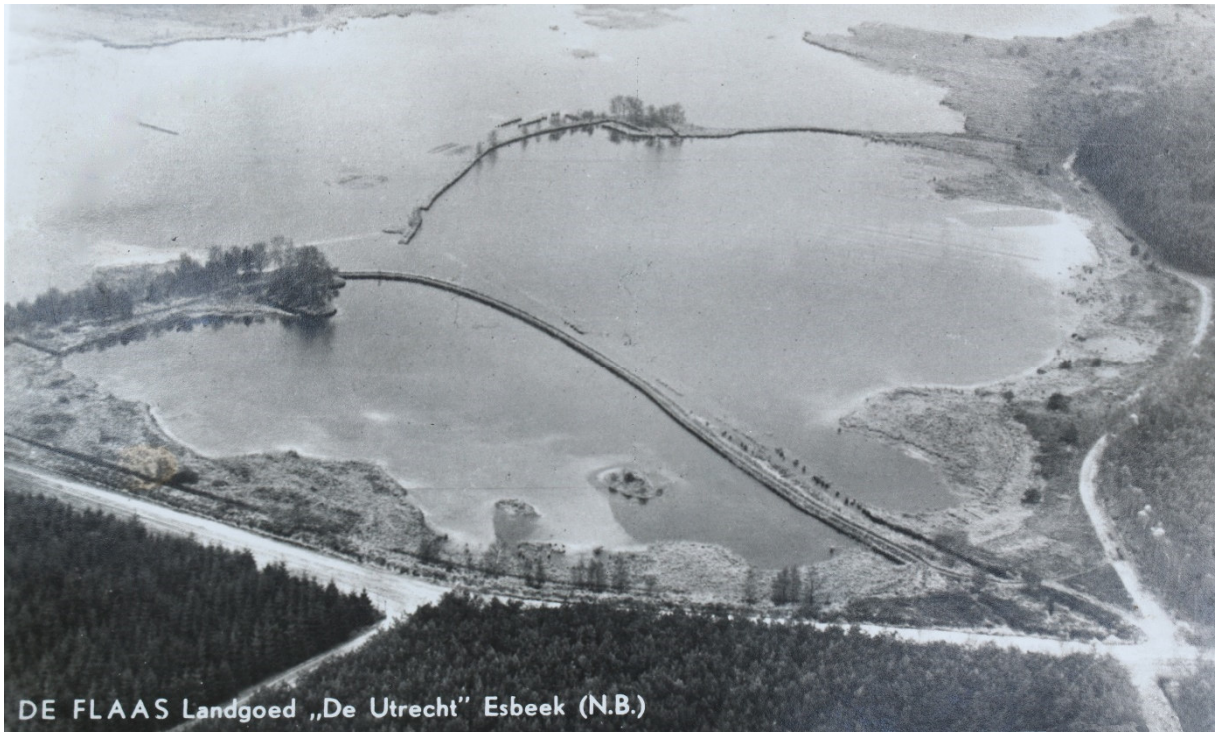
‘DOOD UIT DE HEMEL’ IN ‘THE NIGHT OF THE STRONG WINDS’ – CRASH BIJ DE FLAES 25 MAART 1944

Bart Beex, Thijs Hellings, Jan Roijmans, Ad van Rijswijk en Bert Schilders (september 2022)

Tijdens de oorlog vinden er voortdurend grootschalige aanvallen plaats op doelen in Duitsland. Beoogd wordt een psychologisch en strategisch doel: het breken van de moraal en beëindigen van de oorlog door beperken van doden onder de geallieerde grondtroepen. Vooral worden steden bestookt, zo ook tijdens de zogeheten Slag om Berlijn. Duizenden inwoners van Berlijn verliezen het leven, en duizenden geallieerde vliegeniers. Meer dan 10.000 bommenwerpers verschijnen in die tijd boven de hoofdstad. In de nacht van 24 op 25 maart 1944 voeren 811 toestellen een voorlopig laatste nachtvlucht uit op Berlijn. Eén vindt haar eindbestemming in landgoed De Utrecht, ten zuiden van Hilvarenbeek. Zijn daar nog sporen van terug te vinden?



De Flaas, vermoedelijk jaren ’30 (ansicht KLM Photo)

De Slag om Berlijn

Tijdens de Tweede Wereldoorlog komen op Berlijn meer bommen neer dan op welke stad ook. Naar schatting vijftigduizend mensen sterven, honderdduizenden raken dakloos. Burgers. De gehoopte opstand tegen het Naziregime, een van de doelen van de strategen van de geallieerde luchtmacht, blijft echter uit.
De burger ziet zich geconfronteerd met de nodige gevaren. Omlaag stortende balken, instortende muren, de luchtdruk van de explosieven laten de longen en andere interne organen klappen. In de kelders die bescherming zouden moeten bieden kan hij stikken, verbranden of verdrinken in het bluswater. Met het voortschrijden van de tijd ontbreekt het aan voldoende vluchtmogelijkheden naar kelders en bunkers. Meer en meer waant men zich daar niet veilig. De dood uit de hemel treft vooral weerlozen: vrouwen, kleine kinderen en oude mensen. In tegenstelling tot de soldaten in het veld ontbreekt hen de mogelijkheid zich over te geven.

