

Voorwoord,

In 1949 werd het monument bij de Kruiskerk onthuld, een plek die jarenlang de herinnering levend zou houden aan vijf mannen die hun leven gaven in een tijd van oorlog. In 1987 kwam er een nieuwe traditie: het jaarlijkse bezoek van schoolkinderen, die in het kader van adopteer een monument stilstonden bij deze geschiedenis. In 2025 wordt het verhaal van deze vijf mannen opnieuw verteld. Hun namen staan gegraveerd op het monument, maar nu worden ook hun levens en hun reis naar Burgum belicht.

Dit boekje neemt je mee naar 1941, een tijd die voor velen misschien ver weg lijkt, maar waarvan de echo nog steeds voelbaar is. Het vertelt het verhaal van vijf mannen, van verschillende leeftijden en uit diverse landen, die samen op reis gingen naar een bestemming die ze niet hadden kunnen voorzien. Hun reis eindigde in Burgum, maar hun verhaal is meer dan alleen geschiedenis. Het is een verhaal van opoffering, moed en de keuzes die in tijden van conflict gemaakt moeten worden.

Hoewel de gebeurtenissen van 1941 ver in het verleden liggen, zijn er nog steeds parallellen met de tijd waarin we nu leven. Dit boekje brengt die geschiedenis tot leven, zodat we niet alleen leren, maar ook beseffen hoe belangrijk het is om herinneringen te bewaren. Zoals Helmut Kohl het treffend verwoordde: "Als je het verleden niet kent, kun je het heden niet begrijpen en de toekomst niet vormgeven."

Een speciaal woord van dank aan Siebe Siebenga voor het verzamelen van alle gegevens en de verwerking ervan. We zijn dankbaar dat dit verhaal nu zo compleet mogelijk is opgeschreven. We nodigen je uit om dit verhaal te lezen en stil te staan bij de betekenis ervan.

Zo krijgt het een plek in de herinnering van toekomstige generaties. Zo bouwen we samen vanuit initiatief "Burgum deelt 80 jaar vrijheid" aan de brège nei de takomst.

Richine van der Hoek, voorzitter Dorpsbelangen Burgum
Geesje Duursma, voorzitter Oranje Ferbynt

Burgum, april 2025

Foto: Dodenherdenking
2022 ©Wâldnet



DE LUCHTOORLOG EN (VLEGVELD) FLIEGERHORST LEEUWARDEN

Na het bombardement op Rotterdam in 1940 geeft Nederland zich over. De oude waterlinies hebben geen stand gehouden tegen de Duitse Luftwaffe. Op dat moment heeft Duitsland één van de modernste luchtmachten. Snel oprukkende grondtroepen worden tijdens een verrassingsaanval ondersteund door de Luftwaffe. Daarbij kunnen duikbommenwerpers specifieke doelen uitschakelen.

Op 10 juli 1940 begint de Slag om Engeland, de poging van de Luftwaffe om de Royal Air Force te verslaan door middel van luchtgevechten en het bombarderen van de vliegvelden. De luchtmachtbasis bij Leeuwarden (tegenwoordig vliegbasis Leeuwarden) speelde een belangrijke rol in de luchtverdediging van nazi-Duitsland, met name tegen de Britse en Amerikaanse bommenwerpers die over Nederland vlogen op weg naar doelen in Duitsland.

Duitsland wordt gedwongen om defensieve maatregelen te nemen omdat het land de luchtoorlog met Engeland heeft verloren. Bij de meeste voormalige Nederlandse vliegvelden is de schade al gerepareerd van de aanvallen in de meidagen. Enkele anderen worden van landingsveld uitgebreid tot complete vliegvelden. Daarnaast wordt radar als vrij nieuwe uitvinding op grote schaal gebruikt. Aan de kust worden radarstations gebouwd die op honderden kilometers afstand geallieerde toestellen kunnen detecteren. Om de Britse nachtelijke aanvallen het hoofd te kunnen bieden is een keten van grondradarstations gebouwd, het Himmelbettsysteem. Hiermee worden Duitse nachtjagers naar de Britse bommenwerpers geleid.

In de zomer van 1941 wordt geconstateerd dat de individuele nachtelijke bombardementen van de Royal Air Force nauwelijks effectief zijn. Een hervorming in de wijze van aanvallen is noodzakelijk. Er wordt bij de geallieerden in een razend tempo gebouwd aan vliegtuigen en er worden snel grote aantallen bemanningsleden opgeleid. Op 10 november 1941 zegt premier Winston Churchill dat de Britse luchtmacht nu minstens even sterk is als die van de Luftwaffe.

Foto op de achtergrond: 24 februari 1944. Het vliegveld Leeuwarden, Duitsers noemden de basis 'Fliegerhorst Leeuwarden', werd op 24 februari 1944 door Marauders van de 387ste Bomb Group gebombardeerd. De rookwolken van de ontstane branden waren tot in de zuidwesthoek van Friesland waar te nemen.

DE RAMP BIJ DE KRUISKERK

In de schemeravond op 6 september 1941 om 20.37 uur vertrok op het vliegveld R.A.F. Middleton St George een bij elkaar gevoegde bemanning in een Whitley V bommenwerper. Natuurlijk hoopten hun opleidingsmeesters dat ze blind op elkaar konden vertrouwen als ze in hun kist kropen. Het was één van hun eerste, zo niet de eerste echt gevaarlijke missie naar de rubberfabrieken in Hüls.

In de cockpit namen piloot/officier Frank Benard Thorpe en Sgt. Piloot Cyril Vincent Matheson hun plek in. Het waren zogenaamde "college boys": jongens die gestudeerd hadden op scholen zoals Cambridge. Beiden waren ze nog maar 22 jaar, maar ze hadden de hoogste rang aan boord. Ze mochten nu hun leiderschap tonen. De piloot was verantwoordelijk voor de veilige opstijging, navigatie en landing. Dit omvatte o.a. het handmatig controleren van de besturing.

In de staart nam de 30-jarige sergeant Charles James Storer plaats. Hij had de taak als radiotelegrafist-boordschutter de bommenwerper in goede banen te leiden en te schieten als het nodig was. De Whitley had bemanningsleden die meerdere functies kenden, vooral omdat het een relatief vroeg type bommenwerper was met beperkte ruimte en technische middelen.

De observer of waarnemer had als taak de kaart te lezen en te navigeren en een eventuele schadeanalyse te maken. Deze functie werd bekleed door de 28-jarige Australiër sergeant David Victor Logan.

In de neus van de Whitley V zat nog een Wireless Operator/Airgunner (radiotelegrafist en boordschutter). Dat was de 31-jarige Nieuw- Zeelander sergeant Geoffrey Carman. Het is niet bekend of Geoffrey op dat moment nog last had van zijn eerder opgelopen oorbeschadiging. Zijn laatste doktersbezoek was op 7 juli 1941 en zijn missie naar Hüls was twee maanden later.

Toen de vliegtuigen van het R.A.F. 78 Squadron veilig terug waren gekomen op het vliegveld van Middleton St. George, rapporteerden zij dat ze niets meer hadden vernomen van de Whitley V Z6881. Door het bewaard gebleven verslag op een getypt formulier van nachtjager Helmut Lent en zijn radio/operator en navigator Oberfeldwebel Reinthal weten wij nu precies wat er gebeurd is (zie pagina 22).



Luchtfoto: Kruiskerk ©DroneSfeer Ronald Zijlstra

KINLOSS OTU (NO. 19 OPERATIONAL TRAINING UNIT)

Royal Air Force Kinloss, werd geopend op 1 april 1939 en is een voormalig Royal Air Force-station in de buurt van het dorp Kinloss, aan de Moray Firth in het noordoosten van Schotland, Verenigd Koninkrijk.

No. 19 Operational Training Unit was belast met het trainen van bemanningen op zware bommenwerpers voordat ze werden ingezet bij operationele squadrons. De eenheid was aanvankelijk uitgerust met achtenveertig Whitleys en zestien Avro Ansons. De eerste trainingscursussen begonnen in juni 1940. Een andere locatie, bekend als R.A.F. Forres, werd geopend op 25 januari 1941, met vlucht 'D' van No. 19 OTU en hun Whitleys.

Gedurende de oorlog stortte een groot aantal vliegtuigen van Kinloss neer, wat resulteerde in het verlies van bemanningen. Het was niet ongebruikelijk om de wrakstukken van vliegtuigen te zien in het landschap rond het station. Dit kwam voornamelijk door de oudere vliegtuigen die werden gebruikt voor training door No. 19 OTU, slecht weer en onervaren bemanningen.

Op deze vier foto's met datum ziet u vier van de vijf bemanningsleden van de Whitley Z6881 die bij de ramp bij de Kruiskerk betrokken waren. Er staat duidelijk bij welke "course" (cursus) ze deden en wie er op de foto staan. Jammer genoeg zonder initialen wat identificatie bemoeilijkt. Door speurwerk en bronnen elders is het toch gelukt vier van de vijf bemanningsleden te identificeren. De radiotelegrafist boordschutter Sgt. Charles James Storer heeft hoogstwaarschijnlijk op een andere plaats zijn cursus gevolgd.



