

# De crash bij Remijn

Het verhaal van een pathfindercrew



**Een verhaal over de bemanning van de PB667  
en de crash op 20 maart 1945 bij Nieuwdorp  
Door Hans van Dam**

“The gratitude of every home in our Island, in our Empire, and indeed throughout the world, except in the abodes of the guilty, goes out to the airmen who, undaunted by odds, unwearied in their constant challenge and mortal danger, are turning the tide of the world war by their prowess and by their devotion. Never in the field of human conflict was so much owed by so many to so few.”<sup>1</sup>

Sir Winston Churchill

Op 20 maart 1945 stortte er net buiten Nieuwdorp een Engelse Lancaster bommenwerper neer. Alle mannen in het toestel met de code PB667 MG-Q vonden hierbij de dood. In de zomer van 2010 werden een motor en 2 propellers teruggevonden. Reden genoeg voor mij om de gebeurtenissen, van ruim 65 jaar terug, te reconstrueren. In dit verhaal neem ik jullie mee naar die dinsdagmiddag in 1945. Maar, voordat ik dat doe, vertel ik eerst iets over Bomber Command. Het RAF<sup>2</sup> onderdeel waar het toestel deel van uitmaakte.

### Bomber Command.

In de eerste jaren van de oorlog had de Britse luchtmacht voornamelijk een verdedigende taak. Toen de Duitse luchtaanvallen in de zomer van 1941 afnamen, besloot men om ook strategische doelen in Duitsland te bombarderen. Het werd de taak van het, uit vrijwilligers<sup>3</sup> bestaande RAF onderdeel Bomber Command, om door middel van bombardementsvluchten de Duitse oorlogsindustrie en infrastructuur te treffen. Deze doelstelling werd in eerste instantie, mede door het gebrekkige materieel, niet waargemaakt. Bomber Command beschikte aanvankelijk alleen over trage, slecht wendbare 2-motorige vliegtuigen. Deze toestellen waren geen partij voor de Duitse jagers<sup>4</sup> en luchtverdediging. Het kwam voor dat tijdens missies alle toestellen verloren gingen. Dit was een van de redenen waardoor men besloot om vooral 's nachts te vliegen. De overlevingskansen namen toe, maar de toen nog niet zo betrouwbare navigatiehulpmiddelen zorgden ervoor dat de bommenwerpers geregeld hun doelen misten en zelfs plaatselijk tot op 30 kilometer naast het doelgebied troffen. De Duitse oorlogsmachine werd door Bomber Command niet of nauwelijks ontregeld. Het bestaansrecht van de RAF en Bomber Command kwam hierdoor ter discussie te staan<sup>5</sup>.

### Arthur “Bomber” Harris

In februari 1942 nam Artur Harris de leiding van Bomber Command over en vrij kort daarna zien we de eerste 4-motorige Lancasters verschijnen<sup>6</sup>. Dit toestel werd een essentieel

#### “Tour of Duty”

*Van de 125.000 vrijwilligers die gedurende WOII in Bomber Command dienden sneuvelden er 55.573 tijdens missies. Van iedere 100 man sneuvelden er 45, raakten er 6 zwaar gewond, werden er 8 gevangen genomen en kwamen er 41 de oorlog zonder al te veel kleerscheuren door.*

*Omdat de overlevingskans in Bomber Command zo laag was besloot de RAF in 1941 net als de Amerikanen het “Tour of Duty”-concept in te voeren. Het gaf de bemanning een doel om naar toe te werken. De Duitsers kenden geen tour of duty.*

*Een eerste Tour stond voor 25 vluchten of +/- 200 vliegers. Na iedere Tour kreeg de vliegtuigbemanning een periode van relatieve rust voorgeschoteld. Een tweede Tour bestond uit 20 vluchten. Eind 1942 kwam het concept onder druk te staan. In 1943 werd besloten het aantal missies te verhogen tot 30 en later zelfs naar 35. Ook werden missies boven Frankrijk, Nederland en België gedevalueerd tot ½ missie. De tijd tussen Tours die aanvankelijk wel een half tot een heel jaar kon duren werd ook ingekort. Na je tweede Tour hoefde je geen derde meer te maken. Ondanks de risico's waren er toch vliegers die een derde Tour vlogen.*

*Een niet afgemaakte vlucht noemde men “Boomerang” en telde ook niet mee. Een dropping van pamfletten telde ook niet mee maar leverde je een “Operational Egg” vermelding op.*

*Vliegers die dicht bij het einde van een Tour zaten of het al zwaar voor hun kiezen hadden gekregen werden wel eens aangewezen voor zogenaamde “milkruns”. Ze vlogen dan relatief veilige vluchten op Parijs of de kanaalhavens.*

<sup>1</sup> De dankbaarheid van iedereen in onze steden, ons keizerrijk en de gehele wereld, behalve in de verblijfplaatsen van de schuldigen, gaat uit naar de piloten die schijnbaar onvermoeibaar, ondanks het enorme gevaar, constant hun leven op het spel zetten en door hun dapperheid en toewijding om het tij van de Tweede Wereldoorlog te keren. Nog nooit waren tijdens een menselijk conflict zoveel mensen hun dank verschuldigd aan zo weinig ”

<sup>2</sup> De RAF bestond uit drie onderdelen; Fighter Command (de jagers), Bomber Command (de bommenwerpers) en Coastal Command (de kustwacht)

<sup>3</sup> Gedurende WOII waren 125.000 vrijwilligers actief binnen Bomber Command. Ook vliegers met andere nationaliteiten waren welkom in dit luchtmachtonderdeel. Er waren ook Nederlanders actief binnen Bomber Command.

<sup>4</sup> De Duitse luchtmacht had met de Messerschmitt Bf109, Messerschmitt 110 en de Junkers Stuka een paar formidabele jagers. De piloten waren door de talrijke operaties elders in Europa ook zeer gevreesd. De RAF gebruikte binnen Fighter Command de Hawker Hurricane en de Supermarine Spitfire.

<sup>5</sup> De RAF was tijdens de eerste wereldoorlog opgericht en stond los van de marine en de landmacht. Zij vonden het onzin dat er een aparte luchtmacht bestond en stelde het nut regelmatig ter discussie.

<sup>6</sup> op 3 maart 1942 vlogen een aantal Lancasters van het 44<sup>e</sup> squadron een missie om zeemijnen te droppen voor de Duitse kust. Een week later vlogen de eerste Lancasters mee bij een nachtraid op Essen. De dagmissie op Augsburg op 17 april 1942 waarbij 12 Lancasters opstegen, 8(en)

onderdeel in de plannen van Harris om met behulp van bombardementsvluchten de oorlog te verkorten. Harris besloot met veel meer toestellen missies uit te voeren. Hierdoor bereikten meer toestellen de doelen. Daarnaast, zo was de inschatting, zou de grote hoeveelheid vliegtuigen ook de Duitse moraal breken. De Duitsers waren echter niet zo gauw van hun stuk te brengen. Nadat op 30 mei 1942 Keulen door 1047 vliegtuigen werd gebombardeerd, was de productie van de 100 vernielde en/of beschadigde fabrieken na een maand weer op peil. Om de Duitse oorlogsmachine te ontregelen moest Harris de frequentie van de vluchten omhoog brengen. Dit betekende nog meer toestellen en bemanningen. De productie van de toestellen werd sterk opgevoerd en het "tour of duty- concept" kwam onder druk te staan.