De strategische luchtoorlog kent in deze fase twee doelen. Ten eerste het verstoren van de oorlogsindustrie in de stad, de vijand overwinnen op het voorterrein. Ten tweede demoraliseren van de bevolking, de Duitsers zouden zich moeten losmaken van Hitler. De strategen in Londen en later die uit Washington nemen de dood van tienduizenden burgers daarbij op de koop toe.
Het 'moreel bombarderen' van Berlijn begint in de zomer van 1940. De Britse premier Winston Churchill hoopt dat de 'morele hefboom' het beste zal werken in de hoofdstad. De eerste aanval in de nacht van 26 augustus 1940 door de Royal Air Force is echter in alle opzichten een ramp: zes van de vijftig bommenwerpers storten neer, een houten stal in een buitenwijk van Berlijn wordt geraakt en twee Duitsers raken licht verwond. Snel echter verbeteren de technieken, de navigatiesystemen nemen toe in precisie alsook de efficiëntie van de bommen. De bommen dwongen de mensen in kelder en bunker en de brandbommen verhinderen dat zij naar buiten kunnen om te redden wat er nog eventueel te redden is. Veel inwoners van Berlijn verliezen hun huis al vrij vroeg; eind november 1943 zijn er al 500.000 daklozen. Tijdens de 19 massale aanvallen die de U.S. Air Force en de Royal Air Force uitvoeren van augustus 1943 tot maart 1944 sterven 9390 burgers.
Bomber Command verliest meer dan vijfhonderd toestellen, met hun bemanningen gesneuveld of gevangengenomen. Een verliescijfer van 5.8%, wat hoger is dan de 5%-grens gezien als het maximum om het operationeel niveau van de RAF te handhaven.

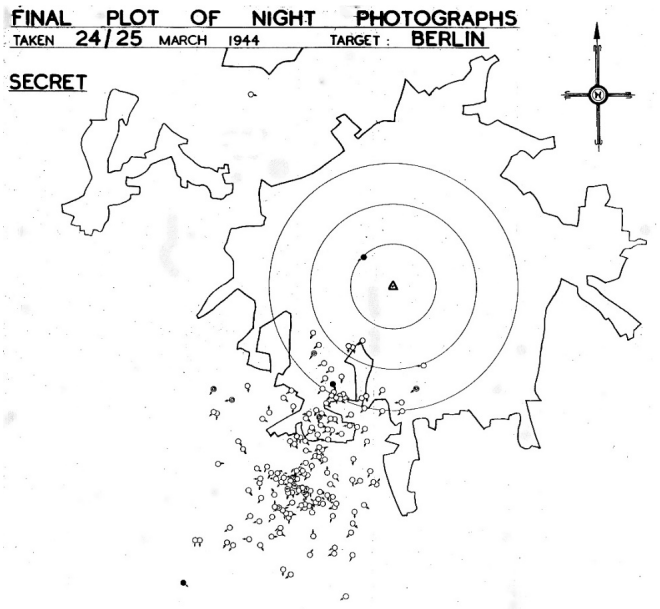
Op het eind van de Slag om Berlijn onderneemt de RAF in de nacht van 24 op 25 maart 1944 een laatste grote vlucht daarbij 8.9% van de aanvalsmacht verliezend. Voor de rest van 1944 liet de RAF Berlijn vrijwel met rust vanwege het tegenvallende resultaat en om over te schakelen naar tactische bombardementen van Frankrijk ter ondersteuning van de geallieerde invasie. Vanaf medio maart 1945 wordt de draad weer opgepakt, eindigend net voor de Russen de stad binnengaan.

Slachtoffers luchtaanval Köln-Müngersdorf, herfst 1944 (Bron: Bundesarchiv)

Nachtvlucht op Berlijn 24 op 25 maart 1944: 'the night of the strong winds'

Richting Berlijn vertrekken er die nacht 18 Mosquitos, 126 Halifaxen en 667 Lancasters. Aanvullend gaan er vluchten onder andere naar Munster, Duisburg, Kiel, vliegvelden in Nederland et cetera. De start van de twintig minuten durende aanval boven Berlijn is gepland om 22 uur 25.

Van de 811 toestellen rapporteren er 660 het primaire doel aangevallen te hebben, en nog eens 26 een alternatief doel. De overige 16% ziet hun vlucht afgebroken (53) of worden gerapporteerd als vermist (72). Laatstgenoemde 72 toestellen gaan naar schatting voor driekwart verloren door flak, een twintigtal door jagers en de rest door niet-vijandelijke handelingen. Zelf vernietigt men drie Duitse toestellen. Een belangrijke rol speelt dat veel bommenwerpers op heen- en terugweg vele mijlen van hun koers afwijken richting het zuiden over zwaar met luchtafweer en zoeklichten verdedigde gebieden. Een aantal komt zelfs terecht boven het zeer zwaar verdedigde Ruhrgebied. Ook dat de afgeworpen markeringen van het te bombarderen gebied afdrijven. De aanval is sterk uiteengeslagen. Dit als gevolg van een niet voorspelde zeer hevige noordenwind op een hoogte van 21.000 voet van 105 mijl per uur werd gemeten, tegen een windsnelheid van 65 mph op de thuisbasis. Op basis van foto-opnamen berekenen de analisten dat minimaal 43 en maximaal 159 toestellen het doelgebied hebben gebombardeerd. En nog eens 29 tot 107 een gebied binnen drie mijl van het doelgebied. Beschadigt worden de Siemensfabrieken in Siemsstadt en 73 andere fabrieken werden geraakt waaronder die Deutsche Industriewerke in Spandau, Schering AG, herstelwerkplaatsen op Tempelhof, gasfabrieken, energiecentrale, slachthuizen, barakken en kampen.
Aldus samengevat het Nachtvluchtrapport vrijgegeven 19 juni 1944. Deze nacht zal bij Bomber Command bekend gaan staan als 'The night of the strong winds'.