Foto's: opleiding Kinloss R.A.F.





Op de foto 2e links boven Matheson (Cyril Vincent) cursus: piloot. Met sergeantstrepen en rechts op zijn jas een zogenaamde "R.A.F. pilot wing" badge. Datum: 29-6-41.



Op de foto zittend 1e van links Logan (David Victor) cursus: observer. Met sergeantstrepen en een zogenaamde "R.A.F. O. wing" badge van observer. Datum: 25-5-41.



Op de foto zittend 6e van links Thorpe (Francis Benard) cursus: piloot. Niet zichtbaar is zijn officiersrang maar wel zijn "R.A.F. pilot wing" badge. Datum: 27-5-41.



Op de foto zittend 5e van links Carman (Geoffrey) cursus: WO/AGS(wireless operator/ Airmunner met sergeantstrepen en "R.A.F. W.A.G wing badge". Datum: 29-6-41.

Foto: R.A.F. Middleton St. George. 78 Squadron



IBCC Digital Archive

NO. 78 SQUADRON R.A.F.

No. 78 Squadron werd op 1 november 1916 opgericht als onderdeel van het Royal Flying Corps voor de verdediging van het thuisfront in Harrietsham en kreeg de taak de zuidelijke Engelse kust te beschermen.

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werd het squadron aangewezen als een trainingssquadron. Het verhuisde op 15 oktober 1939 naar R.A.F. Linton-on-Ouse en keerde in juli terug naar Dishforth, waar het frontlinietaken als nachtbommenwerpersquadron hervatte. In februari 1941 werden Whitleys van No. 78 Squadron en No. 51 Squadron, vliegend vanaf Malta, gebruikt om parachutisten te droppen boven Zuid-Italië voor Operatie Colossus, de eerste Britse parachutistenoperatie van de Tweede Wereldoorlog. In april 1941 verhuisde het squadron naar R.A.F. Middleton St. George.

In augustus 1941 voegden de vijf, net afgestudeerde bemanningsleden, zich bij dit squadron. In de nacht van 6 op 7 september 1941 voerden zij hun missie met 85 andere vliegtuigen uit om de fabrieken in Hülse, Duitsland te bombarderen.

Tekst: *Nemo non paratus*
("Niemand onvoorbereid")



DE ARMSTRONG WHITWORTH WHITLEY

Dit type vliegtuig was een Britse tweemotorige bommenwerper die tijdens de Tweede Wereldoorlog door de Royal Air Force (R.A.F.) werd ingezet. Het vliegtuig speelde een belangrijke rol in de vroege oorlogsjaren en was een van de drie belangrijkste zware bommenwerpers in de R.A.F. vóór de introductie van modernere types zoals de Avro Lancaster en de Handley Page Halifax.

De Whitley werd ontworpen door Armstrong Whitworth Aircraft in de jaren dertig als reactie op een specificatie van de Britse luchtmacht voor een nieuwe zware bommenwerper. Het was een van de eerste Britse vliegtuigen met een volledig metalen structuur en een intrekbaar landingsgestel.

De Whitley was een middenvleugelvliegtuig met een kenmerkende "neus naar beneden" houding tijdens de vlucht, veroorzaakt door de aanvalshouding van de vleugels. Dit gaf het een ongewone uitstraling, maar was effectief voor bommenwerperoperaties. De Whitley werd vanaf het begin van de oorlog ingezet voor nachtelijke bombardementen.

In mei 1940 voerden Whitley's de eerste bombardementen op Duitsland uit. Ze werden betrouwbaar geacht en waren relatief stevig gebouwd. Voor nachtmissies richtten ze zich op industriële doelen en infrastructuur, waaronder olieraffinaderijen en spoorwegen. Tijdens de Duitse Blitz op Groot-Brittannië speelden Whitley's een belangrijke rol in het terugdringen van Duitse luchtaanvallen door strategische doelen in bezet Europa te bombarderen.

De Whitley werd in 1943 officieel teruggetrokken uit operationele dienst, hoewel sommige exemplaren in secundaire rollen actief bleven tot het einde van de oorlog. De Whitley werd te langzaam geacht tegen de tijd dat de oorlog volledig op gang kwam. Tegen die tijd was het vliegtuig verouderd door de snelle technologische ontwikkelingen tijdens de oorlog.



“RAID TO HÜLS” (6 OP 7 SEPTEMBER 1941)

Het dorp Hüls, gelegen in Noordrijn-Westfalen in Duitsland, is tegenwoordig een rustig stadsdeel van Krefeld. Maar achter de pittoreske gevels en groene lanen schuilt een verleden dat diep is getekend door de gebeurtenissen van de Tweede Wereldoorlog. Hüls, dat ooit een zelfstandige gemeente was, speelde een tragische rol in de oorlog, met name door de strategische bombardementen die op het dorp werden uitgevoerd.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog was Hüls niet zomaar een dorp. Het herbergde een belangrijke chemische fabriek die deel uitmaakte van de industriële basis van het Ruhrgebied, een cruciaal doelwit voor de geallieerden. Deze fabriek produceerde synthetisch rubber en andere chemische producten die essentieel waren voor de oorlogsvoering van Nazi-Duitsland. Het Ruhrgebied, inclusief Hüls, was een spil in de Duitse oorlogsindustrie, waardoor het een primair doelwit werd van geallieerde luchtaanvallen.

In de avondschemering van 6 september 1941 vertrokken van verschillende R.A.F. vliegvelden in het Verenigd Koninkrijk 86 bommenwerpers, namelijk 41 Whitleys, 27 Wellingtons en 18 Hampdens om de chemische fabrieken van Hüls te bombarderen. De bemanningen claimden goede resultaten toen ze terug kwamen. Doordat er geen wolken en goed maanlicht waren, kon de bemanning goed zien wat ze deden. Toch waren er 9 Whitleys en 2 Wellingtons die de vlucht niet overleefden. Daar zat de Whitley V Z6881 die achter de Kruiskerk van Burgum neerkwam ook bij. De andere 75 bommenwerpers kwamen dus wel veilig op hun verschillende luchthavens aan.

Bij de 11 neergekomen bommenwerpers van “The raid to Hüls” waren 41 dodelijke slachtoffers te betreuren. Voor 16 bemanningsleden liep het gelukkig wat beter af. In Metelen (Duitsland) werd de Whitley V Z6942 neergehaald. Alle vijf bemanningsleden werden krijgsgevangen gezet in een ‘Stammlager’. Uit de Whitley V Z6824 wist ook Sergeant/piloot D. Thomas zijn leven te redden toen het vliegtuig in Haarlo crashte. De andere 4 bemanningsleden kwamen om.

Bij Cromer beach Norfolk (Engeland) wisten ook alle vijf bemanningsleden levend uit de Whitley V Z6654 te kruipen en veilig aan land te komen. Tenslotte was er de Whitley V Z6864 die neerkwam nabij Marlington Church, Ripon. De vijf bemanningsleden overleefden de crash maar raakten gewond. Bemanningslid Sergeant Miller trok de laatste twee levend uit het brandende vliegtuig.

Foto: Hüls na bombardement



18x de Handley Page Hampden



27x de Vickers Wellington



41x de Whitley V



FRANCIS BERNARD THORPE

***17 APRIL 1919, NOTTINGHAM,
VERENIGD KONINKRIJK**

PILOOT/OFFICIER

Francis, ook wel Frank genoemd, was de zoon van kapitein Bernard Thorpe en Hilda Mary Thorpe (geboren Wilkinson). Hij had een jongere broer, Richard Malin, en een oudere zus, Mary Eileen.

Volgens Francis Price, de zoon van Mary, staat Nottingham op Franks geboorteregister, maar werd hij geboren in Coventry. Later verhuisde de familie Thorpe naar Surrey. Na de Eerste Wereldoorlog richtte vader Bernard Thorpe een makelaarskantoor op, dat uitgroeide tot een van de grootste van het Verenigd Koninkrijk.

Frank bezocht drie verschillende scholen. In Nevill House in Eastbourne prees hoofdmeester Eric Laming zijn opmerkelijke gevoeligheid en muzikale stem in een in memoriam gepubliceerd in The Times op 1 januari 1942. Na de school in Eastbourne ging Frank naar de Aldenham School in Elstree, waar hij opviel vanwege zijn talent als voetbalkeeper. Daarna bracht hij een jaar door in Bonn, Duitsland, waar hij stage liep en zijn vrije tijd besteedde aan kano-expedities op de Rijn en de Donau. Frank was ook een groot liefhebber van motorraces en reisde naar grote Grand Prix-wedstrijden.

