. Toen hij werd vermist bij een van 28 op 29 augustus uitgevoerde raid op Saarbrücken, nam Wing Commander W.D.S. "Tiny" Fernis zijn plaats in. Op 17 september kreeg het squadron een niet operationele status in afwachting van een verplaatsing naar de RAF-basis Leeming bij Northhallerton in Yorkshire en de conversie naar een andere Handley Page bommenwerper, de viermotorige Halifax. Vanaf oktober tot en met december volgde training op de Halifax 11.

Nadat op 1 januari 1943 No.6 Group (Royal Canadian Air Force) was opgericht, met als bevelhebber vice-luchtmaarschalk (Air Vice-Marschall) G.E. Brookes, kwam No 408 Squadron onder diens commando te vallen. Van 8 en 9 januari volgde de eerste operationele vlucht van het Ganzen Squadron met de Halifax, een mijnenlegoperatie.

Na de overgang van de vierkoppige Hampden op de zevenkoppige Halifax vertrokken veel bemanningen die op het afgedankte toestel hadden gevlogen, waardoor nieuwe equipages moesten worden gevormd. Zo werd op 10 februari de bemanning samengesteld van gezagvoeder Clifford (Ricky) Reichert. Deze 24 jarige sergeant was afkomstig uit Morden in Manitoba, en één van de elf kinderen van een uit Oostenrijk naar Canada geëmigreerde boerenfamilie. Zoals zovele Canadese jongens die de verhalen hadden gehoord over Canadese vliegers in de Eerste Wereldoorlog, had ook de jonge Clifford ervan gedroomd ooit eens piloot te worden. Toen de oorlog uitbrak meldden de vier broers Reichert zich als vrijwilliger, van wie Clifford dienst nam bij de RCAF.

Tijdens zijn opleiding in Canada had Clifford kennis gemaakt met John Dockerill, een jongen uit Fenwood in Saskatchewan, en evenals hijzelf een zoon van een boer. Al spoedig werden zij dikke vrienden. Na hun opleiding - Clifford als vlieger en John als radiotelegrafist - volgde in mei 1942 plaatsing in Engeland bij 408 Squadron. Toen Reichert zijn bemanning samenstelde, werd de 21 jarige sergeant Dockerill (Doc) zijn telegrafist tevens boordschutter.

Boordwerktuigkundige was sergeant Gordon MacLean uit Souris op Prince Edward Island. Voordat MacLean in dienst was gegaan, was hij mijnningenieur geweest. Met z'n 35 jaar was hij het oudste bemanningslid en vandaar dat iedereen hem "Pappa" noemde. Voor iemand die in een nachtbommenwerper vloog had hij een vreemde handicap: hij leed aan nachtblindheid.

De bommenrichter was de 22 jarige 2e luitenant-vlieger (Pilot Officer) Earl Monahan (Monty) uit Kingston in Ontario. Zijn ouders waren overleden toen hij nog zeer jong was en hij en z'n zuster waren door tantes opgevoed. Voor de oorlog werkte hij als laborant.

Pilot Officer Jim Russel (Russ), een boekhouder uit Toronto, was de navigator. Zijn vrouw heette Mary en toen de nieuwe bemanning het eerste eigen vliegtuig kreeg, de Halifax JB967, EQ-'X', werd dit naar haar vernoemd en kreeg het als naam: 'The Mary'.

De schutter midscheeps was sergeant George Iric Pridham (door z'n vriend 'Gip' genoemd. Pridham (22) was eerder operationeel geweest op de Hampdens, en hij behoorde dus al tot de ouwe hap.

Evenals Russel kwam hij uit Toronto waar hij eveneens boekhouder was geweest.

Pridham was verloofd met Joyce Wilson uit Saint John in New Brunswijk, een meisje dat hij had leren kennen tijdens z'n opleiding op de luchtmachtbasis 'Old Millidgeville'.

Bill Searle (25), de staartschutter, was getrouwd en het enig bemanningslid dat een kind had, een jongen met de naam Robert. Zijn vrouw, Catharine, was een Finse. De meeste leden van het gezin waartoe zij had behoord waren omgekomen in de Russisch-Finse oorlog van 1939/1940. Alleen zij en haar zuster waren aan dit lot ontkomen omdat zij voor het uitbreken van de oorlog al naar Canada waren gegaan.

Van februari tot april voerde 408 Squadron weinig operationele missies uit. De meeste tijd werd besteed aan oefenvluchten.