Plot van nachtopnamen 24/25 maart 1944 Berlijn

Dagboekbrieven uit Berlijn van Harm Waterborg

Terug naar Berlijn, naar de aanval. Nu zoals beleefd vanaf de grond. Student medicijnen Harm Waterborg verblijft in Berlijn in de jaren 1943-1944. Met zijn ouders en geliefde Ruth correspondeert hij over zijn belevenissen.
Op 24 maart 1944 staat hij op het punt een bezoek te brengen aan Potsdam als *Luftgefahr 15* klinkt. Hij zet zijn helm op, hangt het gasmasker om zijn hals en sleept zijn koffers naar beneden. Een fikse dagaanval van de Amerikanen volgt. Het ziekenhuis waar hij werkt blijft gespaard, maar een kilometer verderop in de richting van het centrum van de stad ziet hij een dikke muur van rookwolken. Hij gaat kijken: 'branden aan alle kanten, huizen tot ruïnes gemalen en de straat op tal van plaatsen omgeploegd door de bommen. In een deel van de Müllerstrasse, ter lengte van ongeveer een kilometer, liggen minstens 78 fosforbrandbommen, die overal gaten hebben veroorzaakt van een halve meter diep en een meter in doorsnee die alle huizen links en rechts met fosfor hebben bespoten.

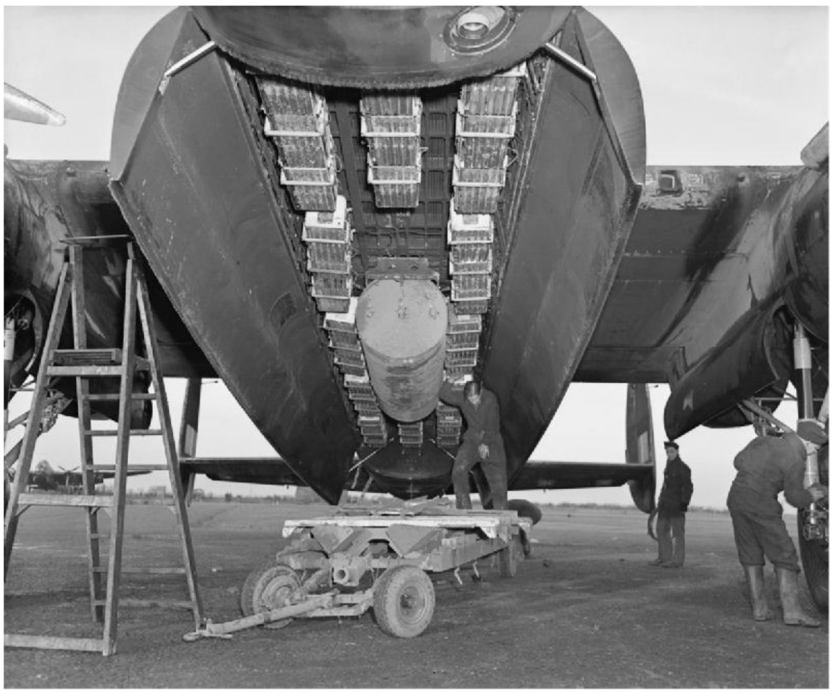
Die fosforbommen bestaan grotendeels uit een zeer licht ontbrandbaar mengsel van benzine, benzol en rubber of kunsthars, waar een klein percentage witte fosfor doorheen is gemengd. Bij de ontploffing wordt dit vrij dunne mengsel naar alle kanten toe gespoten en vliegt onmiddellijk in brand.

(…) De brief was al dicht, maar hij moet nog even open. In de avond van 24 maart tussen 9 uur en halftwaalf grote aanval op Berlijn. De hele binnenstad van oost tot west één grote vuurstorm.

(…) Berlijn, 26 maart 1944. Zoals ik nog met potlood onder de vorige brief had geschreven, hebben we op de avond van de 24ste nog een zware aanval meegemaakt. Er waren blijkbaar nogal wat nachtjagers in de lucht, want de flak bleef vrijwel gedurende de gehele aanval werkeloos. Deze stilte was bepaald luguber, want ieder vliegtuig dat er in de lucht was, konden we horen vliegen. Daar waren er, die zwaar en monotoon voortschoven door de lucht en daar waren er die bochten draaiden en loopings maakten. Dat waren bommenwerpers en nachtjagers. Verder scheen het stil te zijn. Maar het was niet stil, alleen ons oor kon geen verschil in toon horen in de voortdurende bommenregen, die op het zuiden van de stad neerviel, en die bij ons in het noordwesten klonk als het ver verwijderde gebrom van een paar dozijn zware oceaanstomers. We voelden dat er bommen vielen, want de grond dreunde en schudde heel fijntjes als bij een verwijderde aardbeving heen en weer. We zagen dat er bommen vielen, want de lichten brandden onregelmatig, zwak, met een vuil geelbruine kleur. Dit zwakke ongelijkmatige [patroon] wijst op een groot aantal kortsluitingen, veroorzaakt door tal van instortende huizen in deze fikse bommenregen.
Toen we na de aanval op het dak gingen kijken –een voorzorgsmaatregel, die we steeds nemen om na te gaan of er misschien door blindgangers gaten in het dak zijn geslagen- zagen we der zuidwestelijker, zuidelijke en zuidoostelijke hemel door een zware vuurgloed roodgekleurd. Ofschoon de branden naar schatting minstens tien kilometer ver weg waren, was de nacht zo helder verlicht, dat we er de krant bij hadden kunnen lezen. Blijkbaar is er, ondanks de nachtjagers een aaneengesloten bommentapijt gelegd, dat alles over een lengte van 15 kilometer en een breedte van 2 kilometer met de grond gelijk heeft gemaakt. De branden waren zo uitgestrekt en hevig, dat er aan blussen nauwelijks te denken viel. Alleen de rand van het bommentapijt kon in bewerking worden genomen. Het centrum van de vuurstorm kon niet worden bereikt. Enige duizenden mensen zijn bij deze aanval om het leven gekomen. Niet doordat ze een bom op hun hoofd kregen, maar omdat ze geen gelegenheid hadden om uit hun kelders te komen en de vuurstorm te ontvluchten. Verschillende grote fabrieken van Mauser en Telefunken, Adler en Mercedes zijn volkomen verwoest. Op verschillende plaatsen zijn voltreffers gevallen. Daar is niemand meer levend uitgekomen om te vertellen wat die mensen in de laatste seconden van hun leven hebben meegemaakt en ondervonden.’