#### **De Lancaster**

*De Lancaster was een door Roy Chadwick verder ontwikkelde versie van de sinds 1939 in gebruik zijnde Manchester. De Manchester had 2 onbetrouwbare Vulture motoren, was traag en slecht wendbaar. De tweemotorige toestellen zoals de Manchester en de Blenheim werden vanaf 1941 vervangen door viermotorige toestellen zoals de Halifax en de Stirling. De Lancaster die eind 1941 van de band liep was met 4 krachtige Rolls Royce Merlin motoren veel sterker en wendbaarder. Dit toestel zou zich ontwikkelen tot het werkpaard binnen Bomber Command.*

*De PB667 was een AVRO Lancaster MKIII met een spanwijdte van 31 meter en een lengte van ruim 21 meter. Het vliegtuig had een actieradius van ruim 4000 km en een topsnelheid van 460 km/u. Het vliegtuig kon bijna 7500 meter hoog vliegen en kon geladen ruim 14 ton aan bommen van de startbaan de lucht in krijgen. Het was het enige vliegtuig dat de 6,4 meter lange 5400kg zware Tall-Boy en de 10.000 kilo zware Grand-Slam bommen kon meenemen. Hiervoor maakte het gebruik van 4 stuks Packard-Build **Merlin 38** motoren die goed waren voor bijna 1400 pk per stuk (1390pk bij 3000 tpm)*

*De machine liep in september 1944 van de band bij Woodford Cheshire en maakte zijn eerste vlucht op 30 september 1944..In december werd het onderdeel van het 7th Squadron in Oakington*

*Het vliegtuig was onderdeel van de 10e productie batch van 723 vliegtuigen gebouwd door A.V. Roe & Co. Ltd., Newton Heath, Manchester, onder Contract Nr. 1807. De aflevering startte in oktober 1944 en het laatste toestel liep in maart 1945 van de band. Er werden in die tijd gemiddeld 14 toestellen per week afgeleverd. Tijdens WOII werden 7366 Lancasters gebouwd.*

#### **Pathfinder en Main Force**

Om de effectiviteit van de bombardementsvluchten te vergroten had Harris Bomber Command in het najaar van 1942 opgedeeld in een Main- en een Pathfinder Force(PFF). Pathfinder Force moest de Main Force-toestellen, die voor de daadwerkelijke bombardementen zorgden, bijhouden en naar de juiste locatie leiden. Daar aangekomen moesten ze, onder vijandelijk vuur en niet altijd gunstige weersomstandigheden, het doelgebied markeren. De bommenwerpers van Main Force die een paar minuten later arriveerden konden zo "eenvoudiger" hun doelen raken. De Pathfinders waren in eerste instantie alleen echt effectief bij goede weersomstandigheden. Naarmate de oorlog vorderde werden de Pathfinder toestellen<sup>7</sup> steeds effectiever doordat de navigatiemiddelen steeds beter werden.

Aan het einde van de oorlog vlogen er dagelijks grote groepen bommenwerpers (soms meer dan 1000 toestellen in één missie) naar doelen diep in Duitsland. De toestellen vlogen in compacte formaties. Vanaf de grond gezien leek het een compacte stroom vliegtuigen. Ze vlogen echter op verschillende hoogten om het de luchtverdediging moeilijk te maken. De Duitse schutters op de grond moesten de richting én de hoogte goed inschatten om het toestel te raken. Het was een kat en muis spel, waarbij beide partijen steeds nieuwe technieken uitprobeerden waarop de ander moest anticiperen. De radar verbeterde sterk en er waren technieken om elkaars radar te ontregelen<sup>8</sup>. Hoewel de Duitse luchtmacht na de slag om Engeland haar superioriteit had verloren bleef het een geduchte tegenstander. De enorme productie van toestellen zorgde ervoor dat kapotte vliegtuigen vrijwel direct konden worden vervangen. Harris zijn werkwijze leverde ondanks aanzienlijke verliezen vruchten af. De Duitse oorlogsindustrie ging steeds stroever draaien.

#### **Zwarte bladzijde**

Naast strategische doelen bombardeerde Bomber Command ook burgerdoelen. De Duitsers hadden met hun bombardementen op steden als Rotterdam en Middelburg laten zien dat moraal breken ook een wapen was. De Amerikanen wilden aanvankelijk niet aan deze missies meedoen, maar voor de Britten, die dagelijks hun hoofdstad door de Duitsers geraakt zagen worden, lag dat anders. Het bombardement op Hamburg in juli 1943 en het bombardement op het centrum van Dresden op 13 februari

---

het doel bereikten en de U-bootfabrieken bombardeerden, leverde een Victoria kruis op voor de vluchtleider, John Nettleton. Hij keerde met 5 (vijf) andere zwaar beschadigde Lancasters terug in Engeland.

<sup>7</sup> De Pathfinder Force gebruikte vanaf 1943 vrijwel alleen Lancasters en Mosquito's.

<sup>8</sup> De Pathfinders dropten bijvoorbeeld stroken zilverpapier waardoor de Duitse radar in de war raakte. Hierdoor was het makkelijker de doelen te markeren en te raken. De Duitsers maakten jagers met kanonnen die recht omhoog schoten waarmee ze onder de toestellen doorvlogen.

1945 waar in één nacht door een vuurstorm<sup>9</sup> vele burgerslachtoffers vielen, wierpen een smet op Harris zijn reputatie. Ook operatie "Manna", waarbij toestellen van Bomber Command in april 1945 voedseldroppings boven West-Nederland uitvoerden, kon die smet niet uitwissen.

### **De Pathfinders.**

Pathfinder Force was een elite eenheid waarvoor alleen de beste manschappen geselecteerd werden. De meeste vliegers hadden er vaak al een tour opzitten in Main Force. Naarmate de oorlog vorderde werd het steeds moeilijker om voldoende manschappen binnen Bomber Command operationeel te houden. Het "tour of duty-concept" zorgde er voor dat vliegers na een aantal vluchten boven vijandelijk gebied een poosje vrijgesteld werden van operaties. Daarnaast kwam lang niet ieder vliegtuig terug van een missie. Naarmate de spoeling steeds dunner werd, werden de regels aangepast. Doordat de opleidingen ook steeds beter werden kwam het steeds vaker voor dat jonge, veelbelovende bemanningen door hun commandant gevraagd werden om - na een paar aansprekende resultaten - over te stappen naar de Pathfinders. Deze mannen konden na een stoomcursus van iets meer dan een week direct worden ingezet. Hoewel je bij de Pathfinders aanzienlijk meer risico liep dan in Main Force bleven vliegers zich aanmelden. Dat je bevorderd werd en lid werd van een elite-eenheid met de nodige sociale- en financiële voordelen had daar volgens mij zeker mee te maken. Eén van de mannen die in Pathfinder Force terecht kwam, was de jonge Australiër Lindsay Page Bacon.