Reichert en z'n nieuwe bemanning maakten hun eerste operationele trip in de nacht van 4 op 5 april 1943. Met de Halifax DT677WQ-'P' bombardeerde zij Kiel in Noord Duitsland. Op 28 april maakten zij twee mijnenlegvluchten: de eerste naar de Waddeneilanden en de tweede naar het Kattegat. "Deze trips staan allebei in ons logboek van de 28". schreef boordmecano MacLean in zijn plakboek; "aangezien wij voor de eerste vlucht ná, en voor de tweede vóór middernacht opstegen".

De volgende nacht, die van 29 op 30 april, op de terugweg van een vlucht naar Essen, werden zij voor het eerst ernstig geraakt. MacLean schreef. "Terwijl wij over Amsterdam vlogen werden wij door luchtafweergeschut geraakt, en toen wij bijna 6.000 meter de Noordzee overstaken, waren wij genooddaakt onze buitenste stuurboord motor in vaanstand te zetten en op de basis een landing te maken op drie motoren. Dit liep zonder kleerscheuren of en de motor is nu weer O.K."

In mei werden bombardementsvluchten uitgevoerd naar Dortmund ( in de nacht van 4 op 5 en in die van 23 op 24), Düsseldorf (25/26), Essen (27/28) en Wuppertal (29/30). Op 11/12 juni vertrokken zij weer naar Düsseldorf en de nacht daarop naar Bochum. Een week later voerden Reichert en z'n bemanning hun eerste missie uit naar bezet gebied, toen zij Le Creusot in Frankrijk bombardeerden. Het zou ook de laatste keer zijn dat zij veilig terugkeerden.

Toen kwam de 21e juni. Op Leeming, evenals op andere luchtmachtbases, ontving de bemanning instructies voor de volgende vlucht. Het doel was nu Krefeld, gelegen in het zuidwesten van het Ruhrgebied, op de westelijke oever van de Rijn.

In totaal zouden zo'n 700 toestellen van Bomber Command deze stad van 150.000 inwoners aanvallen. Uur U was 01.30 uur en Pathfinder Mosquito's, uitgerust met Oboe navigatie-apparatuur zouden fakkels uitwerpen om het doel aan te vallen. 408 Squadron zou om 23.35 uur opstijgen. Elk vliegtuig was beladen met twee bommen van 500, of een van 1000kg, alsmede 56 van 15kg, 510 van 2kg en 30 brandbommen van 2kg.

Die avond stonden 13 toestellen met de squadron commande 'EQ' op het platform gereed, afgetankt met brandstof en beladen met bommen en munitie. De eerste die om 23.35 uur opsteeg was Clifford Reichert. Omdat hun eigen JB967'X' niet vlieggereed was, was aan Reichert en zijn bemanning de Halifax BB375'T' toegewezen. Na hen, met tussenpozen van een minuut, stegen eerst op sergeantmajoor-vlieger (Flight Sergeant) B.R.Milligan, een zeer goede vriend van Reichert, met de JB858'S', en daarna de luitenant-vlieger (Flying Officer) C. W. Smith in de JB968'R' Flying Officer H.B. Lancaster in de JD216'P', enz. enz. Een voor een verdwenen de vliegtuigen van 408 Squadron in de nachtelijke hemel. De laatste die, na enig oponthoud, opsteeg was Flying Officer D.T. McBain in de JD174A'. Het was toen vier minuten na middernacht.

Bij het passeren van de kust nam het squadron zonder moeilijkheden z'n plaats in aan de staart van de bommenwerpers. In totaal namen 705 vliegtuigen aan deze raid deel : 110- Lancasters en 37 Wellingtons van No. 1 Group, 98 Stirlings en 11 Lancsters van No. 3, 132 Halifaxen en 40 Wellingtons van No. 4, 92 Lancasters van No.5, 44 Halifaxen en 28 Wellingtons van No.6 en 12 Mosquito's en 101 zware bommenwerpers van No.8 Group.

Toen zij boven het Kanaal vlogen, testten de schutters, zoals ze dat bij iedere aanvalsmisssie deden, hun boordwapens door enkele stoten vuur of te geven. Het weer was goed, evenals het zicht. De bemanningsleden wisten uit ondervinding dat dit hen een gemakkelijker prooi maakte voor de vijandelijke nachtjagers. Zoals altijd begon nu de lange periode van waakzaamheid.