Op 1 oktober 1937 werd Frank toegelaten als “pensioner” (zelfbetalende student) aan Trinity College, Cambridge. Hier studeerde hij internationaal recht en werd hij lid van de vrijwillige reserve bij het Cambridge University Air Squadron. In 1940 voltooide Frank zijn pilotenopleiding bij de Royal Air Force in Kinloss, Noord-Schotland. Na zijn training in 1941 bij No. 19 Operational Training Unit (OTU) kwalificeerde hij zich als Whitley-piloot en werd hij toegewezen aan het R.A.F. 78 Squadron.



Frank voerde drie missies uit. Zijn derde, op de avond van 6 september 1941, zou zijn laatste zijn. Tijdens deze vlucht vanaf Middleton St. George, Darlington, werd zijn Whitley V Z6881 in de vroege uren van 7 september neergeschoten boven Burgum door een Duitse Messerschmitt Bf 110, gevlogen door de ervaren piloot Helmut Lent. Volgens het archief van Tytsjerksteradiel in Burgum uit 1941, kon alleen de naam van een vliegenier worden vastgesteld, die ongeveer 200 meter van het wrak werd gevonden. Het was Frank Thorpe, een officier van 22 jaar. Hij had een kleine wond op zijn voorhoofd en een gebroken been. Verder was er uitwendig geen ander letsel zichtbaar. Hij had bruine ogen en donkerblond haar. Zijn horloge stond op 0.25 uur, waarschijnlijk Engelse tijd.

Na de oorlog bleef de familie Thorpe een warme band houden met Burgum en woonden ze vaak herdenkingen bij. Dit resulteerde in 1967 in de plaatsing van drie objecten in de Kruiskerk ter nagedachtenis aan de vijf omgekomen bemanningsleden: een plaquette met het embleem van het 78 Squadron R.A.F., een koperen elektrische hanglamp en een knielbank. Deze objecten zijn nog steeds in de kerk te zien.

In 1991 werd in het gemeentehuis van Tytsjerksteradiel de tentoonstelling "Luchtoorlog boven Friesland" georganiseerd, waarbij broer Richard en zus Mary Thorpe aanwezig waren, samen met twaalf neven en nichten. Het laatste contact met de familie Thorpe was in juni 2022, met burgemeester L.J. Gebben, aldus neef Francis Price.



SGT. CYRIL VINCENT MATHESON

***1919 JARROW, DURHAM, VERENIGD KONINKRIJK**

PILOOT

De vader had dezelfde naam als zijn zoon Cyril Vincent Matheson. Moeder Annie Mathesons meisjesnaam was Bruce. Ze woonden in Alperton, Middlesex. Cyril had een broer Henry Bruce Matheson (1920-1996) en een zus Annie Marie Bruce Matheson (1928-2009).

Broer Henry trouwde met Beatrice Rea (1919-1995) Ze kregen in 1950 een zoon Anthony (overleden in 2011) die in 1977 trouwde met Constance J. Freese. Ze kregen twee zonen die naar de Verenigde Staten verhuisden.

Zus Annie Marie Bruce Matheson trouwde met Leslie George Clifford. Op 1 oktober

2009, na een kort ziekbed, is Annie overleden in het Middlemore Hospital, Auckland, Nieuw-Zeeland. In een overlijdensbericht kunnen we lezen dat zij de geliefde moeder van Peter en Susan en grootmoeder van Jessica, Alice en Austin was. Geboren op 30 december 1928 in Jarrow, Engeland. Annie Marie genoot met volle teugen van het leven, niet alleen als geweldige lerares Algemene Vakken aan de Houldsworth Valley Primary School en Scaltback Middle School, maar werkte ook mee met musicals en koren.

De levensloop van sergeant piloot Cyril Vincent Matheson met legernummer 931086 blijft voorlopig een ongeschreven blad. We weten alleen dat hij zijn opleiding heeft gevolgd in 1941 in Kinloss bij het no. 19. Operational Training Unit (O.T.U), net als Francis Bernard Thorpe, Geoffrey Carman en David Victor Logan. Daarna is hij bij het 78 R.A.F. Squadron ingedeeld.

Op zijn grafsteen staat geschreven:

NO WORDS CAN TELL
NO WEALTH REPAY
OUR BITTER LOSS
ON THAT SAD DAY



SGT. CHARLES JAMES STORER

***22 APRIL 1911 DERBY, DERBYSHIRE, VERENIGD KONINKRIJK**

RADIOTELEGRAFIST-BOORDSCHUTTER

Charles of Charlie zoals ze hem noemden groeide op in het dorpje Mickleover bij Derby. Zijn vader was Cecil Storer en zijn moeder Elisabeth Agnes Baley. Charlie is getrouwd in juni 1939 in Shardlow, Derbyshire met een privésecretaresse van een kabelbedrijf, Ethel

Annie Storer (meisjesnaam Poulton) en hadden geen kinderen. Het echtpaar woonde naast Charlie's ouders in de straat Uttoxeter Road. Charlie had nog een zuster Rose Storer (1915-1991) en een broer Cecil Arthur Storer (1906-1969).

Charlie's nichtje Mary (van broer Cecil Arthur), wist 62 jaar lang niet waar haar oom begraven was. Door de komst van internet kwam ze erachter. Mary kwam met haar man Ian Mason naar Burgum en deed haar verhaal in de Leeuwarder Courant van 9 september 2003:

Charlie en Ethel hadden geen goed huwelijk. Daarom heeft hij zich vrijwillig voor militaire dienst gemeld. Hij was gek op zijn enige dochtertje van zijn broer Cecil. Ik denk dat hij jaloers was. Toen de Whitley met Sergeant Charles James Storer



Foto: Medaille's Storer. Margreet Eversen

legernummer 755080 niet terugkeerde, kwam de telegramjongen bij de familie langs. Mijn grootvader is toen bij Ethel – die naast hen woonde – langsgegaan en zei: "Je moet hetzelfde bericht hebben gehad als wij. Weet dat je altijd op ons kan rekenen, je blijft lid van de familie". Ze heeft de deur dichtgedaan en nooit meer iets tegen ons gezegd.

Hoogstwaarschijnlijk is niet de gehele familie op de hoogte geweest waar "Uncle Charlie" verongelukt was. Burgemeester Mr. Walle Mellis Oppedijk van Veen had regelmatig contact met de familie van de vijf slachtoffers van de Whitley. Ook met de familie Storer. Zo is er op "Remembrance Day", 11 november in de jaren 1949, 1950, 1952, 1953, 1956 en 1958 een zogenaamde "Poppy-wreath" (klaprozen-krans) gelegd.

In het dorpje Mickleover bij Derby wordt Sgt. C. Storer op twee plaatsen herdacht in en bij de All Saints Church. Hij mocht maar 30 jaar worden.

Foto: John Sutton / Mickleover: All Saints' Church en kerkhof
Wikimedia Commons



SGT. DAVID VICTOR LOGAN

***1913 WALLAN, VICTORIA, AUSTRALIË (RAAF)**

WAARNEMER

David was de zoon van David John Logan en Margaret Mathilda. Zij hoorden bij "The Church of England". David was gek op zwemmen, "football" (een soort rugby), tennis en golf en doorliep twee middelbare scholen. Hij ontwikkelde in de loop der jaren interesse voor fotografie en radio,

elektra en motortechneik. In 1926 ging hij naar de H. E. School in Gisborne; daarna nog twee jaar naar de High School in Geelong waar hij in 1930 afstudeerde.

David trouwde in 1934 met Doris Creagh Logan en woonde toen in de havenstad Geelong waar zijn broer ook gehuisvest was. In dat jaar kreeg David op 16 april een motorongeluk en belandde hij in het ziekenhuis in Melbourne met een gescheurde hoofdhuid. Het echtpaar Logan kreeg op 16 juni 1938 een dochter met de naam Vicki Clayton. Vader Logan verdiende de kost in de motorindustrie in allerlei afdelingen en werd "Company Manager" (bedrijfsleider).

Het Australische leger had in september 1939 een omvang van slechts drieduizend manschappen. Op dat moment brak de Tweede Wereldoorlog uit door de oorlogsverklaring van Groot-Brittannië en Frankrijk aan Duitsland vanwege de inval in Polen. Als onderdeel van het Gemenebest raakte Australië ook betrokken in de oorlog.

David Victor Logan werd op 29 april 1940 aangenomen bij de Royal Australian Air Force in Sidney. In zijn persoonlijke legerdossier staat dat hij lichtbruin haar en blauwe ogen had, 76,5 kilo woog en 1,85 cm lang was. Zijn contract bij de R.A.A.F tekende hij voor de duur van de oorlog plus twaalf maanden nadat deze afgelopen is. David werd opgeleid als "Observer" en voor deze functie volgde hij eerst opleidingen in zijn geboorteland Australië.