### **Lindsay Page Bacon**

Lindsay Page Bacon werd geboren op 25 januari 1924 in Coffs Harbour, een voorstad van Sidney, in Australië. Hij hield van voetbal en tennis. Op 9 februari 1942 zette hij zijn studie aan de Universiteit van Sidney op een laag pitje en meldde hij zich, op nauwelijks 18 jarige leeftijd, aan bij de RAAF<sup>10</sup>. Een niet ongebruikelijke stap binnen de familie. Lindsay's vader Victor was een veteraan die in de eerste wereldoorlog in Europa had gediend. Bacon's zus, Kathleen, was verpleegster in Malta en later in het Midden-Oosten. Zijn broer Wesley was ook onder de wapenen en vocht in Afrika ondermeer bij Tobruk. Zijn ander zus Margareth zat nog wel in Australië maar zij werkte als telegrafiste bij de WAAF<sup>11</sup>. Een jaar na Lindsay besloot ook zijn jongste broer Allan in dienst te gaan<sup>12</sup>. Bacon's militaire loopbaan startte bij No 1 Radio School waar hij een opleiding tot Radio Officier volgde. Tijdens die opleiding moest hij in het noorden van Australië een radarpost bouwen omdat men bang was dat de Japanners ook Australië wilden bezetten. Bij het maken van deze post werd gebruik gemaakt van de diensten van de Aboriginals die in de buurt woonden. Nadat Lindsay in een krant een artikel zag staan waarin deze bevolkingsgroep werd afgeschilderd als luie tweederangs burgers, pakte hij zijn pen en schreef een artikel dat eind november 1942<sup>13</sup> in die zelfde krant verscheen. Hij schreef hierin dat het beeld dat werd geschetst niet klopte en dat velen een voorbeeld konden nemen aan deze verguisde bevolkingsgroep. Halverwege november 1942 had Lindsay de opleiding tot radio officier afgerond. Hij had zijn certificaat met goede cijfers behaald. Toch kreeg hij van zijn superieuren enige kritiek. "Bacon is nog te jong en te onervaren om als officier leiding te kunnen geven. Als hij zich verder bekwaamt in het administratieve deel van zijn werk dan kan hij zich tot een goede radio officier ontwikkelen". Lindsay had echter andere ambities. Hij wilde piloot worden en meldde zich op de 14<sup>e</sup> november, een dag na het behalen van het certificaat, aan voor de pilotenopleiding.



**afb 1; F/O Lindsay Page Bacon**

### **De luchtmacht**

<sup>9</sup> Een vuurstorm ontstond als een groot aantal aparte haarden dicht bij elkaar als een grote brand de zuurstof uit de omgeving aanzuigen. Hierdoor ontstond wind die het vuur versterkte wat weer tot meer aanzuiging van zuurstof leidde. Uiteindelijk leidde dit tot een vuurstorm waarbij voorwerpen en zelfs mensen naar te brand toe werden gezogen.

<sup>10</sup> Royal Australian Air Force

<sup>11</sup> WAAF=Women's Auxiliary Air Force. Deze vrouwen kwamen nooit van de grond en werden ook niet tijdens missies ingezet. Ze zorgden voor het inpakken van parachutes, deden verbindingswerk en plotten in de radarruimte etc. Vrouwen in de leeftijd tussen de 20 en 30 kozen voor de WAAF of voor het werken aan de lopende band in de vele fabrieken die nodig waren om de oorlogsmachine draaiend te houden.

<sup>12</sup> Zijn jongere broer Allan (nu 85 jaar) werd ook piloot. Hij ging de kant op van gevechtsvlieger. Hij volgde in Canada een opleiding tot piloot maar hoefde geen missies in oorlogstijd meer te vliegen.

<sup>13</sup> 28 november 1942 "Sidney Morning Herald"

Bacon kreeg in mei 1943 in Australië tijdens zijn training tot piloot een boete van 3 pond omdat hij tijdens het taxiën met zijn toestel een ander toestel aantikt. De opleiding tot piloot verliep ondanks dit incidentje verder probleemloos. Op 29 juli 1943 heeft Lindsay zijn Flying Badge binnen en hij vertrekt als Pilot Officer op 11 augustus 1943 richting Engeland om opgeleid te worden tot piloot in Bomber Command. Na een route, die via Amerika naar Engeland leidde, moest hij in Engeland eerst een aantal maanden wachten voordat hij in maart aan de slag kon bij No. 20 (pilot) Advanced Flying Unit (AFU). Hier werden alle niet RAF vliegers doorheen geloodst om zich de RAF-werkwijze eigen te maken. In mei 1944 vertrok hij naar No. 26 Operational Training Unit (OTU) in Little Horwood waar hij in de Wellington leerde vliegen. Op 11 juni crashte Lindsay na een oefenvlucht boven de Noordzee tijdens de landing. Hij en de andere mannen aan boord brachten het er levend vanaf maar werden wel naar het ziekenhuis gebracht. Bacon lag twee weken in het St Mary's Hospital in Halton. Daarna zette hij de training voort. In brieven uit die tijd wordt zijn vriendin Claire Virgo voor het eerst genoemd. Lindsay schreef aan zijn broer Allan, die op dat moment in Canada vertoefde voor zijn piloten training, dat hij een vriendin had en dat hij er naar uit keek om haar aan hem voor te stellen<sup>14</sup>. Na de training werd Lindsay overgeplaatst naar de 1668 Heavy Conversion Unit (HCU) in Bottesford. Daar stapte hij in oktober 1944 voor het eerst in de cockpit van een Lancaster. Volgens mij werd in Bottesford het team gesmeed dat later deel ging nemen aan missies. In december werden Bacon en zijn mannen ingelijfd bij het 622<sup>e</sup> squadron op Mildenhall om hun "Tour of duty" te starten. Bacons team bestond uit<sup>15</sup>:

- George Huttleston, Een 22 jarige bomrichter uit Enfield, vlakbij Londen. Hij had de belangrijke taak om de bommen op de juiste plaats te laten neerkomen.
- Richard Evans, een 27 jarige Welshman uit Port Talbot die als navigator de taak had om het toestel volgens de vastgestelde route naar het doel te loodsen.
- Harry McClements, een 19 jarige boordwerktuigkundige uit Hillsborough, Sheffield.
- Johnny Taylor, de staartschutter. Hij was 19 jaar en kwam uit Radford, Coventry.
- Jim Cornwall, De dakschutter was een 23 jarige man uit Manchester. Hij was getrouwd en werkte tot juni 1943 als technicus bij een machinefabriek. (In de logboeken staat hij stevast vermeld als staartschutter)
- Philip Tennant een 30<sup>16</sup> jarige Nieuw Zeelander die de boordradio bediende en tevens de voorste geschutskoepel. Hij was de nestor van het team, getrouwd en vader van 3 kinderen. Voordat hij vrijwillig in dienst ging was hij vrachtwagenchauffeur in Westport.



