

## Bevrijding 1945: daarna crashte er nóg een vliegtuig in Borne!

Jan F. Deckwitz

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd ook Borne geconfronteerd met het geweld van de militaire luchtvaart, zowel van Duitse als van geallieerde zijde. Aanvankelijk waren dit jachtvliegtuigen, maar in de tweede helft van de oorlog waren het ook de grote en zwaardere bommenwerpers. Luchtgevechten waren steeds meer aan de orde van de dag met gevolg dat er ook vliegtuigen neerstortten. In de gemeente Borne kwamen negen vliegtuigen neer.

Na de bevrijding in april 1945 werd het wat rustiger in het Bornse luchtruim. Er moest orde op zaken worden gesteld onder militair bestuur. De bevrijders, soldaten en vliegeniers, kwamen enigszins tot rust, voor de controle en bewaking werden vliegeniers en bemanning op verschillende vliegvelden gestationeerd. Voor Borne kwam de bevrijding in april 1945 maar op 6 juli 1945, crashte alsnog hier een Spitfire van de RCAF neer. Wat was er gebeurd?

### Een zoektocht

Het was Gerrit van Wezel die in het vroege voorjaar van 2014 naar mij opmerkte dat niet alle vliegongevallen in Borne waren vastgelegd en beschreven. In het daarop volgende gesprek vertelde hij mij dat er in de zomer van 1945 in Borne een Spitfire was gecrasht. Hij herinnerde zich vaag dat hij op de fiets was gesprongen om te gaan kijken. De kist was ergens, op de grens van Borne en Hengelo, tegenover boerderij Kolthof neergekomen, de piloot werd dood aangetroffen nabij het erf van de boerderij van Ter Keurs.

In de gemeentearchieven van Borne en Hengelo was niets over het ongeval te vinden. In het archief van de gemeente Hengelo vond ik na lang zoeken, in de dagrapporten van de politie<sup>1</sup> van 6 en 7 juli 1945, een korte mededeling dat er aan de Oude Hengeloseweg, op de grens van Borne en Hengelo, een vliegtuig was neergekomen. De bovenleiding van een elektriciteitsmast was geraakt, waardoor de elektriciteit in de buurt was uitgevallen. Zowel "Het Vrije Volk" als "De waarheid" van 7 juli 1945 berichtten over het ongeval. In volgende dagrapporten van de politie wordt niets meer gemeld over het ongeval.

Bij de "Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945" (SGLO)<sup>2</sup> kreeg ik aanvullende informatie over het ongeval. Het ging om twee vliegtuigen van de RCAF die beide waren neergekomen. Navraag bij militaire instanties leverde in eerste instantie niets op. Bij het NIMH<sup>3</sup> in Den Haag is een verzamelrapport aanwezig waarin wordt aangegeven dat het ging om twee vliegtuigen van het type Spitfire MK XIV van de RCAF (Royal Canadian Air Force). In dit verzamelrapport wordt verwezen naar het militair archief in Londen. Je denkt, wat is hier aan de hand: twee vliegtuigen, waar is dan het tweede vliegtuig gebleven? Bij het militair archief in Londen werd ik doorverwezen naar "Library and Archives" in Wellington, St. Ottawa<sup>4</sup> in Ontario (Canada). Via de website van dit archief en via vele mailtjes kreeg ik eindelijk meer informatie.



Mededeling van de crash in "Het Vrije Volk" van 7 juli 1945.