No. 4 E.F.T.S. Elementary Flying Training School	29-04-1940 Mascot, Nieuw Zuid Wales
No. 1 A.O.S. Air Observers School	03-06-1940 Cootamundra, N. Zuid Wales
No. 1 B&G.S. Bombing and Gunnery School	21-10-1940 Evans Head, N. Zuid Wales
No. 1 A.N.S. Air Navigation School	16-12-1940 Parkes, Nieuw Zuid Wales
No. 1 E.D. Embarkation Depot	17-01-1941 Ascot Vale, Victoria

Op 23 februari 1941 werd David overgeplaatst naar het Verenigd Koninkrijk.

No. 3 P.R.C. Personnel Reception Centres
14-05-1941 Uxbridge, Groot-Londen

No. 19 O.T.U. Operational Training Unit
24-05-1941 Kinloss, Noord-Schotland

In Kinloss heeft sergeant David Victor Logan zijn opleiding met succes afgerond zodat hij op 22 juli 1941 zijn functie als observer (waarnemer) kon uitvoeren bij 78 Squadron van de R.A.F., in een Whitley bommenwerper. Zijn voornaamste taak was om de piloot te informeren over vijandelijke vliegtuigbewegingen, zodat hij ontwijkende maatregelen kon nemen, en om het vliegtuig te verdedigen tegen vijandelijke jagers.

Na de oorlog trouwde dochter Vicki Clayton Logan met William Allen Hodge in 1957 in Sidney.



Foto: affiche van de Air Observers' School in Cootamundra



SGT. GEOFFREY CARMAN

***30 JANUARI 1910, CATFIELD, NORFOLK
V.K, NIEUW ZEELANDER (RNZAF)**

RADIOTELEGRAFIST-BOORDSCHUTTER

Geoffrey Carman werd op 30 januari 1910 geboren in Catfield, Norfolk, Engeland. Hij had nog een oudere broer met de naam Frederick John (1909-1966). Hun ouders emigreerden in 1914 naar Nieuw-Zeeland. Geoffrey Carman bezocht de Wanganui-school in een moeilijke

tijd voor het gezin. Zijn vader Cecil Thomas Carman, een melkverkoper, vroeg scheiding aan van de vrouw met wie hij in 1906 in Engeland was getrouwd. Geoffrey hield van sport en was gek op zwemmen, football en tennis en hield van fotografie. De moeder van Geoffrey, Constance May Carman (meisjesnaam Cousens) had in 1921 een relatie met Clive Glover Wall van Wainui Beach, Gisborne. Hier wordt Geoffrey ook herdacht. Geoffrey Carman ging wonen bij zijn vader en stiefmoeder en

werkte daar voor een diepvriesbedrijf. Net voor zijn vertrek uit Nieuw Zeeland was hij werknemer op de schapenboerderij van R. F. Jackson in Gisborne.

Toen de Tweede Wereldoorlog begon, koos Geoffrey Carman voor dienst bij de Royal New-Zeeland Air Force. Met zijn 75 kilo en 1,76 cm lengte werd hij gezond verklaard. Op 31 augustus 1940 begon hij op dertigjarige leeftijd aan de schietopleiding in Levin, Nieuw-Zeeland. Hij werd snel naar Canada gestuurd als onderdeel van de Commonwealth Training Regeling die dat jaar begon. Carman ging aan boord van het schip de Aorangi en hoorde bij de eerste lichter van Nieuw-Zeelanders die naar Canada ging. Carman met legernummer NZ402979 was op 25 oktober toegevoegd aan de Royal Canadian Air Force, opleiding tot kanonnier. Van zijn lichter zouden 29 van de 70 tijdens de oorlog omkomen.

De training in Canada omvatte dat hij een tijd op de Wireless Training School en op de Bombing and Gunnery School zat. Terwijl hij daar zat kreeg hij de mazelen en kwam zeven dagen in het Subsidairy Armouri hospitaal van Calgary terecht. Toch kwalificeerde hij zich voor een Air Gunner's Badge in maart 1941. Geoffrey Carman herintroduceerde zich vervolgens als radiotelegrafist-boordschutter en werd op 14 april 1941 benoemd tot sergeant. Een week later werd hij overgeplaatst naar Halifax, Nova Scotia, om te wachten op transport naar het Verenigd Koninkrijk en te worden toegevoegd aan de Royal Air Force. Hij ging op 8 mei 1941 aan boord van een gewapende kruiser, die moest uitwijken naar IJsland vanwege vijandelijke bewegingen op zee.

Toen sergeant Carman zich eind mei meldde in Engeland, werd hij geplaatst bij het No 19 OTU: een Operationele Trainingseenheid die gestationeerd was in Kinloss, Noord-Schotland. Hij trainde daar met Whitley-bommenwerpers, een tweemotorige middelgroot vliegtuig. Doordat hij een verkoudheid had opgelopen en op grote hoogte oefende, kreeg Carman gehoorklachten. Toch vond de arts het op 7 juli niet nodig hem aan de grond te houden; hij moest over 14 dagen maar terug komen, tenzij zijn toestand verslechterde.

Terwijl hij trainde met de Whitley K9033 op 27 juli, was Carman betrokken bij een crash in zee toen zijn vliegtuig probeerde te landen op het vliegveld van Kinloss. Van de zes bemanningsleden was alleen Sergeant Walker gewond. De anderen, sergeant Samson, sergeant Greene, sergeant Walley, sergeant White en ook sergeant Carman waren ongedeerd. Een paar dagen later, op 31 augustus 1941 werd Geoffrey Carman overgeplaatst naar 78 (R.A.F) Squadron, Bomber Command. De missie waarbij Geoffrey Carman op 7 september 1941 achter de Kruiskerk in Burgum sneuvelde is waarschijnlijk één van zijn eerste missies geweest. Hij is bij de Kruiskerk begraven.

Uit het archief van de Stichting Missing Airmen Memorial Foundation (SMAMF) komt deze brief uit Canada van Carman. Deze geeft een goed beeld van zijn opleidingstijd tot sergeant. De brief is uit het Engels vertaald en verstuurd naar de familie Frazer uit Nieuw-Zeeland, waar hij goed mee was bevriend.

Beste meneer en mevrouw Frazer en familie,

Het is een tijdje geleden sinds ik jullie zeer welkome brief ontving, heel erg bedankt ook voor de papieren, ik ontving er gisteren een paar. We hebben half Canada doorkruist in de afgelopen twee weken, dus mijn schrijven is verwaarloosd.

Eindelijk hebben we onze training in dit land afgerond, onze laatste school waar we bombarderen en schieten deden, we zijn daar net meer dan twee weken geleden mee klaar. De meerderheid van ons is nu sergeant, dus het salaris is dubbel zoveel en dat betekent meer bier. Ik hou nog steeds van mijn drankje, maar het bier hier is nogal zwak en ik heb er niet veel plezier in om het te drinken. Ik moet jullie een foto van mezelf sturen wanneer ik de kans krijg om er een te laten maken.

We lijken wel kerstbomen, met al die gestreepte vleugels, vonken, enzovoort, allemaal op onze uniformen geplakt. Ik ben ook aanbevolen voor een commissie (officiërsrang), maar tot nu toe heb ik daar nog niets van gehoord. Ik hoop eigenlijk van niet, want als sergeant kan ik me beter vermaken en ben ik financieel gezien ook beter af.

We hadden een geweldige maand op de schietschool, we hebben veel gevlogen en geschoten, het was allemaal opwindend. De vliegtuigen die we gebruikten, waren ook ingezet bij Duinkerken en waren vrij snelle machines, aangedreven door een Rolls-Royce-motor. Ze konden een snelheid van 300 mijl per uur bereiken. We hadden voornamelijk Amerikaanse piloten en die gaven ons zeker wat spannende momenten. Een van hen heeft vijf vliegtuigen verloren tijdens de maand, maar gelukkig niet ernstig en niemand raakte gewond. Een ander had plezier in het slepen van een vleugel door het lange gras langs de rand van het meer waar we normaal schoten, totdat hij op een dag een boom raakte en terugkwam naar het vliegveld met een deel van één vleugel dat ontbrak.

Het was allemaal erg spannend, hoewel misschien een beetje gevaarlijk. Twee van de jongens schoten elk vijftien kogels in de staart van hun eigen vliegtuig, en een ander verloor zijn magazijn overboord. Tot nu toe heb ik nog niets dergelijks gedaan en heb ik ook geen gebruik hoeven maken van de parachute.

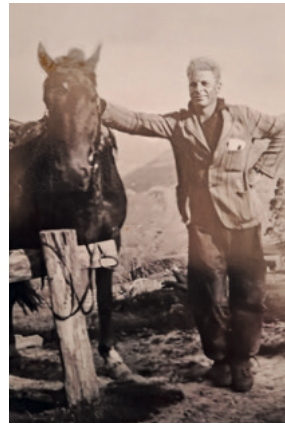


Foto: ±1937 Siberia Station, Gisborne, Nieuw-Zeeland. Geoffrey Carman met zijn paard "Mrs. Simpson", genoemd naar de vrouw waarvoor koning Edward de VIII de troon opgaf.