G. Huttleston



R. Evans(?)



H. McClements



J. Taylor



J. Cornwall



P. Tennant

De eerste missie die werd gevlogen was een dagmissie op Trier op 23 december 1944. In Bacons logboek zagen we dat het vliegtuig op 5 januari tijdens een missie op Ludwigshaven geraakt was door een flak<sup>17</sup>. Het team was goed op elkaar ingespeeld en na drie weken Main Force werd door hun commandant gevraagd of Bacon en zijn bemanning over wilden stappen naar Pathfinder Force. Omdat deze stap niet zonder risico was, volgt er enige bedenktijd. Uiteindelijk werd de knoop doorgehakt.<sup>18</sup> De nachtmissie naar Duisburg op 8 februari was hun 15<sup>e</sup> en laatste missie in Main Force. Op 10 februari 1945 meldden ze zich in Oakington, de thuisbasis van het 7<sup>e</sup> squadron<sup>19</sup>. Voordat de eerste gevechtsmissie werd gemaakt

<sup>14</sup> Allan werd echter niet naar Engeland overgeplaatst maar ging terug naar Australië om in een Mustang te leren vliegen waarmee hij het tegen de Japanners zou moeten opnemen.

<sup>15</sup> Zolang we niet alle logboeken van de bemanningsleden hebben kunnen traceren blijft dit een aanname. Men probeerde wel de op elkaar ingespeelde bemanningen bij elkaar te houden. Maar dit was nog geen garantie dat een crew ook altijd samen bleef.

<sup>16</sup> De gemiddelde leeftijd van alle vliegers in Bomber Command tijdens WOII was 22

<sup>17</sup> Flak staat voor FliEgerAbwehrKanone ofwel luchtafweergeschut

<sup>18</sup> Dit is een veronderstelling. Vaak stapte de complete bemanning over. We weten dat Tennant en Cornwall ook in het 622 Squadron hebben gevlogen waarbij we in Cornwall's log zien dat hij de laatste maanden alleen met Bacon als piloot vloog.

<sup>19</sup> Het 7<sup>e</sup> squadron werd als een van de eerste squadrons toegevoegd aan het Pathfinder Corps. Ofwel de 8<sup>e</sup> groep RAF. Gedurende de gehele Tweede Wereld oorlog bleef het 7<sup>e</sup> gelegerd op de Vliegbasis Oakington nabij Cambridge. Het 7<sup>de</sup> Squadron is te herkennen aan de markeringen MG op de op vliegtuigen. Op het embleem van het 7e Squadron staat het sterrenbeeld grote beer, dat is opgebouwd uit een 7-tal 6 (zes)puntige sterren. Onderaan staat het motto "Per diem per noctem" (Bij dag bij nacht)

ondergingen de mannen een 4 daagse training bij het Pathfinder trainingscentrum Warboys nabij Huntingdonshire.

Op 3 maart 1945 volgden de eerste testvluchten en op 7 maart volgde de eerste missie naar Dessau. Een nachtmissie die bijna 9 uur duurde. Lindsay schreef op 11 maart aan zijn zus Kathleen dat hij die dag mee had gevlogen in een missie naar Essen. Hij vertelde: "Het was een fenomenaal zicht, meer dan 1000 toestellen die allemaal één missie vlogen. Zo ver als het oog reikte een continue stroom bommenwerpers omringt door Spitfires die onze toestellen tegen Duitse jagers moesten beschermen. We moeten het ongelukkige Essen volledig van de kaart hebben geveegd".

### Een nipte ontsnapping

Binnen het 622<sup>ste</sup> squadron konden de missies in de "relatieve" veiligheid van een grote groep andere vliegtuigen worden gevlogen. Bij de Pathfinders was dat anders. Deze groep vliegtuigen was het primaire doelwit voor de Duitse luchtafweer en de jagers. Dit ondervonden de mannen op 18 maart 1945. Het vliegtuig van Bacon werd tijdens een missie naar Hanau aangeschoten. Hij keerde met het brandend vliegtuig terug naar Oakington. Johnny Taylor, de staartschutter schreef in een brief aan zijn familie het volgende; *"Op de 18<sup>e</sup> maart 1945 kwam ons vliegtuig brandend terug. Lindsay had de mannen onderweg gesmeekt om te springen maar ze antwoordden vastberaden; "We blijven. Samen komen we er doorheen."* Bacon kreeg het voor elkaar om deze machine zonder verdere ongelukken op de landingsbaan te krijgen.<sup>20</sup> De familie van Lindsay probeerde Lindsay voor deze actie later postuum bevorderd te krijgen tot Flight Lieutenant.

### De laatste vlucht van de PB667

Bacon had niet de beschikking over een vast toestel. In zijn logboek zien we dat hij 14 (test)vluchten in het 7<sup>e</sup> squadron vloog met 11 verschillende toestellen. Op 20 maart kreeg Bacon de beschikking over een nauwelijks 4 maanden oude Lancaster MK.III met serienummer PB667 en squadron markering MG-Q. Met dit toestel dat waarschijnlijk als "Queenie" werd aangeduid vloog Bacon op 20 maart 1945 zijn 7<sup>e</sup> missie in het PFF, een getal dat deze keer geen geluk bracht.



afb 3: Een Lancaster MKIII

Er stond een dagmissie op Recklinghausen op het programma. Hier moesten de spoorwegverbindingen worden vernietigd. Deze missie zou tussen 4 en 4½ uur duren. Bacon steeg die morgen om 10.31 uur op, om samen met 15 andere Lancasters en 125 Halifaxes op weg te gaan naar het doelgebied. Een 12- tal Mosquito's was ingezet om de bommenwerpers in formatie te houden en te beschermen<sup>21</sup>. Alle 16 Lancasters waren Pathfinder toestellen van het 7<sup>de</sup> Squadron. Er vloog een masterbomber<sup>22</sup> en een deputybomber mee. De overige Pathfinders waaronder die van Bacon waren geladen met 18 stuks 500 ponds markeringsbommen.

Gehinderd door dichte bewolking en rukwinden verliep deze missie minder voorspoedig dan was gewenst. De Main Force toestellen werden door de wind gehinderd zodat ze te laat en bovendien versnipperd boven het doelgebied arriveerden. De markeringen waren op dat moment al deels verwaaid zodat niet alle doelen werden geraakt. De terugkeer verliep aanvankelijk voorspoedig. Het leek er op dat alle vliegtuigen ongeschonden retour zouden komen. Helaas beschikte het lot anders; Het toestel van Bacon vloog te noordelijk en miste

<sup>20</sup> Nationaal Archief Australië A705; Brief van VF Bacon aan RAF; de betreffende brief arriveerde op 21 maart.