### Een terugblik

De Tweede Wereldoorlog was ten einde: het Verkenings- en Photosquadron 414 van de RCAF (Royal Canadian Air Force), dat ook aan de invasie op D-day had deelgenomen, werd op 8 mei 1945 tijdelijk gedetacheerd op vliegveld Lüneburg (Dld), ca. 50 km ten zuidoosten van Hamburg. Hier konden vliegers en bemanning even bijkomen van het oorlogsgeweld. Tot 4 april 1945 had het squadron gevlogen met de "Typhoon" en de "Mustang P51", beide Amerikaanse kisten. Hierna werd het 414-squadron uitgerust met de Britse Spitfire MK XIV, een vliegtuig met groter vermogen en hogere snelheid. Op vliegveld Lüneburg had de bemanning nu de gelegenheid om met dit nieuwe vliegtuig controlevluchten te maken en uitgebreid te oefenen. Voor

specifieke schietoefeningen vloog het squadron eind juni 1945 naar de vliegbasis Warmwell Dorsetshire in Zuid-Engeland en verbleef hier ruim een week. Op 6 juli zou het squadron weer terugkeren naar de (tijdelijke) thuisbasis Lüneburg<sup>5</sup>.

### De terugvlucht

Het 414-squadron bestond uit 13 vliegtuigen, Spitfires MK XIV. Op 6 juli 1945 maakte men zich gereed om via vliegveld Eindhoven terug te keren naar Lüneburg. Het eerste deel van de vlucht van Warmwell naar Eindhoven, ruim 600 km, verliep zonder problemen, alhoewel het zwaar bewolkt was. In Eindhoven zou een tussenstop worden gemaakt om de kisten bij te tanken en de meteo te raadplegen voor het laatste deel van de vlucht naar Lüneburg.

De squadronleader *S/C J. B. Prendergast* liet zich in Eindhoven door de meteorologische dienst informeren over de te verwachten weersomstandigheden voor het laatste deel van de vlucht van Eindhoven naar Lüneburg. Nog zo'n 450 km, die naar verwachting een goed uur in beslag zou nemen.

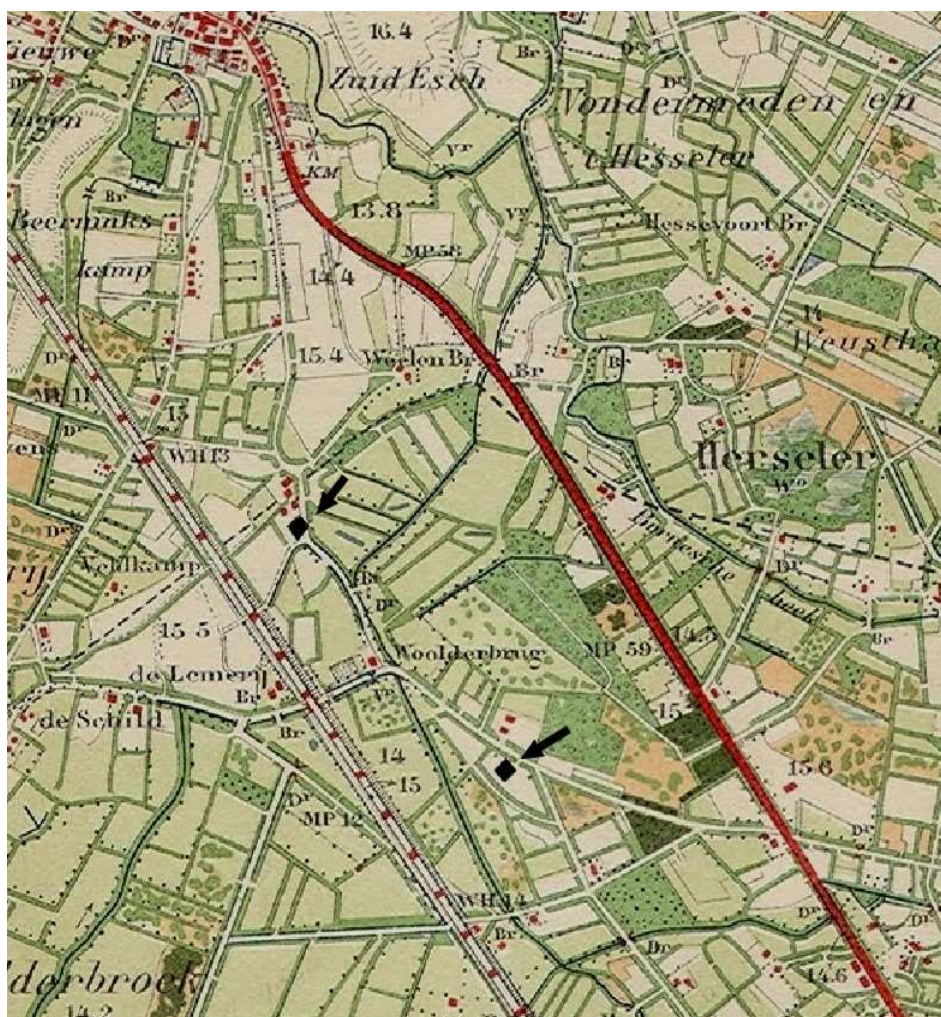
De meteo gaf voor de 6<sup>e</sup> juli 1945 een dagtemperatuur van ca. 17 °C, veel bewolking, windstoten en regenbuien. De wolkenbasis lag op 250 m en een zicht van ca. 500 m. Boven de 3500 m zou het zicht ca. 5 km zijn. Mogelijk zou er in de omgeving van de Achterhoek plaatselijk sterke rukwinden kunnen opsteken met heftige regen. De *S/C* besloot het squadron op te splitsen in drie groepen: "Red" met vijf vliegtuigen, "Yellow" en "Blue" elk met vier vliegtuigen. Groepsgewijs zou men naar Lüneburg vliegen. Als men onderweg problemen zou krijgen, zou men individueel terugkeren naar Eindhoven.