We bevinden ons momenteel op een inschepingsstation aan de Atlantische kust, in afwachting van onze overplaatsing naar Engeland. Ik hoop dat het niet lang meer duurt voordat we vertrekken, want ik begin Canada een beetje beu te worden en kijk ernaar uit om Engeland te zien. We moeten in ieder geval over een paar dagen naar een ander station verhuizen, omdat de R.A.F. (Royal Air Force) dit station overneemt. Het weer hier is de laatste tijd verbeterd. We hebben een paar prachtige dagen gehad, en ook wat regen. Het is vreemd om hier vijf maanden te zijn zonder regen te hebben gezien. De omgeving wordt nu behoorlijk groen, wat een welkome verandering is na zo lang alleen maar een kale, dorre omgeving te hebben gezien.

Ik voeg een foto bij die is genomen met een paar van de jongens in Calgary, samen met de mascotte van het station daar, en een uitnodiging voor een dansfeest dat we hadden. Dit feest was ter afsluiting van onze draadloze communicatiecursus. Overigens was deze dans, naar verluidt, een van de beste die ooit in Calgary is gehouden. Aan het einde zagen we zelfs officieren op handen en knieën rondgaan. Wat een feest, zeg!

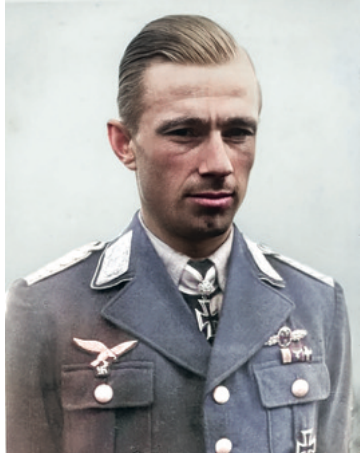
We hebben het allemaal geweldig gehad in Calgary en waren bedroefd om daar te vertrekken. De mensen daar waren vriendelijker dan hier in deze oostelijke provincies, waar een meerderheid Frans is.

Ik ben bang dat ik aan het einde van mijn brief ben gekomen, dus ik moet afsluiten en mijn koperwerk schoonmaken voor morgen. Ik hoop dat het met jullie allemaal goed gaat en stuur mijn hartelijke groeten aan iedereen.

Liefs, Geoff

Foto: Whatatntu, Gisborne, Nieuw-Zeeland.





OBLT. HELMUT LENT

***13 JUNI 1918, PYREHNE, POLEN**

NACHTJAGERPILOOT

Helmut Lent was een Duitse gevechtspiloot tijdens de Tweede Wereldoorlog en een van de meest succesvolle nachtjagers van de Luftwaffe. Lent werd geboren op 13 juni 1918 in Pyrehne (nu Pyrzany, Polen) en groeide op in een streng Luthers gezin. Zijn vader was een dominee, en Lent was zelf diep religieus, wat zijn hele leven

en militaire carrière beïnvloedde. Toch deed hij zijn plicht met uiterst precisie wat vele mensenlevens kostte.

In veel bronnen wordt gesteld dat Lent in de jaren dat hij actief was in Friesland (vanaf 1941) tientallen vliegtuigen neerschoot boven de provincie of in de nabije omgeving. Zijn eerste nachtelijke overwinning vond ook plaats in Nederland, namelijk op 12 mei 1941, toen hij een Britse bommenwerper neerschoot. Vanaf 1941 werd Lent met zijn eenheid, onderdeel van de nachtjagers, regelmatig ingezet vanuit de vliegbasis Leeuwarden. Hij vloog vanaf deze locatie vaak nachtelijke onderscheppingsmissies tegen geallieerde vliegtuigen. De strategische ligging van de basis maakte het een cruciaal punt om bommenwerpers te onderscheppen die via de Noordzee richting Duitsland vlogen.

Lent maakte gebruik van jachtvliegtuigen zoals de Messerschmitt Bf 110, uitgerust met radar en wapens om vijandelijke vliegtuigen in het donker te detecteren en te vernietigen. Hij ontwikkelde zich in deze periode tot een van de meest succesvolle nachtjagers van de Luftwaffe, mede dankzij de ondersteuning van bases zoals Leeuwarden. In totaal behaalde hij 110 luchtoverwinningen, waarvan de meeste 's nachts, waarmee hij een van de meest gedecoreerde piloten van de Luftwaffe werd. Hij ging vriendschappelijk met Adolf Hitler om en ontving vele onderscheidingen zoals het Ridderkruis. Die kreeg hij op 30 augustus 1941 voor het neerhalen van 21 vliegtuigen.

De ervaren piloot Helmut Lent kwam samen met zijn navigator Oberfeldwebel Reinthal in de nacht van 6 op 7 september 1941 de Britse Whitley V bommenwerper met kenteken Z6881 boven Burgum tegen. Het zou het 22ste vliegtuig worden dat hij neerhaalde. Hun complete administratieve verslag is bewaard gebleven.

Lent zou in september 1941 slechts drie vliegtuigen neerschieten. Op 8 september

ook nog twee Wellingtons. De reden hiervoor is simpel: twee dagen na zijn laatste septembervlucht, terwijl hij zijn pas toegekende Ritterkreuz droeg, trouwde hij met de Russische Helene (Lena) Senokosnikova, in Wellingsbüttel bij Hamburg en keerde pas drie weken later terug naar Leeuwarden.



Op 5 oktober 1944 kwam Lent om het leven na een vliegtuigongeluk. Tijdens een routinevlucht stortte zijn vliegtuig neer bij Paderborn, waarschijnlijk door een motorstoring. Hij bezweek twee dagen later aan zijn verwondingen. Lent werd 26 jaar.



Foto: Grafsteen Helmut Lent

DE VERSLAGEN VAN LENT EN REINTHAL

Lent, Oblt.
4./Nachtjagdgeschwader 1

Im Felde, den 7.9.1941.

Gefechtsbericht
zum Nachtjagdabschuss des Oblt. Lent - Obfw. Reinthal
am 7.9.1941 gegen 01.25 Uhr.

Am 7.9.1941 startete ich um 00.56 Uhr zur Dunkel-
nachtjagd im Raum bei Leeuwarden. Kurze Zeit nachdem ich meine
Warteposition erreicht hatte, wurde ich in 4800 Meter auf ein
ausfliegendes Feindflugzeug angesetzt. Da die Sicht in dieser
hellen Mondnacht sehr gut war, setzte ich mich etwas hoher,
um den Gegner gegen die Wolkenschicht besser erkennen zu koennen.
Nach der ersten Verbesserung erblickte ich vor mir eine Whitley.
Ich griff sie dreimal von der Seite an, wobei beim dritten
Angriff der Heckschutze kampfunfaehig gemacht wurde. Beim
vierten Angriff von hinten zerplatste die Whitley vor mir.
Teile des explodierenden Flugzeuges flogen in meine Me 110.
Der Aufschlag erfolgte gegen 01.25 Uhr bei Bergum.



Foto: Messerschmitt
110

Vertaling bij Lent formulier

Op 7 september 1941 om 00.56 uur begon ik aan de donkere nachtjacht in de omgeving van Leeuwarden. Korte tijd nadat ik mijn wachtpositie had bereikt, werd ik richting een vijandelijk vliegtuig geleid dat op 4800 meter hoogte vloog. Omdat het zicht op deze heldere rondnacht erg goed was, ging ik wat hoger zitten om de vijand goed te kunnen zien tegen de wolken. Na de eerste verbetering zag ik een Whitley voor me uit elkaar. Ik viel dus drie keer vanaf de zijkant aan, waarbij de derde aanval de achterschutter uitschakelde. Bij de vierde aanval van achteren barstte de Whitley voor me uit. Delen van het exploderende vliegtuig vlogen tegen mijn Me(sserschmitt) 110 aan. De inslag vond rond 01.25 uur plaats nabij Bergum.

Reinthal, Obfw.
4./Nachtjagdgeschwader 1

Im Felde, den 8.9.1941.

Zeugenbericht
zum Nachtjagdabschuss des Oblt. Lent - Obfw. Reinthal
am 7.9.41 gegen 1.25 Uhr.

Am 7.9.1941 flog ich als Bordfunker bei
Oblt. Lent zur Nachtjagd. Gegen 1.20 Uhr wurden wir auf
eine Feindmaschine in 4800 Meter angesetzt. Gleich nach
dem Ansatz sah ich ein Flugzeug, Muster Whitley, rechts
hinten unter mir. Oblt. Lent griff die Maschine viermal
an. Beim vierten Angriff explodierte die Whitley. Teile
der Maschine flogen in unsere eigene Me 110. Die Abwehr
des Gegners war heftig. Den Aufschlag konnte ich beobachten.
Er erfolgte gegen 1.25 Uhr bei Bergum.