<sup>21</sup> Bron: The Bomber Command War Diaries (pg 684)

<sup>22</sup> Binnen het Pathfinder Force werd naar mate de oorlog vorderde ook steeds vaker gebruik gemaakt van een zogenaamde Masterbomber. Dit toestel met een zeer ervaren Pathfinder- bemanning vloog boven het doelgebied en gaf via de radio de andere toestellen instructies. Naast een Masterbomber vlogen er één of meer Deputybombers mee om indien nodig de rol van de Master konden overnemen.

daardoor de "veilige" route over Beveland<sup>23</sup>. Een oorzaak hiervan kan zijn geweest dat er iets mis was met de navigatieapparatuur of dat het vliegtuig al eerder met vijandelijkheden te maken had gehad. Of Terwijl alleen de Noordzee het vliegtuig nog scheidde van een behouden terugkeer in Engeland werd het toestel van Bacon boven Schouwen-Duiveland<sup>24</sup> geraakt door een Flak 38<sup>25</sup> van het bij Westenschouwen opgestelde Duitse luchtafweer<sup>26</sup>.

Het vliegtuig werd geraakt aan de rechtervleugel. De beschadiging was zo ernstig dat besloten werd om niet door te vliegen naar Engeland. Mogelijk waren er ook bemanningsleden geraakt maar dat is niet meer na te gaan. Boven Haamstede boog het vliegtuig in eerste instantie af naar het zuiden maar volgde vervolgens de Oosterschelde in Oostelijke richting. Nico Van Antwerpen geeft aan dat hij heeft horen vertellen dat het vliegtuig over de Oosterschelde richting Goes vloog om daarna af te buigen richting het zuiden. Hij heeft dit niet met eigen ogen gezien, maar het lijkt logisch dat het vliegtuig niet boven het geïndeerde Walcheren naar een landingsplaats zocht en via de Oosterschelde de Duitse luchtafweer op Schouwen-Duiveland probeerde te vermijden. Een Engelse bron gaf aan dat er één of meerdere terugkerende vliegers in de missie op Recklinghausen een vliegtuig laag hun route zag kruisen in zuidelijke richting. Ze dachten dat dit vliegtuig in de Westerschelde zou gaan landen/crashen. Dit moet het vliegtuig van Bacon zijn geweest. Omdat niet meer te achterhalen is hoe het vliegtuig precies vloog is onderstaande tekening gebaseerd op mijn interpretaties van getuigenverhalen en archieven.



**Afb4:** De route die het vliegtuig zou hebben gevolgd; Het is mogelijk dat de grote groep vliegtuigen zuidelijker vloog en de Westerschelde volgde. (MvD)

### De crash bij Remijn

Tussen half drie en drie uur zagen Jan Goense en zijn vader Arjaan het brandende vliegtuig naderen. Ze stonden op dat moment op een akker aan de Nassauweg, nabij s-Heerenhoek. Vanuit de richting Heinkenszand zagen ze het toestel waarvan de binnenste motor aan de rechterzijde<sup>27</sup> in brand stond op 100 meter hoogte langs vliegen (twee kerktorens hoogte). Achter het vliegtuig, dat een raar geluid maakte zagen ze lange sporen zwarte rook. Jan vertelde dat hij het geluid nu nog steeds zou herkennen. Het vliegtuig, waar stukjes van

<sup>23</sup> Piloten hielden de Schelde vaak aan als markering. Het kon zijn dat Bacon door de bewolking de Oosterschelde heeft aangezien voor Westerschelde. Sommige bronnen geven aan dat de route over Schouwen-Duiveland een bewuste keuze kan zijn geweest omdat dit de kortste route tussen Recklinghausen en Oakington was. Het zou kunnen dat het toestel van Bacon eerder geraakt was en dat daarbij de navigator gewond was geraakt of de instrumenten defect en dat hij bewust het risico nam om zo thuis te kunnen komen. In brieven die de vader van Bacon later schreef wordt de hypothese dat het vliegtuig eerder geraakt was genoemd. (NA Australië A705)

<sup>24</sup> Schouwen-Duiveland bleef totdat de Duitsers in mei 1945 capituleerden bezet gebied

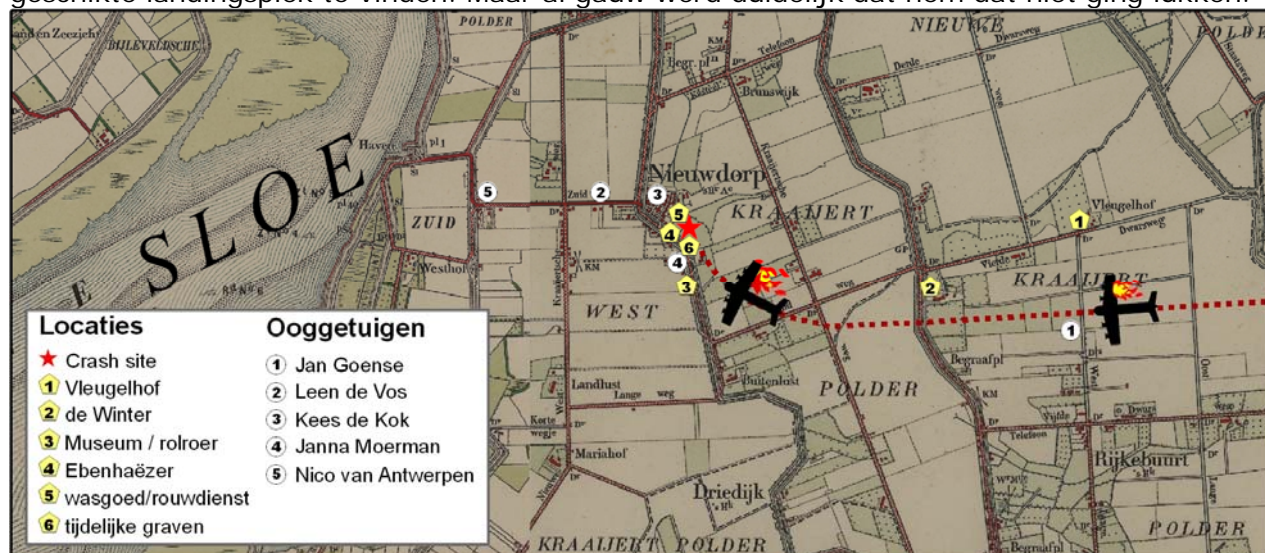
<sup>25</sup> De Flak 38 was een in 1938 verbeterde versie van een Flak 20mm snelvuurkanon. Andere 20 mm varianten waren o.a. de Flak 30 en Flak 36.

<sup>26</sup> Bron: Database Wings to Victorie; Informatie Wim de Meester

<sup>27</sup> Dit was de vleugel aan de rechterkant van de piloot. Vanaf de voorkant van het vliegtuig bekeken de linkerzijde.

afvielen<sup>28</sup>, passeerde hen tussen boerderij “Vleugelhof” en het slootje waar ze stonden te werken. Aanvankelijk vloog het in een nagenoeg rechte lijn langs de schuur van “De Winter” aan de Molendijk. Daarna boog het toestel af richting Nieuwdorp. “Toen dachten we echt dat het vliegtuig op Nieuwdorp zou neerkomen”.