Toen de bommenwerpers de Nederlandse kust naderden, werd alarm gegeven op het vliegveld Venlo waar Duitse nachtjagers waren gestationeerd, en dat de thuisbasis was voor I/Nachtjagdgeschwader 1 (I/NJG 1).

Eerst kortgeleden had de eenheid de eerste Heinkels He 219A-O ontvangen. Dit gloednieuwe vliegtuig - de 219A-O was in wezen nog een prototype - was niet alleen bewapend met twee 20mm MG151 mitrailleurs in de vleugels en vier in de buik van het toestel, maar het was ook nog eens uitgerust met een 13mm MG 131 mitrailleur in de achterste cockpit, die in staat was schuin omhoog te schieten. Aangezien Britse vliegtuigen nog geen boordwapens aan de onderkant hadden, bood dit geheel nieuwe mogelijkheden om aan te vallen. De eerste nacht dat dit nieuwe toestel aan de strijd deelnam, de nacht van 11 op 12 juni, schoot majoor Werner Streib, commandant van I/NJG 1, een Stirling neer bij Oploo. Een van de Heinkels 219 die die nacht van Venlo opstegen om de vijandelijke bommenwerpers te onderscheppen, was de G9CB, gevlogen door kapitein (Hauptmann) Hans Dieter Frank, met sergeant-majoor (Oberfeldwebel) Erich Gotter als z'n telegrafist.

De 23 jarige Frank kwam uit Keulen en Gotter (26) uit Breslau. De heldere nacht begunstigde de Duitsers. Nauwelijks waren de Britse bommenwerpers de Nederlandse kust gepasseerd, of de eerste vliegtuigen werden neergeschoten; een Wellington van 429 die bij Stavenisse op Tholen te pletter viel.

Om 01.23 uur was het voor Dieter Frank voor het eerst raak, een Lancaster van 158 Squadron: Dit toestel

stortte neer bij Dinter in Noord Brabant. Binnen 14 minuten had hij een Halifax neergehaald, een toestel van 35 Squadron dat bij Kaathoven terecht kwam. Om 01.48 uur schoot hij z'n derde Halifax neer eveneens van 35 Squadron. Dit vliegtuig raakte de grond bij Veghel. Z'n vierde slachtoffer was opnieuw een Halifax. Deze keer van 77 Squadron. Om 02.24 uur stortte de bommenwerper neer bij Zeist.

Omstreeks deze tijd was 408 Squadron ongeschonden door de Kamhuberlinie gekomen, een gordel met luchtafweergeschut. Het Squadron ontweek de aanvallen van de nachtjagers en liet z'n bommen boven Krefeld vallen. Afschoon het en beetje heilig was en boven het doel een dun wolkendek hing, hadden de eerst aangekomen bommenwerpers het doel met blote oog kunnen zien. De fakkels van de Pathfinders, die op tijd, accuraat en gericht waren uitgeworpen, hadden alle bemanningsleden duidelijk kunnen zien. Vijf minuten nadat de eerste bommen waren gevallen, waren er al grote branden uitgebroken, en om 01.40 en 02.03 uur konden hevige explosies worden waargenomen. Tegen de tijd dat 408 Squadron boven het doel arriveerde, leek de hele stad één grote vuurzee, met rook die opsteeg tot meer dan 4000 meter.

Majoor-vlieger (Squadron Leader) B.E. Harris, commandant van Reichert's 'B' Flight en vliegend met de DT749 'O', rapporteerde later: "Het voornaamste doel werd genaderd met behulp van rode en groene doelmarkers ( T.I. Markers -Target Identification Markers), alsmede met PFF Markers Pathfinder Force Markers - markeringsbommen die grote hoeveelheid licht verspreidden).De rode T.I. Markers waren via het bommenrichttoestel te zien op het moment van afwerpen, dat plaatsvond om 02.04 uur vanaf een hoogte van 4.800 meter op een koers van 120 graden M. De rode T. L Markers zag men omstreeks 02.01 uur als een waterval naar beneden vallen. Het aantal branden bedroeg 25 toen de vliegtuigen naderden, en toen zij om 02.10 uur terugkeerden waren ze overgegaan in 10 heel grote branden. In het doelgebied was om 02.10 uur een oranjekleurige explosie zichtbaar, die vijf seconden duurde. Welbeschouwd een zeer goed geslaagde aanval. "