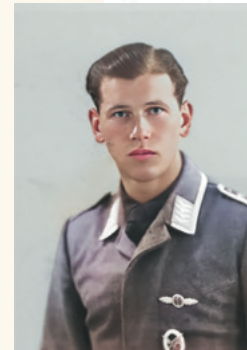


Foto: Reinthal
foto Collectie
Lieuwe Boonstra

Vertaling bij Reinthal formulier

Op 7 september 1941 vloog ik als radio-operator bij Oblt. Lent voor een nachtelijke jacht. Omstreeks 01.20 uur werden we richting een vijandelijke machine op 4.800 meter hoogte gestuurd. Zodra ik dichterbij kom, zie ik een vliegtuig, - Whitley, achter mij rechts onder. Oblt. Lent viel de machine vier keer aan. Tijdens de vierde aanval explodeerde de Whitley. Delen van de machine vlogen tegen onze eigen Me 110. De verdediging van de vijand was fel. Ik kon de bediening zien. Het vond plaats rond 01.25 uur in Bergum.



Foto: Anne Hoekema 16 jaar

ANNE HOEKEMA'S EGODOCUMENT

Dit egodocument is afkomstig van Anne Hoekema. Hij was toen 16 jaar en woonde in 1941 op de Nieuwstad van Burgum schuin tegenover de Kruiskerk.

“Het moet nog in de eerste jaren van de oorlog zijn geweest toen we op een nacht een oorverdovend lawaai hoorden van machinegeweren. Allemaal sprongen we opgeschrikt uit bed. Mijn zuster Teatske weet zich nog te herinneren dat ik geschreeuwd heb “zoek dekking”, waarna we ons languit op de vloer van de overloop wierpen. Na een tijdje hoorden we een aantal zware ploffen, waarna het angstig stil bleef.

Van slapen kwam dus niets meer en zodra het licht werd zijn we op zoek gegaan naar het vliegtuig. Het bleek een Engels vliegtuig te zijn die door een Duitse jager was neergehaald. De romp lag halverwege de Kloosterlaan aan de kant van de Lykwei (Kerklaan). Kort daarop kwamen de Duitse soldaten die alles rondom het toestel afzetten.

We konden vanaf de Lykwei zien dat de Duitsers pas dagen later de lichaamsdelen, zoals armen en benen, van de bemanning ruimden. Deze handelswijze van de Duitsers heeft ons die dag woedend gemaakt.

We konden ter plekke wel zien dat de staart van het vliegtuig ontbrak. Dus liepen we de knallen van die nacht na en vermoedden dat er achter ons huis ook wat neergestort kon zijn. En ja hoor, het staartstuk lag helemaal bij de Groningervaart. We konden het hele spoor volgen, want overal lagen de brokstukken. De lijn van de resten lag precies over ons huis. Een dag later gingen er veel mensen kijken.

We vonden toen nog een grote groene zak in de sloot. Eerst was er iemand die het uit de sloot haalde en vervolgens een andere “held” die de zak opende. Er stonden ondertussen tientallen mensen omheen die allemaal riepen: afblijven, het



Foto: aansteker gevonden bij het wrak en portefeuille gemaakt van de leren bekleding van de stoel van de Whitley V Z6881. (Foto's: Margreet Eversen)

is gevaarlijk. Maar er was een nieuwsgierige die een doos open maakte en de kreet slaakte: chocolade. Als hongerige wolven stortte iedereen zich op de groene zak, die daarmee in een mum van tijd leeg was.

Ook heb ik nog een luik gevonden en het slot met de kruk er uitgehaald. Die is later in onze WC-deur gezet. Na de oorlog (1990) ben ik nog eens in het huis wezen kijken waar nu Martsje Keuning woont. De wc had nu een andere plaats gekregen en de kruk was weg. Ook hoogtemeters en dergelijke souvenirs hebben we meegenomen. Toch misten we nog de motoren, totdat er iemand bij ons kwam en vertelde dat deze op de Tuskendyken lagen. Wij er naar toe en ja hoor, daar waren ze neergekomen. De stukken waren dwars door een schuur heen naar beneden gestort. Nog een geluk dat niemand letsel had opgelopen.

De vijf overledenen uit het vliegtuig zijn naderhand begraven op het kerkhof achter de Kruiskerk. Na de oorlog heeft men hier gedenksteden opgericht. Nog elk jaar wordt bij de Stille Omgang op 4 mei hier aandacht aan geschonken”.

PROCES-VERBAAL 3 OKTOBER 1941 JACOB KOBES

Nadat in den nacht van Zaterdag 6- op Zondag 7 September 1941, te omstreeks 1.20 uur, boven Bergum en omgeving, gemeente Tietjerksteradeel, een luchtgevecht had plaats gehad van \pm 5 minuten, waarbij een Engelsch vliegtuig naar beneden stortte, is door mij, JACOB-KOBES, Veldwachter der gemeente Tietjerksteradeel, tevens onbezoldigd Rijksveldwachter, ter standplaats Bergum, onmiddellijk onderzoek ingesteld en werd door mij bevonden, dat bedoeld vliegtuig was neergekomen op een perceel bouw- en grasland gelegen achter de woning bewoond door Ietsje Runia, oud 61 jaar, zonder beroep, weduwe van J. Haanstra, te Bergum, Kloosterlaan no. 590.

Bedoeld vliegtuig, dat reeds op groote hoogte in brand moet hebben gestaan, brande geheel uit, welke brand door personeel van de gemeentelijke brandweer te Bergum werd gebluscht. Later bleek, dat in dit vliegtuig één lijk aanwezig was.

Op \pm 25 Meter afstand van dit vliegtuig, in Zuidelijke richting, lag op een perceel bouwland, een stuk van een gedeeltelijk verkoold lijk, terwijl op een afstand van \pm 30 Meter van dit lijk, in Zuid-Oostelijke richting, eenige lichaamsdelen waaronder een linkerhand, op een perceel grasland lagen.

Op een afstand van \pm 70 Meter van bedoeld vliegtuig, in Zuidelijke richting, lag, eveneens op een grasland, het lijk van een Engelsche officier. Dit lijk verkeerde, behoudens vermoedelijk eenige gebroken ledematen, in ongeschonden staat.

Foto: huis familie Blom, Tuschendijken no. 640



Op \pm 1 K.m. afstand in westelijke richting van dit vliegtuig lag op het erf van de woning van Jan Geerts Blom, wonende te Bergum aan de Tuschendijken no. 638, een vierde lijk, dat verminkt was. Dit lijk was door het dak en den zijwand van het naast genoemde woning staand hok gevallen. Bij dit lijk lagen een hoeveelheid mitrailleurse patronen, in banden.

Vanaf bedoeld lijk, lag, op een afstand van \pm 30 Meter, in Zuidelijke richting, op het erf van Geert Blom, wonende te Bergum, aan de Tuschendijken no. 640, een koepel met vermoedelijk twee althans gedeeltelijke, mitrailleurse's alsmede een stuk van de cabine.

Op een afstand van \pm 2 K.m vanaf meergenoemd vliegtuig, in Zuidelijke richting, tusschen de Nieuwstad te Bergum en de Groninger Vaart, lag, op \pm 250 Meter vanaf genoemde vaart, een vleugel, alsmede een gedeelte van den romp van bedoeld vliegtuig. Op dit gedeelte romp kwam voor het kenteken "Z 6881".

Verder ten Zuiden over de Groninger Vaart, lag eveneens een stuk van dit vliegtuig. Hoewel aanvankelijk werd gedacht, dat er twee vliegtuigen neergestort zouden zijn, behoorden bovengenoemde gedeelten, volgens verklaring van Duitsche militairen, alle tot hetzelfde vliegtuig. Doordat bedoeld vliegtuig op groote hoogte geëxplodeerd moet zijn, lagen de verschillende onderdeelen op grooten afstand van elkander. Zoo werden op verschillende plaatsen te Bergum, Suameer, en zelfs te Oostermeer onderdeelen van dit vliegtuig aangetroffen.

Te Oostermeer werd in het weiland van Bareld Hoogsteen, wonende aldaar, het omslag van een logboek gevonden, welk omslag door een majoor van het vliegveld Leeuwarden is meegenomen.

In den tuin van R. Lindeboom, wonende Zomerweg no. 685 te Bergum, werd een vermoedelijke brandbom aangetroffen, die nog niet ontbrand was.

In de tuin van de weduwe A. Rinzema, wonende Kloosterlaan no. 593 te Bergum, ontbrande op bovengenoemd tijdstip een brandbom.

Op meerdere plaatsen werden al dan niet ontbrande lichtkogels, alsmede andere voorwerpen als zuurstofapparaten en dergelijke aangetroffen. Alle bovengenoemde voorwerpen, alsmede bedoelde onderdeelen van het vliegtuig zijn ter beschikking gesteld van de Duitsche militairen, die spoedig ter plaatse waren.