Kees de Kok bevond zich op dat moment op de bovenverdieping van het pand van Baljé aan het Steketepad. Hier was een noodschool ingericht. Door het raam zag hij het zwaar gehavende vliegtuig aan komen vliegen. Leen de Vos, die een jaar of 13 was, herinnerde zich het voorval ook nog goed. Hij, Huib Speijkers en Rinus van den Dries hingen rond in de Havenweg toen ze vanuit de richting Knaphof/s-Heerenhoek het toestel aan zagen komen. Leen geeft aan dat het vliegtuig geraakt was en dat de brandende motor een spoor van zwarte rook uitbraakte. Het vliegtuig dat alleen<sup>29</sup> op ongeveer 100 meter hoogte vloog verloor steeds meer hoogte. Leen en zijn vrienden sprongen op hun fiets en reden zo snel als ze konden richting dorpsring. Leen had het idee dat de piloot het dorp wilde passeren om een geschikte landingsplek te vinden. Maar al gauw werd duidelijk dat hem dat niet ging lukken.



Afb 5: De route van het vliegtuig ingetekend naar aanleiding van de ooggetuigen verslagen. (Mvd)

#### “parachutespringen”

*Binnen Bomber Command werd vanaf 1942 nauwelijks meer aandacht aan parachutespringen gegeven. Bij trainingen raakten geregeld vliegers gewond en waren zo (tijdelijk) niet meer inzetbaar voor operationele dienst. Omdat de vluchten door moesten gaan besloot men om de training alleen theoretisch te geven. Het praktijk gedeelte bestond uit de sprong van een tafel om de landing te oefenen. De bemanningsleden beschikte over een summiere handleiding waarin de procedure was beschreven. De minimale hoogte van waaruit gesprongen kon worden was bij een Lancaster 300 tot 400 feet.(150 meter) De PB667 vloog te laag om een kansrijke sprong mogelijk te maken.*

Ook de toen 30 jarige Janna Moerman herinnert zich het voorval nog goed. “In de middag hoorde ik buiten een hoop lawaai. Toen ik buiten ging kijken zag ik het vliegtuig aankomen. Ik weet zeker dat er in de deur<sup>30</sup> van het vliegtuig één of meerdere mensen stonden. Terwijl ik stond te kijken braken de vleugels met een akelig geluid af.”

De toen nog net geen 16 jarige Nico van Antwerpen zag het vliegtuig uit de richting van 's-Heerenhoek aankomen. Hij hoorde buiten een hoop rumoer en toen hij buiten kwam zag hij het vliegtuig. “Het zag er angstaanjagend uit.”

Het afbuigen richting Nieuwdorp, waar Jan Goense het over had, kwam waarschijnlijk door problemen met het rolroer<sup>31</sup>. Dit rolroer – met de afmeting van een tafelblad – brak af en kwam aan de Coudorpsdijk ter hoogte van het Bevrijdingsmuseum in een sloot terecht.

Toen ging alles ineens zeer snel. De piloot probeerde het vliegtuig onder controle te krijgen door gas te

<sup>28</sup> Later dat jaar vonden ze tussen het vlas stukjes aluminium van het vliegtuig

<sup>29</sup> De in Nieuwdorp gestationeerde sergeant Dovey schreef een week later in een brief aan de familie van Bacon dat het vliegtuig onderdeel was van een grotere groep. “Toen hij op de 20<sup>e</sup> aan het kijken was naar een grote groep vliegtuigen zag hij dat één van de laatste vliegtuigen was aangeschoten en een brandende motor had”. Alle andere bij deze missie betrokken vliegtuigen landden rond 14.45 uur weer op het vliegveld in Oakington. (In rapporten staat het verlies van de PB667 niet vermeld. Waarschijnlijk omdat het crashte in bevrijd gebied).

<sup>30</sup> De deur van de Lancaster zat ,als je het toestel vanaf de voorzijde bekeek, voor de staartvleugel aan de linkerkant. Ik ga er vanuit dat ze deze deur niet heeft kunnen zien. Janna wees op een tekening van het vliegtuig een andere plaats aan als de locatie van de deur. Hier bleek echter wel een ontsnappingsluik te zitten. Doorvragen op een eerder tijdstip had me een hoop werk bespaard.

<sup>31</sup> (Engels = aileron, een onderdeel in de besturing dat aan de vleugel zat gemonteerd).



geven. Met als gevolg dat de beschadigde rechtervleugel bij de romp afbrak. Het vliegtuig dat weinig snelheid had viel hierop als een baksteen naar beneden. Het sloeg binnen enkele seconden op nauwelijks 100 meter van het dorp, op het land van Remijn, tegen de grond en vloog vrijwel direct in brand. De crashlocatie werd door dikke zwarte wolken rook aan het oog onttrokken.

Janna Moerman vertelt; "Kees( van Liere) en Huib (Moerman) hebben nog een man bij het vliegtuig vandaan gehaald, Hij lag in de volkstuintjes die daar toen ook waren. Deze man overleed niet veel later alsnog." Nico van Antwerpen bevestigde dit verhaal. Hij vertelt dat Kees van Liere en Huib Moerman over de sloot sprongen om een vlieger te redden die achter het vliegtuig lag. Toen ze later met de man, gewikkeld in een parachute, terugkwamen hoorde Nico mensen zachtjes fluisterend zeggen; "die leeft nog."

Het was naar alle waarschijnlijkheid bomrichter George Huttleston die bij de parachute achter het vliegtuig werd gevonden. Ik ga er, omdat hij direct van de crashlocatie is afgevoerd, vanuit, dat hij op dat moment inderdaad nog in leven is geweest maar dat hij op weg naar het ziekenhuis moet zijn overleden<sup>32</sup>. Huttleston moet via het ontsnappingsluik aan de voorzijde van het vliegtuig zijn sprong gemaakt hebben. Na doorvragen bleek dat Janna Moerman dit luik als deur had bestempeld.

#### **De staartschutter en zijn parachute**

De staartschutter was de eenzaamste man tijdens een missie. De geschutskoepel was zo krap dat het al een prestatie was om erin te komen. Als de schutter in de koepel zat werd de koepel middels een deur van het vliegtuig afgesloten waarna de schutter alleen via de radio met de rest van de bemanning kon communiceren. Na de landing wurmde hij zich weer uit de krappe koepel.

Aan het begin van de oorlog hing de parachute van de staartschutter in het vliegtuig omdat er gewoon niet genoeg ruimte was. Aan het eind van de oorlog gebruikte de staartschutter een pilotenparachute waar je op kon zitten. De schutter kon hierdoor zonder eerst de koepel uit te kruipen het vliegtuig verlaten. Hij moest daarvoor wel de koepel een kwartslag draaien zodat de uitgang zich aan een zijde van het vliegtuig bevond. Daarna kon hij zich achterwaarts uit het toestel laten vallen.



**Afb 6; Geschutskoepel lancaster (wikipedia)**

De vele Nieuwdorpers die vlak na de crash vanaf de dijk bleven kijken zagen de mannen van de brandweer waaronder Klaas Moerman en Huib van Antwerpen hun uiterste best doen om de brand te blussen om zo de andere, mogelijk nog in leven zijnde, leden van de bemanning te redden. Deze brand, met een op handkracht aangedreven spuit,<sup>33</sup> blussen bleek een onmogelijke opgave.