Van de 705 bommenwerpers die waren opgestegen, bombardeerden er 623 het hoofddoel. Die nacht werd half Krefeld verwoest en meer dan 1.000 inwoners gedood. Echter, 408 Squadron zou voor z'n geslaagde missie offers moeten brengen. Van de dertien vliegtuigen die het telde, zouden er drie op de terugweg worden neergeschoten, een verlies van 23% ( Bomber Command als geheel verloor 43 toestellen, wat in zijn totaliteit neerkomt op een verlies van 6%). Het eerste toestel ging verloren toen het nog boven Duitsland vloog. De bemanning van het vliegtuig vond de dood toen hun vliegtuig neerstortte. ( Zij liggen thans begraven op het Reichswald-kerkhof). Het tweede, de DT772 'E' werd neergeschoten bij Zeist. De totale bemanning, geheel bestaande uit onderofficieren, kwam daarbij om: de piloot Dennis Brooke (zijn werkelijk naam was Blum, maar omdat hij joods was vloog hij onder een aangenomen naam om zichzelf te beschermen als hij gevangen zou worden genomen). Allen liggen begraven op de Algemene Begraafplaats te Amersfoort.

Niet veel later verscheen het vliegtuig van Reichert op de Duitse radar. Dieter Frank was na vijf toestellen te hebben neergeschoten, opnieuw opgestegen om de vijandelijke bommenwerpers te onderscheppen die op de terugweg waren en hij werd op de BB375'T' afgestuurd. De bemanning had hem nog niet gezien toen hij zijn eerste vuurstoot uitbracht op de onderkant van de bommenwerper.

Russel, de navigator, rapporteerde later: 'We werden om 02. 00 uur aangevallen door een jager. Niemand had het toestel opgemerkt.

Mijn persoonlijke mening is dat de eerste aanval plaatsvond vanuit de ongebruikelijke fronthoek en van beneden ". Pridham, de middelste schutter, voegde daaraan toe: 'We hadden geen moeilijkheden ondervonden, totdat wij naar huis vlogen. Toen werden we besprongen door een Duitse jager, naar ik dacht een Messerschmitt 110. Ik had hem helemaal niet gezien tot een seconde voordat hij vuur op ons opende. Hij kwam vanonder ons vandaan en het was onmogelijk geweest hem te ontdekken. '

Uit deze rapporten wordt duidelijk dat een aanval van onderen of een nieuwigheid was voor de bemanning en dat deze voor hen als een complete verrassing kwam. Dieter Frank's eerste stoot trof de romp van de Halifax en veroorzaakte een ravage in het vliegtuig. Searle, de staartschutter, MacLean, de boordmecano, Monahan, de bommenrichter en Dockerill, de telegrafist, werden onmiddellijk gedood. Pridham, in de bovenste geschutskoepel, werd zwaar getroffen in z'n rechterbeen. By Russel die aan z'n navigatortafel zat, kwam een kogel tussen zijn benen door die de pen uit z'n hand schoot.

Reichert was niet geraakt. Via de intercom in het vliegtuig vroeg hij z'n bemanningsleden zich te melden. Tot z'n afgrijzen antwoordden alleen Pridham en Russel. Pridham's stem zei: 'Searle en MacLean zijn dood. ' Niets werd gehoord van Monahan en Dockerill, en aangenomen werd dat ook zij waren gesneuveld. Er was geen tijd om op het ontstellende nieuws te reageren want de He219 zat hen opnieuw op de hielen. Dieter Frank's tweede aanval zette het toestel in brand.

Reichert was nu van zijn koers afgeraakt en hij vloog in feite weer terug naar het oosten. Terwijl hij het vliegtuig draaide realiseerde hij zich dat hij het niet veel langer zou kunnen bedwingen en hij besloot de bemanning opdracht te geven hun parachutes te gebruiken. 'Spring als je kan', schreeuwde hij. 'Ik hou het vliegtuig in de lucht'. Russel sprong het eerst. Onder veel pijn en met bovenmatige inspanning slaagde Pridham er ook in uit het toestel te springen, maar voor Reichert was het te laat. Met hem en de vier dode



bemanningsleden aan boord stortte het vliegtuig in de rivier. Door zijn opofferingsgezindheid redde Reichert echter de levens van twee van z'n bemanningsleden.

Jim Russel kwam terecht op een akker in de buurt van Ameide, ten zuiden van de rivier. Enkele dagen lukte het hem aan gevangenneming te ontkomen door zich op de akkers te verbergen en van z'n noodrantsoenen te leven. In Engeland was hem verteld dat je geluk had als je boven bezet gebied moest springen, omdat de bevolking vriendschappelijk gezind zou zijn en je zou helpen te ontsnappen, en zo waagde hij het er op na een paar dagen bij een boerderij aan te kloppen. Deze was eigendom van de gebroeders 't Lam die helaas geen woord Engels spraken.