Gedurende het verdere gedeelte van den nacht, alsmede den geheelen Zondag hebben genoemde lijken en bedoelde voorwerpen en resten van het vliegtuig onder bewaking gestaan van de Duitsche militairen,

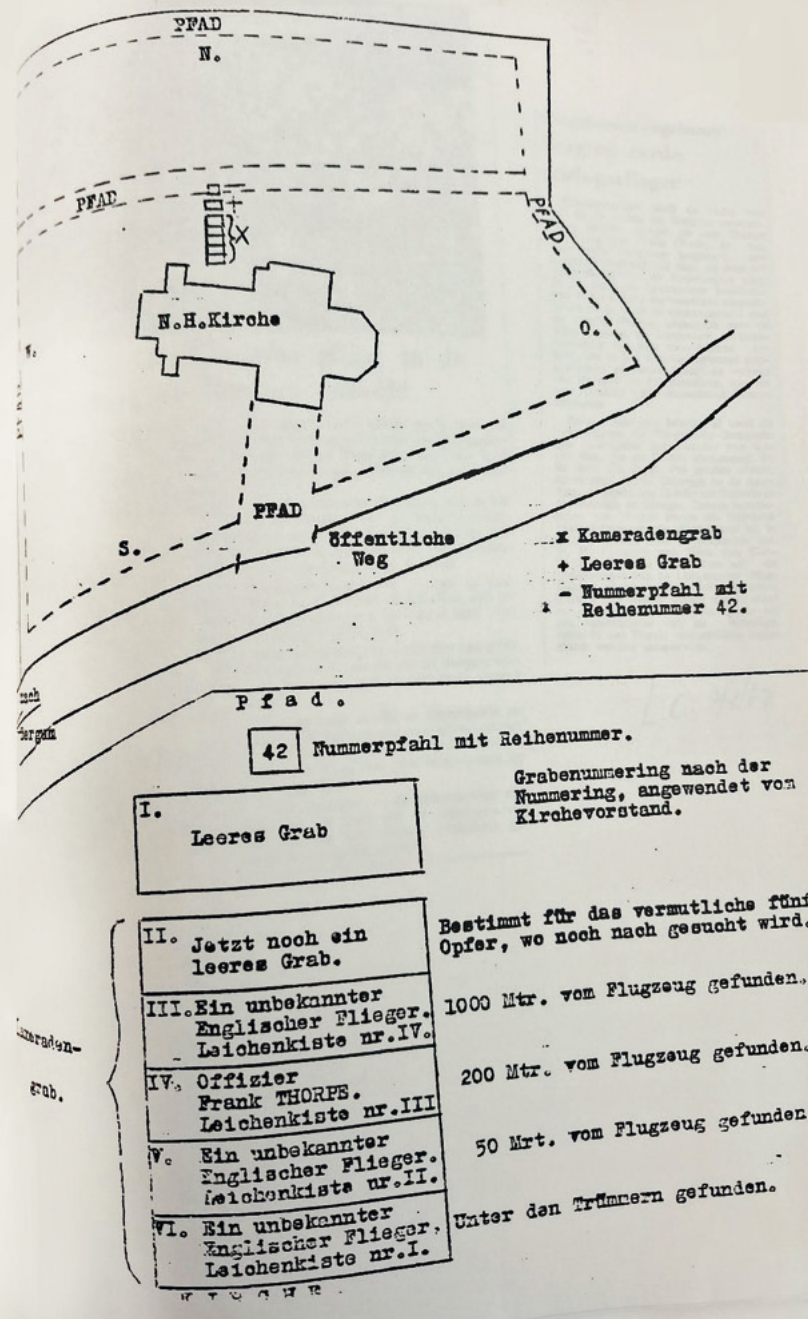


Foto: plattegrond situatie tekening bij de Kruiskerk gemaakt door de Duitsers.

Gemeentepolitie, Marechaussee en leden van de gemeentelijken luchtbeschermings-dienst. Het ligt in het voornemen om bedoelde lijken van welke de kleeding van 2 door een Duitsch officier te Leeuwarden is gefouilleerd en het daarbij gevonden geld en andere bescheiden door dezen Officier zijn meegenomen, te Bergum ter aarde te bestellen. Uit niets is kunnen blijken, dat de bemanning van dit vliegtuig uit meer dan vier personen zou hebben bestaan. Hoewel de omgeving in verren omtrek is afgezocht, moet het niet uitgesloten worden geacht, dat er nog meerdere voorwerpen of onderdeelen gevonden kunnen worden in welk geval ik, verbalisant, hiervan bij afzonderlijk proces-verbaal zal doen blijken. Na het bekend worden van bovengenoemde feiten, zijn deze onmiddellijk op de voorgeschreven wijze door den heer Chef-veldwachter der gemeente Tietjerksteradeel, te Bergum, aan de desbetreffende instanties gemeld.

Door bovengenoemde oorlogshandeling werd aan de burgerij geen lichamelijk letsel veroorzaakt, terwijl de materiële schade zich heeft beperkt tot het beschadigen van het hok van J.G. Blom, voornoemd, en het vernielen van glazen van eenige broeikassen. Tevens werd aan verschillende land- en tuinbouwgewassen enige schade toegebracht. Het geldelijke bedrag kon nog niet worden vastgesteld.

Op 12 September 1941 werd bij het bergen van de wrakstukken van bedoeld vliegtuig te Bergum nog een lijk (verkoold) onder deze wrakstukken gevonden, hetwelk bij de andere vier lijken op het kerkhof te Bergum is begraven. Waarvan op den ambtseed dit proces-verbaal is opgemaakt, geteekend en gesloten te Bergum 3 Oktober 1941.



Foto: origineel van Tresoar. CRASH Bergum

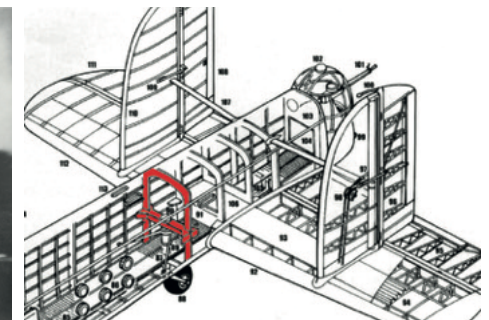


Foto: doorsnee Whitley (rood is foto hiernaast)

VERSLAG TROEPERARTS UNGER UIT LEEUWARDEN 8 SEPTEMBER 1941

1. Onder het puin werd een lijk gevonden die niet meer kon worden geïdentificeerd.
2. Bij het tweede lijk 50 meter van het vliegtuig werd een stuk kleding gevonden met de naam D. Logan. De arts meende dat het om een firma ging.
3. Bij het derde lijk 200 meter van het vliegtuig werd een man gevonden in een Brits legeruniform met een identificatieplaatje met de naam Frank Thorpe.

Voorwerpen bij het lijk: Een linnen stuk met 11 Hollandse guldens, 200 Belgische frank. Een leren tas met 4 Engelse ponden en 10 shilling. Een identificatieplaatje met de inscriptie Frank Thorpe Offer. Twee zilveren amuletten. Een polshorloge met leren band, tijd: 0.25 uur. Twee lederen etuis met chromen spiegel en visitekaartje. Een blauwe zakdoek met de inscriptie Frank Thorpe en een witte handschoen.

4. Ongeveer 1000 meter van het vliegtuigwrak een lijk van een 30-35-jarige sterke blonde man met dubbele overall en een grijze uniform. Het lichaam verbrijzelde bij een botsing door een houten dak van een kleine schuur. Een gouden horloge met een leren band. Tijd: 12:58 uur Een gouden ring met gravure L C en G C. Een potlood en 1 gum. Om eventueel de identiteit vast te stellen, werd bedrukt linnen met een apart nummer, nr. 402 979, aangetroffen in verschillende was-stukken. Het uniform had gouden knopen met reliëf N Z. Op de linkerkant van de borst een embleem met de letters A G in een krans en een vleugel. Na zijn lijkschouwing werden bovenstaande mannen vrijgegeven voor begrafenis. Zoals we nu weten werd het vijfde bemanningslid na de begrafenis op maandag 9 september gevonden onder het vliegtuigwrak.



Foto: 5 houten kruisen tot ±1946

Foto Jacob Franke:
1941 Bloemenhulde
Burgumers 1941



DE BEGRAFENIS

9 SEPTEMBER 1941

Op dinsdag 9 september 1941 werden de lichamen van de vliegeniers begraven aan de noordkant van De Kruiskerk. Dat was dicht bij de toren, met zicht op de Kloosterlaan. Eén graf werd leeg gelaten: dat lichaam zou pas vier dagen later worden gevonden onder de resten van het vliegtuig. De bemanning werd met militaire eer maar zonder burgers begraven. Dat hield in dat er alleen een Duitse troepenprediker met commandant en Duitse militairen aanwezig waren. Toch had Gerrit Willem Navis, die werkzaam was bij de belastingdienst van Tytsjerksteradiel, een krans geregeld namens de burgerij van de gemeente. Vanaf de Kloosterlaan konden de Burgumers toch de ceremonie bijwonen. Volgens ooggetuige Douwe Franke uit Burgum waren daar veel mensen.