Bail-out Lancaster Mark I ME 672

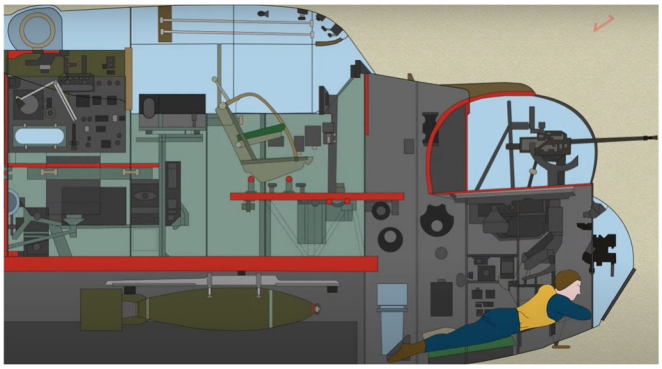
Met aan boord de 'Usual' lading van een 4.000 ponder 'Cookie' en de nodige brandbommen, variërend van 4 tot 30 pond en flares vertrekt die avond om twee minuten over zeven vanaf basis Dunholm Lodge in Lincolnshire de zeven bemanningsleden tellende Lancaster type I van 44 Rhodesian squadron voor een lange, zeven uur durende vlucht, vlucht naar Berlijn. Hun fonkelnieuw toestel, met code 'A for Apple', heeft nog geen drie weken daarvoor de productieruimte bij Vickers verlaten en slechts driemaal ingezet in een operatie van de eenheid. Het heeft aan boord speciale uitrusting als Gee-radionavigatieapparatuur en H2S-radar. Nog twaalf toestellen van het squadron kiezen rond genoemd tijdstip het luchtruim richting hetzelfde doel.

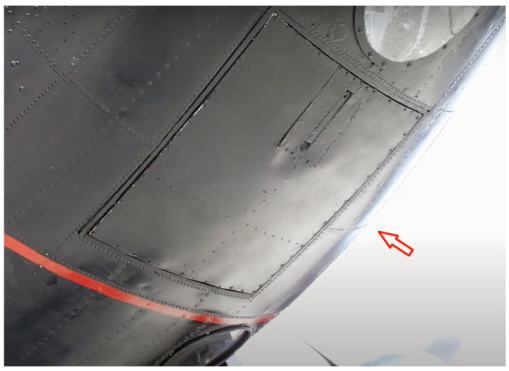


'The Usual' 4000-ponder en containers waarin brandbommen.

Michael 'Mike' Fedoruk

In *Evasive action* door zijn broer uitgegeven, doet de op 29 augustus 1921 in Two Hills in Alta geboren Canadees Michael (Mike) Fedoruk, student in het burgerlijk leven en de enig overlevende van toestel ME672, verhaal van zijn belevenissen. Hij zou nog dertien maanden in door Duitsers bezet Nederland verblijven.
Wegens gezondheidsproblemen (mazelen) van de eigen piloot kan zijn hele team niet op missie, terwijl Edward (Ed) Dunn, bommenrichter van een team onder leiding van piloot Hayes verkouden is. Twee bommenrichters wisselen daarom tijdelijk van team. Op missie naar Berlijn gaat Fedoruk aldus met een andere bemanning dan die van zijn eerdere vluchten. Als vervanger van bomb-aimer Dunn vertrekt hij met P/O Bernard M. Hayes (pilot), Sgt. Maurice Ella (flight engineer), Sgt. R.G.H. Wellfare (navigator), Sgt. W.K. Walker (wireless operator), Sgt. K.L. Radcliffe (mid-upper-gunner) en Sgt. W.G. Perrie (rear gunner).
Zij droppen circa 9360 pond aan explosieven boven Berlijn. Een Cookie om explosies te veroorzaken en de nodige brandbommen van 4 tot 30 pond om branden te veroorzaken. “Bombs gone”, klinkt het over de intercom. DE piloot reageert met: “Thank God, they are gone”. Op enig moment blijken zij zich boven de Elbe te bevinden en richting Ruhrgebied te vliegen in plaats van via de meer noordelijke route langs de Noorse kust. De piloot zet door. Ze zien zich geconfronteerd met hevig flakvuur maar weten te voorkomen geraakt te worden. Een Duitse jager duikt vervolgens van onder en achter op. Even later worden een motor links uitgeschakeld en de andere vat vlam. Het toestel is een ‘blazing torch in the dark sky’. De Luchtbescherming Oirschot neemt om 00:35 een vuurgloed waar richting Eindhoven. Nachtjagerpiloot Oberleutnant Josef Nabrich (1921-1944) van 3./NJG 1 opererend in een Heinkel He 219 vanaf vliegveld Venlo claimt het toestel neergehaald te hebben. Ad van Lingen oppert in zijn Kroniek van de Luchtoorlog rond Eindhoven dat de Flak Welschap wellicht een rol speelde. Op dat moment zouden daar behalve het nodige middelzwaar en licht luchtafweer drie batterijen (15 stukken) 8.8 cm Flak hebben gestaan. Meest waarschijnlijk is evenwel het neerhalen door genoemde Nabrich.