Toen hij merkte dat zij hem onmogelijk konden verstaan, ging Russel naar het dorp om hulp te zoeken. Tot z'n grote teleurstelling werd hij daar prompt aan de Duitsers uitgeleverd, waarna hij de rest van de oorlog doorbracht in het krijgsgevangenkamp Stalag Luft 4.

George Pridham was neergekomen in een weiland vol met grazende koeien. Toen hij zag dat zijn been geheel met bloed was bedekt en hij onmiddellijk hulp nodig had, blies hij op de fluit uit z'n noodpakket.

Janus Manschot uit Ameide, die het vliegtuig had zien neer storten, hoorde het gefluit, ging op onderzoek, en ontdekte de onfortuinlijke luchtmachtman. Hij verdween weer om hulp te halen en kwam terug met drie mannen en een brancard. Terwijl zij Pridham naar het huis van dr. J.W. van Putte in de voorstraat in Ameide droegen, arriveerde een auto met twee Duitse militairen. Van Putte verleende eerste hulp, en vertelde daarna aan de Duitsers dat de patient onmiddellijk in een ziekenhuis moest worden opgenomen. De Duitsers brachten Pridham naar het St. Anthonius Ziekenhuis te Utrecht. Vandaar werd hij vervoerd naar de Luftwaffen Lazarett in het Wilhelmina Gasthuis te Amsterdam, waar zijn rechterbeen werd geamputeerd. Pridham bleef daar gedurende zes weken in gezelschap van andere geallieerde luchtmacht militairen. Zij waren echter allen afgesneden van de buitenwereld.

De Nederlandse zusters, aan wie het was verboden de luchtmachtmannen te verzorgen slaagden er niettemin in snoepjes, sigaretten en briefjes op kleine snippers papier, bij de mannen naar binnen te smokkelen.

Een jaar lang bracht Pridham door in verscheidende krijgsgevangenkampen, waaronder Stalag Lut 3 bij Frankfort a.d. Oder, en in kampen in Polen en Litauen. Toen werd hij, in de eerste dagen van juni 1944, door bemiddeling van het Internationale Rode Kruis uitgewisseld tegen Duitse gewonde militairen en keerde hij terug in Engeland.

Hij was nog een van de gelukkigen geweest, want later werden dit soort uitwisselingen beperkt.

Op 18 juni ging hij terug naar Canada, waar hij hetzelfde jaar nog in het huwelijk trad met zijn verloofde.

Na twee jaar in Toronto te hebben gewoond verhuisde hij naar Saint John ( waar hij nog woont).

Hans Dieter Frank, die inmiddels Gruppenkommandeur van I/NJG 1 was geworden, vond samen met zijn telegrafist Gotter de dood bij een vliegtuigongeval op 27 september 1943, toen zijn He 219 boven Celke, ongeveer 25 km ten westen van Hannover, in botsing kwam met een Messerschmitt BF 110. Frank, die 55 neergeschoten vliegtuigen op zijn naam had staan, werd begraven op het kerkhof in Bergen-Gladbach, dichtbij Keulen, en Gotter in z'n woonplaats Breslau.

Het lot van Reichert's toestel bleef voor de Canadezen een mysterie. Niemand zelfs de overgebleven bemanningsleden wisten waar het vliegtuig was neergestort, noch wat er was gebeurd met de mannen die waren omgekomen. Hun nabestaanden gingen ervan uit dat er ergens graven moesten zijn, en sommigen vroegen zelfs kennissen die Europa bezochten op kerkhoven te zoeken naar de namen van hun dierbaren. Er was zo weinig bekend dat toen de familie van MacLean een plaquette plaatste in de kerk in Souris, daarop simpelweg, maar onjuist stond 'In dierbare herinnering aan Gordon Michell MacLean, gesneuveld in actie boven Krefeld, Duitsland, 22 juni 1943. '

In 1977 maakten George Pridham en z'n vrouw een trip naar Europa. Eerst vlogen zij naar Zwitserland, waar zij op de boot stapten en een Rijn-cruise maakten tot aan Rotterdam. Toen zij het onopvallende dorpje Jaarsveld passeerden konden zij niet vermoeden dat zij over de plek heen voeren waar George's toestel was neergestort.