Ca. 15.15u vertrok de groep "Blue" van Eindhoven. *Ft. Lt. Ronald W. C. Davis*, als groepsleider, vloog vooraan, achter in de formatie vloog *F/O William J. Hanna*. De opdracht was het eerste deel van de vlucht tot aan de Rijn laag met grondzicht te vliegen om bij buien in zicht naar grotere hoogte te gaan. Tijdens de

klim naar 8000 ft (ca. 2400 m) verliet *F/O Hanna* plotseling de formatie. Na een radio-oproep werd geen antwoord verkregen. Men veronderstelde dat Hanna terugvloog naar Eindhoven. Kort hierna werd de gestelde vluchthoogte van 2400 m bereikt, toen plotseling ook de groepsleider Davis met een scherpe bocht van de formatie wegvloog. Binnen de kortste keren was hij uit het zicht in de wolken verdwenen. Op een oproep gaf hij geen gehoor; na vijf minuten volgde weer een oproep, men kreeg echter een gehoor. De twee overgebleven vliegtuigen uit de groep "Blue" kwamen laat in de middag op Lüneburg aan. Ook de twee andere groepen, "Red" en "Yellow", kwamen ongeschonden binnen.

### De verloren vliegers

Van de vlucht van *F/O William J. Hanna*<sup>5</sup> hebben slechts enkele, in Hengelo wonende en niet met naam genoemde getuigen op de grond, een verklaring afgelegd. De kist kwam met hoge snelheid schuin naar beneden waarbij deze om zijn as tolde. Ook was er sprake van bliksem maar of de kist geraakt is, is nooit duidelijk geworden. Toen de vlieger



Locaties waar de vlieger *F/O W. J. Hanna* in Borne en zijn kist in Hengelo, aan de Oude Hengeloscheweg, neerkwamen (kaart: Hengelo 1940). De Woolderbrug, tussen de twee ongevallocaties, is beter bekend als "Klaas-op-de-brug".