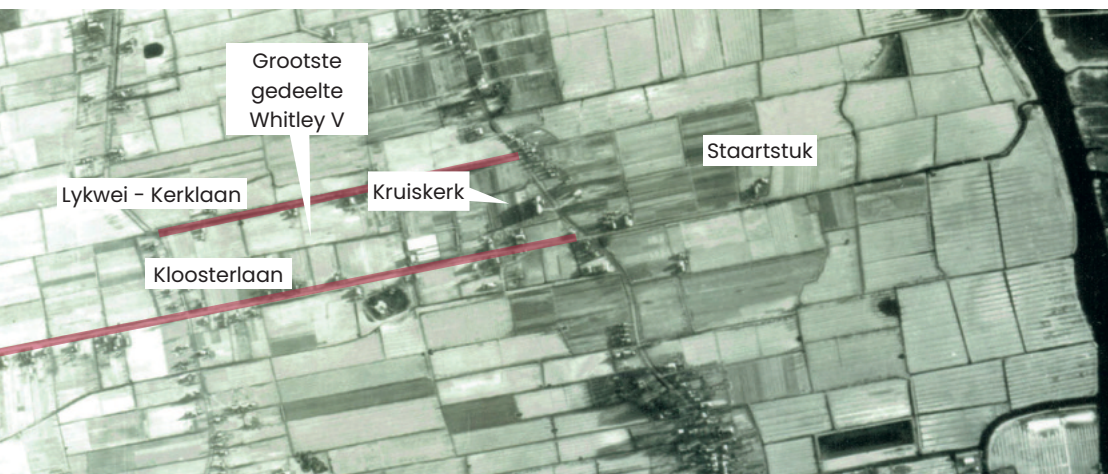


Foto: 5 witte kruisen na herbegraving 1946



Foto: het oorlogsmonument vlak na de onthulling 1949



Foto: Het monument is ontworpen door de heer Koopal en gebouwd door de heer Kielstra. Het is gebaseerd op het algemene Nederlands oorlogsmonument. De zuil geldt als stenen uitroepteken dat aandacht vraagt. Het vuur is een symbool voor de vrijheid, maar ook voor gloed waardoor het kwade verteert. Het vuur is ook het verzet dat altijd blijft branden, ook als mensen dit doven. De hoop blijft branden in de harten en gaat van daaruit de duisternis te lijf. Op de plaquette is te lezen "Voor hen die vielen".

De oprichting van het monument is een initiatief geweest van de Illegaliteit afdeling Tytsjerksteradiel van de vereniging Friesland '40-'45. De plechtige onthulling vond plaats op 14 april 1949 door verzetsvrouw Klaske Douma. De graven werden in eerste instantie geadopteerd door J. Navis van der Mey, de vrouw van eerder genoemde en vermoorde verzetsheld G. W. Navis. (1900-1944 Neuengamme)

In 1955 werden de graven overgenomen door de Imperial War Graves Commission wat vanaf 1960 het Commonwealth War Graves Commission heette. In dat jaar kwamen er nieuwe stenen zerken van deze instantie, die ook het onderhoud voor hun rekening nam. Op de grafstenen staan de namen, rang, functie en leeftijd van de bemanning. Door nieuw historisch onderzoek is ook de geboorteakte van piloot Francis Bernhard Thorpe nu bekend, waardoor de leeftijd van 22 jaar op zijn zerk kan worden gezet.

DE SCHENKINGEN VAN DE FAMILIE THORPE

De toenmalige Burgemeester Mr. Walle Melis Oppedijk van Veen had een goede band met de familie van de omgekomen piloten. De familie waardeerde het onderhouden van de graven, wat resulteerde in 1967 tot schenkingen van de familie Thorpe aan de Kruiskerk van Burgum.



Foto: Elektrische, Kroonlamp Kruiskerk

De LC 03-04-1967

Omgekomen Engelsman Bergum eerde oorlogsvlieger

Zondagmorgen heeft de vader van een in de oorlog bij Bergum verongelukte Engelse vlieger, de heer Thorpe uit Tunbridge Wells (Kent), in een stampvolle Bergumer kruiskerk een plaquette onthuld. Hij deed dit door het wegtrekken van de Nederlandse vlag. In de door de Leeuwarder beeldhouwer Chris Fokma vervaardigde plaquette wordt de dank en verbondenheid van de familie Thorpe uitgedrukt voor de wijze waarop de Bergumers de nagedachtenis van hun zoon hebben geëerd. De in het noorder transept aangebrachte plaquette draagt de wapens van de R.A.F. en het Squadron, waartoe het vliegtuig van commandant Thorpe behoorde.



Foto: Knielbankje Kruiskerk

Enkele maanden geleden al bood de heer Thorpe de Hervormde Gemeente een elektrische kroonluchter van koper aan, die nu in het koor hangt. In de door Ds. J. H. Pol geleide dienst, verzorgden ds. G. Lijzenga en de Anglicaanse predikant Mantle uit Tunbridge gezamenlijk de liturgie. Enkele familieleden van Thorpe waren uit Engeland overgekomen om de plechtigheid bij te wonen, terwijl ook burgemeester mr. W. M. Oppedijk van Veen van Tietjerksteradeel, de wethouders en de commandant van de Leeuwarder vliegbasis de dienst bijwoonden. Mevrouw Thorpe was wegens ziekte niet in staat om de overtocht te maken. Haar zal een bandopname van de volledige, deels in het Engels uitgesproken kerkdienst worden aangeboden.

Foto: Wapens 78 Squadron R.A.F. in de kerk. Ontwerp: Chris Fokma



Foto Observeum: parachute



DE PARACHUTE

Deze parachute kwam bij de familie Bekkema op Nieuwstad 18 in Burgum tevoorschijn. Tijdens de oorlog woonde deze familie tegenover de Kerklaan/Lykwei waar de ramp plaats vond. Waarschijnlijk is het compleet in verpakking gevonden en meegenomen.

Dit zogenaamde X-Type werd de standaardparachute voor het Britse leger tijdens de Tweede Wereldoorlog. Het bestond uit vier delen: parachute, binnenzak, buitenste verpakking en het harnas.

De luifel had een diameter van 714 cm. Hij was afwisselend gemaakt van zijde, katoen (ramex) en nylon. Er waren achtentwintig tuigagelijnen, elk 7,6 m lang met een minimale breeksterkte van 181 kg, die van de rand van de luifel naar vier D-ringen liepen die aan vier webrisers of liftwebben waren bevestigd. De daalsnelheid was ongeveer 7 m/s.

Na de oorlog werd deze gewilde stof voor trouw en doopjurken gebruikt. Dat is hoogst waarschijnlijk ook gebeurd met deze parachute.

STICHTING MISSING AIRMEN MEMORIAL FOUNDATION (SMAMF)

Al sinds de jaren zeventig doet de Stichting Missing Airmen Memorial Foundation (SMAMF) onderzoek naar de bemanning van vliegtuigen die tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn neergestort in Friesland. Het doel is om crashlocaties te markeren waar zich vermiste vliegers bevinden en deze plekken te registeren als veldgraven.

Tijdens de oorlog zijn in Friesland en omliggende wateren zo'n 380 vliegtuigen neergestort. Aan de hand van locatie- en archiefonderzoek en het opsporen van nabestaanden, probeert de SMAMF de overledenen hun gezicht terug te geven en hun bijzondere oorlogsverhalen door te geven aan toekomstige generaties.

Op www.luchtoorlogfriesland.nl houdt de stichting een database bij van alle crashes en noodlandingen in Friesland tijdens de Tweede Wereldoorlog. Verder verzorgt de SMAMF lezingen en assisteert de stichting bij het maken van tentoonstellingen, zoals de nieuwe tentoonstelling 'IMPACT – De Luchtoorlog in Friesland, 1940–1945' in het Fries Verzets Museum.

COLOFON

Teksten

Siebe Siebenga

Redactie

SMAMF

Foto's en bronnen

Pieter Dijkstra, Wäldnet, DroneSfeer Ronald Zijlstra, R.A.F., Stichting Missing Airmen Memorial Foundation (SMAMF), Wikimedia Commons, Margreet Eversen, Messerschmitt, Rheinthal collectie Lieuwe Boonstra, Archief T-diel, Tresoar, Observeum, Dick Jansen, Oranje ferbynt, Doarpsbelang Burgum, Henk de Jong, Paul Markham, David Wilson, Notss TV, Marjan Timmer

Vormgeving

Tine van IJs



Deze foto is gemaakt door Dick Jansen kerst 2024. Het idee om bij oorlogsgraven lichtjes te laten branden ontstond bij de Canadese begraafplaats in Holten en is overgenomen in door Dick Jansen. Tijdens het maken van het boekje is hij ook bezig geweest om markeringsborden te realiseren voor de ramp met de Whitley V Z6881.



pgburgum.nl/begraafplaats/

Ter verantwoording: hier en daar is gekozen voor kleuren- in plaats van zwart-witfoto's om de 80 jaar bevrijding te overbruggen en te verbinden met het heden.