Positie van bommenrichter en parachuteluik in de neus van een Lancaster

Hoe dan ook, de piloot beveelt uit te stappen. ‘Bomb-aimer, bailing out’, is het antwoord. Omdat hij als bommenrichter in een compartiment zit met directe toegang tot een ontsnappingsluik kan hij snel het toestel verlaten. Op een hoogte van 15-16 duizend voet stapt Fedoruk rond half een (locale tijd) in de ochtend het vliegtuig en maakt zijn eerste en enige parachutesprong. Het toestel crasht in Lage Mierde bij het ven De Flaas zonder dat hij iets daarvan waarneemt; zelf belandt hij, vrij hard neerkomend en met hevig kloppend hart, westelijk van Eindhoven op boerenland, neemt zijn parachute bijeen, verstopt die onder een struik en houdt zich die nacht en de daaropvolgende dag schuil in een nabijgelegen bos. Daar verstopt hij zijn parachuteharnas en mae-west. Hij begeeft zich vervolgens in zuidwestelijke richting en die nacht en dag weer in een bos. Daarop loopt hij die nacht weer verder en komt op een gegeven moment bij een richtingaanwijzer aanduidend de richting naar Tilburg en naar Eindhoven. Verblijft een tweetal weken in Hooge Mierde en komt via omwegen, geholpen door het verzet, vervolgens terecht in Gelderland waar hij verblijft tot de bevrijding door Canadezen in april 1945. Eerst dan komt zijn familie te weten dat hij nog leeft. Na terugkeer wordt hij

verhoord op 12 april 1945. De namen van de andere bemanningsleden weet hij niet; slechts die van de piloot: Hayes of Haynes.

Afscheidsmaal Fedoruk en twee andere ondergedoken piloten bij de familie Ottens in Amersfoort alvorens naar volgend onderduikadres te gaan, april 1944

Fedoruk met andere ondergedoken piloten bij de familie Koeslag in Laren, 30 mei 1944. Vierde van rechts, laatste rij.

Vijf van de omgekomen bemanningsleden (RAFVR) worden begraven op de Algemene Begraafplaats in Woensel: Bernard Michael Hayes (26, getrouwd met Ena Beatrice Hayes), James Maurice Ella (20), Richard Henry John Wellfare (20), Wilfred Keith Walker (21) en William Griffin Perrie (22). Kenneth Lloyd Radcliffe (22) van de RCAF wordt in november 1945 overgebracht naar de Canadian War Cemetery in Groesbeek. In 1974 krijgt laatstgenoemde een meer naar hem genoemd in Manitoba: het Radcliffe Lake.

Radcliffe

Mike's verhaal krijgt nog een bijzonder staartje als op 26 maart zijn gebruikelijke bemanning op missie wordt gestuurd. Als bommenrichter gaat de man mee die hij kort daarvoor had vervangen. Ook dit toestel wordt op de terugweg neergeschoten. Met opnieuw als enig overlevende de bommenrichter. Zijn 'oude' bemanning sneuvelde in zijn geheel. In 2006 overlijdt Michael Fedoruk op 84-jarige leeftijd.

De bemanning van Lancaster 'C for Charlie' van No 44 Squadron proberen zich op te warmen in hun nissenhut op Dunholm Lodge na terugkeer van een vlucht op Stuttgart op 20 februari 1944. Een maand later zijn de meesten gesneuveld. Vooraan gehurkt Fedoruk (Bron: Imperial War Museum)

Getuigenis Louis Jansen

In 2001 bezoekt de dan 80-jarige Fedoruk Nederland en ontmoet Louis Jansen op het moment van neerstorten van de bommenwerper 12 jaar. Via hem verneemt Mike meer in detail het lot van de bemanning.

Louis is twaalf als hij in de ochtend de plek van de crash bezoekt met zijn vader die juist is thuisgekomen van zijn nachtdienst als douane-beambte. Een Duitse ploeg was bezig met het ruimen van de slachtoffers. Een halve eeuw lang zal het lot van het zevende bemanningslid, bommenrichter Fedoruk, hem blijven achtervolgen. Eerst in 1994 ontstaat schriftelijk contact met een brief, integraal opgenomen als het afsluitend hoofdstuk in *Evasive Action*. Uit die brief komt onderstaande tekst.