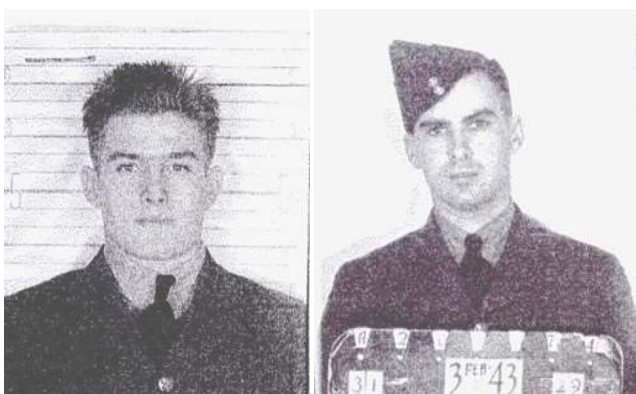
onder de wolken kwam, heeft hij geprobeerd zich te redden met zijn parachute, maar hij zat te laag om hiervan gebruik te kunnen maken. Voordat de chute zich kon openen, stortte hij neer in een roggeveld nabij een afscheidingsheg van boerderij Ter Keurs aan de Oude Hengeloseweg in Borne. De 22-jarige, in Toronto geboren vlieger, werd hier dood aangehouden. Men constateerde vele botbreuken, zelfs zijn schedel was op verschillende plaatsen gebroken.

Zijn vliegtuig boorde zich enkele honderden meters verder in de grond op een aardappelveld aan de Oude Hengeloseweg, tegenover de boerderij van Kolthof. Later vond men de motor hier op meer dan 2 meter diepte onder de grond terug. Resten van het vliegtuig werden verspreid, bij de inslag verbrandde het hoofddeel. Er was weinig van de kist overgebleven. Tijdens het neerkomen had het vliegtuig nog een bovenleiding van een elektriciteitsmast losgetrokken, de buurt kwam hierdoor een dag zonder elektriciteit te zitten.

F/O William J. Hanna werd enkele dagen later met militaire eer begraven op de Oosterbegraafplaats<sup>6</sup> in Enschede.

Wat de 24-jarige, in Toronto geboren, *Flt. Lt. Ronald W. C. Davis*, is overkomen is nooit duidelijk geworden. Hij werd met zijn kist verbrand en uitgebrand teruggevonden nabij Ammeloe (Dld), een gehucht 5 km noordoostelijk van Vreden (Dld) en 6 km van Rekken (NL). Het was duidelijk dat hij met hoge snelheid was neergekomen. Van zijn lijk restte nog slechts een deel van zijn schedel.

*Flt. Lt. Ronald W. C. Davis* vond zijn laatste rustplaats op de "Reichswald Forest War Cemetery"<sup>7</sup> in Kleef (Dld).



Links *Flt. Lt. Ronald W. C. Davis* en rechts *F/O William J. Hanna*.



Het graf van *F/O William J. Hanna* op de Oosterbegraafplaats in Enschede. Naast deze grafsteen is een kleine steen geplaatst met het opschrift: "In loving memory of Jack age 22 yrs. Mother, Dad and friends". Veelzeggend, nietwaar?

#### Noten

- <sup>1</sup> Politie dagrapporten Hengelo 6 en 7 juli 1945: gemeentearchief Hengelo(O).
- <sup>2</sup> Zie website [www.studiegroepvluchtoorlog.nl](http://www.studiegroepvluchtoorlog.nl)
- <sup>3</sup> Aircraft accident investigation and reporting / by Frank G. Andrews. NIHM (Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag).
- <sup>4</sup> "Library and Archives Canada", Wellington St. Ottawa, Ontario. Report RG24 volume 27682 file Hanna W J (J43323). Report RG24 volume 25177 file Davis R W (J23818).
- <sup>5</sup> Zie Google Earth "Lüneburg, Duitsland". De contouren van het vliegveld zijn nog duidelijk te zien.
- <sup>6</sup> "Oosterbegraafplaats", Noord Esmarkerrondweg, Enschede.
- <sup>7</sup> "Reichswald Forrest War Cemetery", Grunewaldstraat, Kleef (Dld).