Leen de Vos vertelt: "We stonden te kijken naar de brandweermannen die alles deden wat in hun macht lag om het vuur te stoppen. Er kwamen steeds meer mensen kijken. Ineens kwam er een grote Engelse militair aan. Het was een officier met een rode band om zijn hoofddeksele die het commando overnam. Die grote militair waar Leen de Vos over sprak was Sergeant E. Dovey, Command Provost van het HQ 4<sup>e</sup> Commando Brigade, Royal Marines. Hij en zijn manschappen, van het Britisch Liberation Army, waren in de tijd dat ze onder militair gezag<sup>34</sup> vielen, belast met het handhaven van de orde. Hij was met een patrouille in de buurt van Nieuwdorp en had het vliegtuig aan zien komen vliegen. Toen duidelijk werd dat het vliegtuig neer zou storten waren hij en zijn manschappen naar de crashlocatie gesnel. Het gebied werd direct ontruimd omdat het onduidelijk was wat er in het vliegtuig lag.

Op dat moment wist niemand dat het toestel geen bommen bij zich droeg en dat het enige ontploffingsgevaar school in de zuurstofflessen en de munitie van het boordgeschut die in en om het brandende wrak lagen. De meeste mensen verlieten de crashlocatie. Alleen brandweerman Huib van Antwerpen – Een nuchtere boer - en twee andere brandweermannen bleven stoicijns doorpompen." Prien Traas vulde hierop nog aan; "Huib Moerman en een andere man – waarschijnlijk dokter Gelderblom – bleven op de dijk staan kijken." Jaap de Jonge weet zich te herinneren dat hij als klein jongentje door dokter Gelderblom bij de hand werd genomen en van de dijk werd afgeloodst.

<sup>32</sup> Les Standing geeft aan dat hij jaren terug familieleden heeft horen praten over de crash. Eén van de mannen zou na de crash nog een uur of twee hebben geleefd en naar een hospitaal zijn vervoerd. Dit moet George Huttleston zijn geweest.

<sup>33</sup> In juni 1946 besloot de gemeente tot aanschaf van een gemotoriseerde brandspuit op Nieuwdorp; deze komt er in september van dat jaar.

(Bron: Gemeente Archief Goes; Archief van de gemeente 's-Heer Arendskerke)

<sup>34</sup> De periode tussen bevrijding en de terugkomst van de regering.



afb 7; Het verongelukte vliegtuig in de wei van Remijn. Foto: Les Standing

Op de foto hierboven zie je delen van het vliegtuig in het weiland liggen. Naast dit weiland werd er wonderlijk genoeg niets geraakt. Zelfs woningen binnen 50 meter van de crashlocatie hadden geen schade. Kathrien v/d Linde - Traas geeft aan dat haar moeder bij het binnenhalen van de was die avond toch merkte dat ze geluk hadden gehad. Een schort en een overhemd van een inwonende evacu  uit Westkapelle waren volgens de gaten die ze erin aantrof door scherven geraakt.

Nadat de brand was geblust kon men het wrak betreden om de stoffelijke overschotten van de bemanning te bergen. Diverse getuigen verklaren dat een aantal bemanningsleden nog in de stoelen zat. Nico van Antwerpen vertelt dat na de brand de lichamen van de bemanningsleden in jutezakken werden gestopt. Sergeant E. Dovey vond in een van de zakken van Bacon een brief aan zijn zus Margareth en besloot hierop zijn ervaringen op papier te zetten en naar dit adres in Australië te sturen.



Afb 8; De 4 pas gedolven graven in maart 1945 met op de achtergrond de resten van het vliegtuig; foto: Les Standing

Uit een rapport van de crash, dat die avond door wachtmeester W.G. Finson werd opgemaakt,<sup>35</sup> staat dat vier leden van de bemanning direct door de Engelsen begraven werden, vlakbij de crashlocatie. Er werd door Drs. Beukema een sobere maar indrukwekkende dienst gehouden. Naast kruizen werden er in eerste instantie ook een aantal stukken geschut (Brownings .30) en de geschutskoepels bij de graven geplaatst. In het rapport van wachtmeester Finson staat verder : "Eén van de lichamen is op last van den Engelschen naar elders gebracht." Deze man, bomrichter George Huttlestone, werd begraven op de Algemene Begraafplaats in Goes Afdeling 3 No. 17. De lichamen van Phil Tennant en Richard Evans werden echter niet direct gevonden. Dit leidde tot een briefwisseling tussen de ouders van Bacon en de RAF. Victor Bacon gaf aan dat het mogelijk was dat deze twee mannen uit het vliegtuig waren gesprongen en dat ze mogelijk nog in leven waren.

### Het dorp gespaard

Tijdens mijn zoektocht hoorde ik steeds het verhaal dat Bacon het vliegtuig bewust heeft laten neerstorten om een ramp te voorkomen. Er gaat zelfs een verhaal dat Bacon rond het dorp zou hebben gecirkeld op zoek naar een geschikte landingsplaats. Hiervoor heb ik geen bewijs kunnen vinden. Het is aannemelijker dat het afgebroken rolroer en de actie om dit te compenseren de crash heeft veroorzaakt. Hoewel we nooit de precieze toedracht meer zullen achterhalen kunnen we stellen dat het een klein wonder was dat er die dag geen burgerslachtoffers vielen. Het vliegtuig crashte op nauwelijks 100 meter van het dorps hart, vlakbij de noodlocatie van de openbare school in "Ebenhaëzer", waar op dat moment les werd gegeven. Ook waren er aan de Citadel vlak bij de crashsite veel mensen bijeen in verband met een rouwdienst<sup>36</sup>

### Opruimen

In de weken na de crash was de wei van Remijn een oord dat tot de verbeelding sprak. Leen de Vos geeft aan dat Wisse van Boven en andere Nieuwdorpers toezicht hielden op de ramplocatie en dat ze als ze in de buurt kwamen werden weggestuurd. "Het vliegtuig was tijdens de crash en door zijn eigen gewicht diep in de drassige wei van Remijn gezakt. In het land lagen om de 7 meter afwateringsslootjes in de richting van de 'Pilleksdulve' Als je over het land liep kreeg je natte voeten omdat het zo laag lag". Toen het vliegtuig maanden later werd opgeruimd werden de lichamen van radioman Phil Tennant en Navigator Richard Evans geborgen<sup>37</sup>.



afb 9; Fam Lamper, Pauline en Ann;

Ook zij werden op de crashlocatie begraven. Familieleden van Bacon en Cornwall, maar mogelijk ook van een aantal andere bemanningsleden, kwamen na het ongeval naar Nieuwdorp. De familie Bacon sloot vriendschap met de familie Steketee, die ze later hielpen bij hun emigratie naar Australië. De zus van Cornwall, Ada die meerdere malen samen met haar dochter Pauline Nieuwdorp bezocht geeft aan dat zij ook de Steketee's kenden. Ada verbleef bij de familie Lamper in 's-Heer Arendskerke. Op de foto hiernaast staat de familie Lamper met op de voorgrond Pauline en haar vriendin Ann Pullen