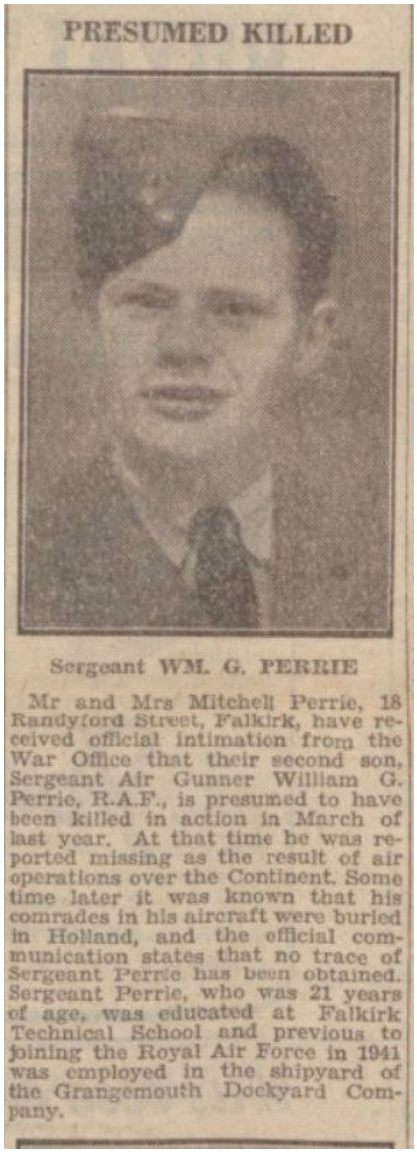
'…we were living in Lage-Mierde (near Hooge-Mierde) during the World War II from 16 January 1943 till 25 May 1948. My parents, three sisters, my brother and me were living in a house about 5 km of the great fen "De Flaes" in Lage-Mierde (N.Br.).
During the war my father was working as section-chief of the customs-officers and I remember that he had night service in the same night that "your" plane crashed in a wood near "De Flaes" about 60 metres of the fen. Early in the morning he came home and told that the Germans had shot down a heavy bomber and he was crashed near De Flaes. My father said: I shall go and have a look. Perhaps I can help anybody. He saw my curiosity and he asked me or I would drive along with him on his bike. I was twelve years old and of course I would it. Later I would regret my conclusion many years? Then we were driving away to the Fen De Flaes and after some time we saw dense clouds of smoke over the wood near the fen and then many trees burning or charred and smoking. Your plane was exploded and there was a very great crater but not deep. Just before me, on a hill there was laying a crew member on his right side and just as he was jumped out of the plane. His head was total charred and the rest of his body was badly burned. I saw some chords of his chute and his beige knitted long socks with a very nice cable stitch (to his knee). Then I saw over the hill in the crater two total charred bodies together. They were sitting still in their chairs. (Four of five persons were looking there into the pieces of the wreck. Germans?) I didn't know it sure. In the meantime arrived a boy[1] who told me to follow a gangway I should another crew member. I did it and I saw nothing. Thus looking in the air I turned round myself and did a step forward and then I touched something. It was the charred body of another crew member and he was squatting and very small. He was holding his left hand before his face, and with his right hand he made a gesture. I was frightened enormously and scampered away. I found it terrible. My father called me back and I obeyed willingly…
My father told me that the rear-gunner was sitting dead in his gun turret and that the Germans, the turret and the gunner already had pulled out, the Flaes and loaded them in a truck.

We went home and on the way we couldn't speak any word. In the afternoon the farmer 'Aarts' found in the corn field behind his farm the sixth crew member. He left the plane too late and his chute was opened partly. People in Lage-Mierde said the plane was a Flying Fortress and that whole the crew was killed in action; but there were only six members killed in action (KIA) and therefore I couldn't believe it, that the story of the people was true.'
Vervolgens beschrijft Jansen zijn in 1985 gestart onderzoek naar het zevende bemanningslid met het genoemde resultaat.

---

1 Mogelijk de door Jan van Helvoirt (2014) genoemde Herman Wormgoor, 11 jaar oud op dat moment, die getuige zou zijn geweest van het op de kant van de Flaas trekken van de koepel. Hij zou daarbij de naamplaatjes gezien hebben van de boordschutter van de koepel (Perrie, BB). Zijn vader, rentmeester Herman Wormgoor senior, liet de resten van het wrak weghalen door Tilburgse opkopers.

Het zal overigens waarschijnlijk niet erg druk zijn geweest aan ramptoeristen en souvenirjagers. Op het moment van de crash was de Mispeleindsche heide, inclusief de Flaas, door de Bauleitung van de Luftwaffe Eindhoven vanaf eind 1940 tot gesloten gebied, Sperrgebiet, verklaard. Het viel binnen de gevarenzone van het Duits vliegoefenterrein op de Landschotse heide. Op enig moment mogen boeren het gebied betreden om hun gronden te bewerken op eigen risico.
In de winter van 1942 schaatsen de schaatsliefhebbers uit De Mierden niet op de Flaas, maar op een ven in de Wellenseindsche heide achter Boonman en op het Panneven, het Zwartven en het voortje. Zo kon men lezen in een bekendmaking in de publicatiekast aan het gemeentehuis.



PRESUMED KILLED

Sergeant WM. G. PERRIE

Mr and Mrs Mitchell Perrie, 18 Randyford Street, Falkirk, have received official intimation from the War Office that their second son, Sergeant Air Gunner William G. Perrie, R.A.F., is presumed to have been killed in action in March of last year. At that time he was reported missing as the result of air operations over the Continent. Some time later it was known that his comrades in his aircraft were buried in Holland, and the official communication states that no trace of Sergeant Perrie has been obtained. Sergeant Perrie, who was 21 years of age, was educated at Falkirk Technical School and previous to joining the Royal Air Force in 1941 was employed in the shipyard of the Grangemouth Dockyard Company.

Krantenbericht van vermissing van de staartschutter, Perrie.

Sporen crash in het landschap en in de bodem anno 2022

Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945 doet onderzoek naar tijdens de oorlog gecrashte vliegtuigen. Daarvan wordt ook een database bijgehouden. Deze crash staat daarin geregistreerd begin 2022 als ‘Crashed in swamp area De Flaes at Lage Mierde’. Met dat als vertrekpunt is vervolgens eerst nader bronnenonderzoek gedaan.
Een belangrijke bron bleek het voorgaand weergegeven verslag van Louis Jansen. Vervolgens leidden luchtfoto’s en een gedetailleerde hoogtekaart waarop ook niet-natuurlijke bodemverstoringen waar

te nemen zijn tot een potentiele locatie. Informatie van een oud-bosmedewerker onderstreepte nog eens de juistheid daarvan.