In de herfst van 1983, toen het voorbereidend onderzoek voor dit artikel nog aan de gang was, begon een groepje amateur-duikers onder leiding van Piet Deelen voor het eerst naar het verdwenen vliegtuig te zoeken. Veel stukken en fragmenten ervan, die op de modderige rivierbedding over 800 meter verspreid lagen, konden worden gelokaliseerd. Na vele uren duiken, vond Deelen op 1 december 1984 een van de motoren. De mensen uit Lopik wilden een waardig gedenkteken hebben ter herinnering aan de vijf mannen die waren omgekomen, en de beeldhouwer Jan van Ipenburg ontwierp een uit roestvrij staal vervaardigde 'Gebroken Vleugel' van 5 meter in een steile duikvlucht positie. De geborgen motor werd daarnaast opgesteld. Beide werden geplaatst op een voetstuk, waarop zich als beschutting drie glazen panelen van elk drie meter hoog en twee stevige muren van zwart staal verhieven.

Het gedenkteken kreeg een plaats op de riviervlucht tussen Jaarsveld en de plek waar het vliegtuig in de rivier was gestort.

Op 4 mei 1985 werd het onthuld door de commissaris van de Koningin in de provincie Utrecht, Mr P. van Dijke, en door George Pridham die hiervoor was uitgenodigd door de bevolking van Lopik. Hoewel de vijf mannen officieel als vermist blijven geregistreerd, kon uiteindelijk na 42 jaar op de plaats waar zij waren omgekomen worden gememoreerd.



Ter gelegenheid van Pridham's bezoek werd opnieuw naar overblijfselen van het toestel gedoken, en de vondst van de resten van een parachutebundel, vastgegespt aan draagriemen, deed het vermoeden ontstaan dat Reichert mogelijk nog wel erin was geslaagd z'n parachute om te doen voordat hij neerstortte.

Veel stukken en fragmenten ervan, die op de modderige rivierbedding over 800 meter verspreid lagen, konden worden gelokaliseerd.

Een jaar later op 4 mei 1986, werd het monument geadopteerd door de kinderen van de Eben Haëzer-school te Jaarsveld. Dit soort adopties vinden plaats door de Stichting 'februari 1941'.

Deze Stichting is opgericht naar aanleiding van een donatie door een kinderloos Joods echtpaar uit Amerika. Die schenking is gedaan uit dankbaarheid voor de hulp die Nederlanders tijdens de bezetting aan de Joden hebben gegeven. Op deze manier hoopt men dat de kinderen in Nederland iets zullen begrijpen van wat er tijdens de oorlog in hun omgeving is gebeurd en wat de Geallieerden deden voor onze bevrijding.

**Herdachte groepen:** Geallieerde militairen

**Ontwerper:** Jan van Ipenburg

**Onthulling:** 4 mei 1985

**Vorm en materiaal**

Het monument op Lekdijk Oost te Jaarsveld (gemeente Lopik) is een glazen vitrine met een vliegtuigmotor van een Halifax-bommenwerper. De vitrine wordt doorboord door een vleugel van aluminium. Het monument is 3 meter hoog, 3 meter 20 breed en 2 meter 75 diep. De vleugel is 7 meter hoog. De tekst op de glasplaat is een citaat van de opperhoofd van de Dwamisch-stam.

#### **Teksten**

De tekst op de glasplaat luidt:

'MASSIEF FRONT  
ZIJ WAREN EEN DEEL  
ER UIT GEPLUKT  
GEVALLEN  
HUN IDEAAL  
SCHERP GEKLOOFD  
VAN WAARUIT  
WIJ  
HET DE VLEUGELS  
MOETEN GEVEN  
VER TE DRAGEN  
VOOR VRIJHEID  
1945 - 1985'.

Op de achterkant staan de namen van zeven bemanningsleden. De tekst is van luitenant George Pridham:

'THEY ARE TOGETHER  
FIVE GREAT MEN'.

#### **Symboliek**

Ontwerper Jan van Ipenburg heeft het gedenkteken als volgt omschreven: 'V-vorm, driehoeken, drie uitgangspunten: vrede, vrijheid en verdraagzaamheid. Vierkanten: noord, oost, zuid en west. De cirkel sluit zich om het geheel door een sierbestrating in de vorm van een windroos.'

#### **Locatie**

Het monument is geplaatst op Lekdijk Oost aan de rivier de Lek, ten oosten van de S.L. van Alterenlaan in Jaarsveld (gemeente Lopik).