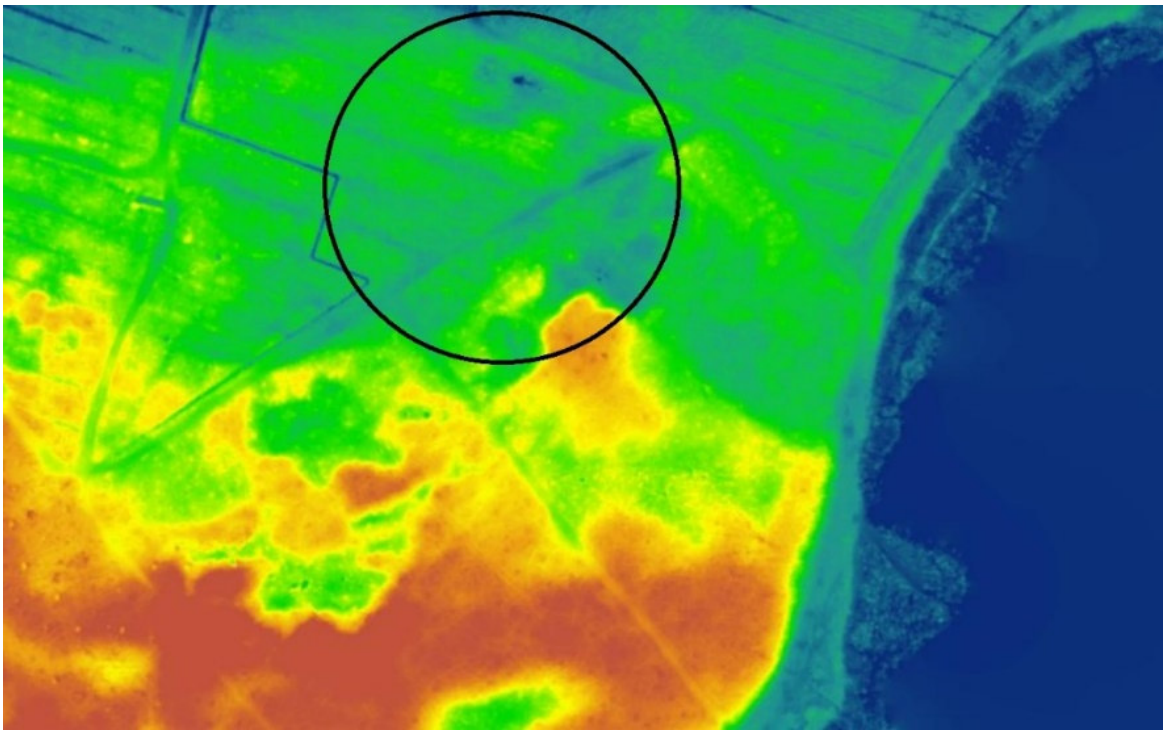
Het was duidelijk dat gezocht moest worden binnen het hieronder aangeduide gebied. Meer in het bijzonder 'achter de kleedhokjes' die daar nog steeds staan van uit de tijd dat in Flaas een bad- en zwemgelegenheid was.

De Flaas met globale aanduiding locatiezone crash

Omdat een crash als deze ongetwijfeld sporen nalaat in het bosgebied, denk aan brand en rooien delen bos voor herbeplanten, zijn luchtfoto's bekeken van na de oorlog die voldoende resolutie hebben en van geschikte hoogte zijn genomen. Onderstaande foto uit 1955 toont een in eerdere jaren met bomen bebost en nu aangetast deel van een bosvak ter hoogte van de kleedhokjes. Hoogstwaarschijnlijk ten gevolge van het rooien van de opstand terplekke van de crash. Een luchtopname op 28 mei 1944 op een hoogte van 28.000 voet toont overigens geen enkel waarneembaar spoor van het toestel.

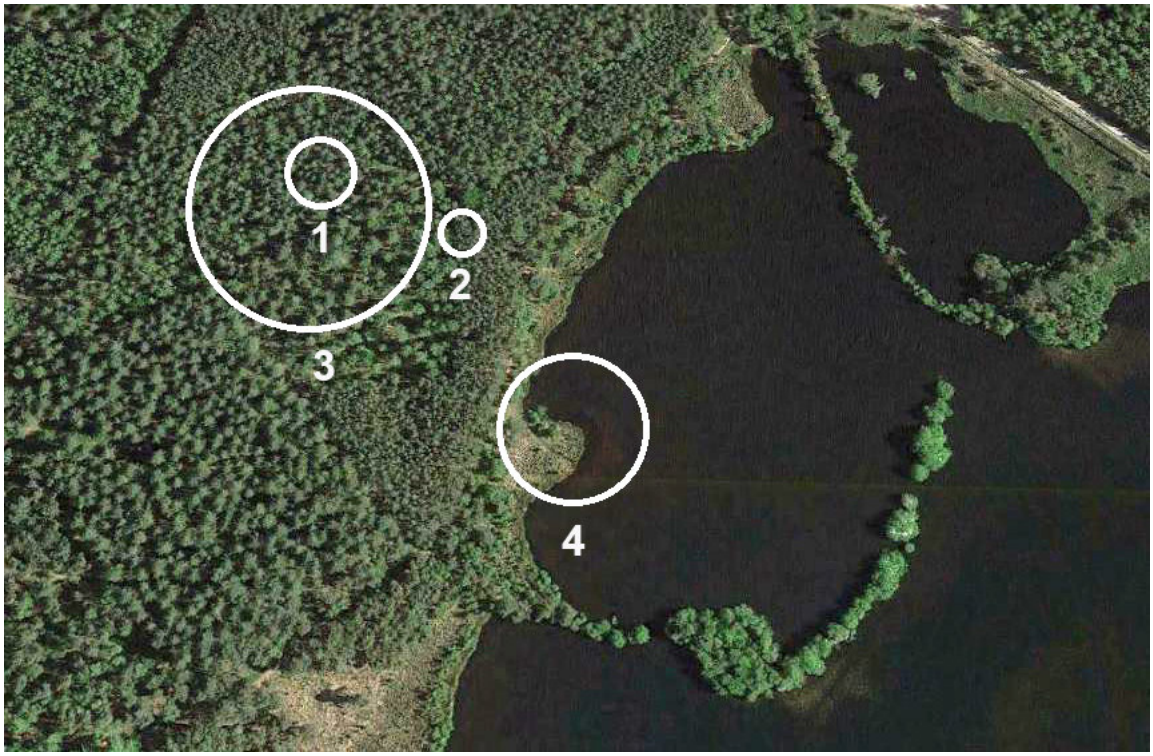
Uitsnede luchtfotos 1955 en 28 mei 1944.

Op onderstaande hoogtekaart zoomen we nog verder in en zijn, binnen de geprojecteerde cirkel, bodemverstoringen waar te nemen die mogelijk te herleiden zijn tot de crash.



Hoogtekaart met in roodbruin de hogere stuifduinen

Na verkregen toestemming van de rentmeester van landgoed De Utrecht is daarna met metaaldetector meer gericht gespeurd naar metalen restanten.



Zones met vondstmateriaal

Op de crashsite zijn een aantal stevige verstoringen van het reliëf waar te nemen die zich uitstrekken over enkele tientallen meters (cirkel 1). Deze zijn ook waar te nemen op de hoogtekaart. Zij zijn het gevolg van de crash, bergingsactiviteiten en latere –helaas niet gedocumenteerde- vergravingen door 'schatzoekers', naar het zich laat aanzien een aantal decennia terug. In en rond de aanwezige structuur veelal teruggeworpen resten. Verschillende met kenmerken van explosie.
Verder is op één plek sprake van wat als een dumpplek is te karakteriseren: in de kuil (cirkel 2) bevindt zich een diversiteit aan (ijzeren) vliegtuigmateriaal, maar ook bijvoorbeeld meer recent glas. Verondersteld wordt dat hier wellicht sprake is van uit en direct nabij het ven geruimd materiaal.
In de ruimere omgeving van de grondsporen sterk versplinterd materiaal en als gevolg van genoemde schatgraversactiviteiten zijn veel fragmenten (schatting: voor 90%) die na opgraven door bedoelde onderzoekers niet zijn meegenomen maar bij nabije bomen zijn achtergelaten (cirkel 3).

De droge zomer en daarmee het laag staan van het waterniveau nodigde ook uit grotere delen van het ven De Flaas af te zoeken. Dat geldt niet voor het diepere gedeelte dat in het verleden gelegenheid tot zwemmen bood (cirkel 4). De vondsten beperkten zich ook hier tot sterk gefragmenteerd materiaal, veelal onherkenbare delen van romp, motor(en) en vleugel(s). Relatief veel ijzer. Aluminiumdelen veelal, zoals gebruikelijk, grotendeels geoxideerd en opgelost.

Al met al is een reconstructie van het gebeuren aan de hand van vondsten beperkt mogelijk vanwege de zware aantasting van de site. Materiaal is in het verleden in eerste fase geruimd vrij direct na het neerstorten van de te recyclen materialen, gevolgd door de beheerder ten behoeve van de bosbouw (rooien en herplant) en wellicht de landschappelijke-recreatieve functie van de Flaas, denk daarbij in het bijzonder aan de functie van bad- en zwemgelegenheid waar de staartkoepel neerkwam. En finaal door metaaldetectie in een meer recent verleden. Het anno 2022 aan te treffen materiaal betreft daardoor een bijzondere selectie.
Dit verhinderd niet als scenario te schetsen dat de Lancaster vanuit oostelijke richting over de Flaas gekomen zal zijn, in redelijk vlakke vlucht, en in de rand van het ven, met de koepel van de staartschutter, waarschijnlijk vleugel(s) en motor(en) verloor om vervolgens finaal te crashen, exploderen en uit te branden op 100-150 meter westelijk van de oever van het ven op grondgebied van toen de gemeente De Mierden.

Voor- en achterzijde 'gaaf' restant bekleding toestel aangetroffen in het ven.

Het vervolg van de strijd in West-Europa

Hayes en vijf van zijn medebemanningsleden gaven hun leven in de Slag om Berlijn. Die slag evaluerend direct na de oorlog moet het Amerikaanse bezettingsleger concluderen dat het defaitisme bij burgers na de shock van een eerste luchtaanval alleen maar toeneemt. En een opeenstapeling van dergelijke ervaringen afstompt. 'De ziel komt niet in opstand, maar krimpt ineen. Apathie en neerslachtigheid voeren de boventoon. Er ontstaat een overweldigend verlangen om te slapen. Geen enkel verlangen om Hitler ten val te brengen.'
De luchtoorlog heeft gedurende de hele oorlog vele tienduizenden vliegeniers en burgers het leven gekost. Ook hebben ze de grondoorlog mede mogelijk gemaakt. Het massaal bombarderen van steden voorkwam echter niet dat grondtroepen alsnog de oversteek naar het vasteland moesten maken en al strijdend een spoor van dood, verderf en vernieling tot aan Berlijn achterlieten.

Bronnen o.a.:

Bomber Command,
Night Raid report No. 562, Lost Chart en Form 78.
Claessen, I. en B. Swart (1984),
Het Landgoed “De Utrecht”. Historisch onderzoek naar het beheer van bossen en natuurterreinen.
Fedoruk, E. (2005),
Evasive action – A Canadian airman’s tale of Dutch heroism.
Zie ook www.thememoryproject.com
Friedrich, J. (2002),
Der Brand – Deutschland im Bombenkrieg 1940-1945.
Nationaal Archief Londen,
Operations Record Book 444 Squadron, E.& E. Report M. Fedoruk.
Rooij, E. de en A. van Kuilenburg (z.j.),
Landgoed De Utrecht. Cultuurhistorische analyse.
Waterborg, R. (2006),
Dagboekbrieven Berlijn 1943-1944