Nadat het vliegtuig was weggehaald werd de plaats afgedekt met zand en gebruikt als vuilnisbelt. Kees de Kok en Jaap de Jonge geven aan dat in de jaren '50 er op het land nog een zoekactie naar ijzer plaats vond. Hierbij werd één motor opgegraven. Dat was een behoorlijk arbeidsintensief karwei omdat die motor met handkracht en behulp van een bok uit de drassige grond moest worden getrokken. In juli 2010 vindt men bij saneringswerken de laatste motor en een tweetal propellers terug. De onderdelen lagen ruim 2 meter onder het maaiveld. Hieruit kunnen we opmaken dat de klap waarmee het vliegtuig neerkwam enorm moet zijn geweest.



afb 10; De gevonden Rolls Royce Merlin 38

<sup>35</sup> Zeeuws Archief: Militair gezag Zeeland Dossierrn 4347 map 41

<sup>36</sup> Johannes de Jager was een paar dagen eerder was overleden aan de gevolgen van een ongeluk met een landbouwmachine. Johannes zijn dochter Nellie geeft aan dat ze niet veel van de crash heeft gezien. "De luiken waren zoals gebruikelijk bij een overlijden gesloten. We zagen een lichtflits en hoorden een harde klap.". Daarna ontstond er wat paniek omdat niet duidelijk was wat er gebeurd was.

<sup>37</sup> Nationaal Archief Australië A705; Telegram 25/7/1945

## Herdenking

Een half jaar later, op 31 augustus 1945, werd er tijdens Koninginnedag een herdenking bij het graf gehouden. De foto's hieronder geven een beeld van deze druk bezochte herdenkingsdienst bij de zes tijdelijke graven. De dochters van de bestuursleden van het oranjecomité plaatsten een krans bij de graven.



Afb 11 + 12; Boven: de herdenking op 31 augustus 1945; Onder: de meisjes die de krans legden: Katharien Traas, Adrie de Vlieger, Corrie op 't Hof, Rina de Kok, Maatje Finson, Suus van Antwerpen, Nelly Romeijnse en Tannetje Wiskerke. (HvD)

## Herbegraven

De lichamen van de gesneuvelde vliegers zijn in april 1946 opgegraven door de geallieerde gravendienst en overgebracht naar de begraafplaats in Bergen op Zoom. De burgemeester van 's-Heer Arendskerke gaf op 6 mei 1946 in een brief aan dat alle Engelse graven waren overgebracht<sup>38</sup> naar de militaire begraafplaats te Bergen op Zoom.

### Bronnen:

Gesprekken/mails: Kees Traas, Kees de Kok, Leen de Vos, Prien en Rinus Traas, Katrien van de Linde – Traas, Nellie de Jager, Jan, Goense, Janna Moerman, Nico van Antwerpen, Jaap de Jonge; Peter van Dam; Les Standing, Fam v Antwerpen Nieuw-Zeeland, Wim de Meester, Cor Kleinveld, Jennie Gray; Ross L Bacon, Allan Bacon; Wim de Meester;

Musea/Archieven: Bevrijdingsmuseum Zeeland; Nieuwdorp - Wings to Victorie; Arnemuiden - Bomber Command Museum of Canada - Airforce Museum: Wigram Nieuw Zeeland; (Michelle Sim); Zeeuws Archief - Gemeente Archief Goes - National archief Australia – eigen archief - Les Standing; - familie Bacon

Boeken/publicaties: Slagveld Sloedam( René Hoebeke); Bomber command War Diaries;(Martin Middlebrook and Chris Everitt) "For Your Tomorrow: A Record of New Zealanders who have died while serving with the RNZAF and Allied Air Services" (vol 2);( Errol Martyn); PB667 crash (Wim de Meester)


Website: Lancaster Forum en diverse andere WOII Fora op Internet.

Foto's: Tenzij anders vermeld eigen collectie, collectie Ross Bacon, public domain Wikipedia of Bevrijdingsmuseum Zeeland.

Kaarten: Mariska van Dam

<sup>38</sup> Archief Goes stukken SHAK: 1767: Stukken mbt instandhouding graven gesneuvelde militairen 1940-1945

# SERVICE RECORDS bemanning PB667 MG-Q

Naam	nummer	Rang/Functie	Leeftijd	Operaties
Lindsay Page Bacon	RAAF: 62186	Flying Officer/Piloot	21	+/- 40
	Geboortedatum: 25 januari 1924 Geboorteplaats: Coffs Harbour, New South Wales Australië. Ouders: Victor Frederick en Emily Bacon uit Marboura. Woonplaats: Kingsfort, Sidney (NSW) Burgerlijke Staat: ongehuwd Kinderen: geen Opleiding: 2 <sup>e</sup> jaars student aan de Universiteit van Sidney Beroep:			
Periode				
Periode 41-42	3 maanden Militia Universiteit van Sidney.			
9 februari 1942	Ging in dienst op 9 februari 1942 in Sidney, Australië			
28 november 1942	In de "The Sydney Morning Herald" zagen we een door Lindsay Bacon geschreven artikel over de Aborigines. Hij gaf in het stuk aan dat hij verstedd stond van de levenswijze van deze bevolkingsgroep en gaf aan dat wij zogenaamd geciviliseerde burgers nog veel van deze mensen konden leren.			
11 augustus 1943	Op 11 augustus 1943 vertrok Lindsay vanuit Sidney richting Engeland. Daar doorliep hij een aantal trainingen.			
14 maart 1944	Op 14 maart 1944 startte zijn training bij 20 AFU waarmee hij werd voorbereid op het vliegen met zware toestellen.			
30 mei 1944	26 OTU om te leren vliegen met zwaardere toestellen.			
11/6 – 26/6 1944	van 11 juni tot 26 juni lag Bacon in het Raf ziekenhuis St. Mary in Halton. Nadat hij bij het landen met zijn Wellington crashte.			
22 september 1944	Bacon terug bij het 31 Base Squadron waar hij waarschijnlijk in een Stirling vloog			
22 oktober 1944	Vanaf 22 oktober 1944 werd hij bij de 1668 Heavy Conversion Unit klaargestoomd om te vliegen met de Lancaster			
12 december 1944	15 missies in het 622 Squadron, Hij vloog hier missies op: Bonn, Koblenz, Vohwinkel, Nürnberg, Ludwigshaven, Neuss, 2x Krefeld, Saarbrücken, Erkenswick, Keulen, München-Gladbach, Dortmund, Trier en Duisburg.			
10 februari	Bacons crew stapte over naar the PFF, 7th Squadron, Oakington			
17 februari	Training bij het National Training Unit PFF Warboys,			
4 maart 1945	Missies bij 7 <sup>de</sup> squadron; Dessau(5/3), Hamburg(8/3), Essen(11/3), Homburg(14/3), Hagen(15/3)			
18 maart 1945	Nachtvlucht op Hanau; Geraakt en brandend teruggekeerd			
20 maart 1945	Op de terugweg van de missie bij Recklinghausen crashte het vliegtuig bij Nieuwdorp waarbij alle bemanningsleden om het leven kwamen.			
April 1946	Hij is herbegraven op locatie <b>13.A.8</b> op de oorlogsbegraafplaats in Bergen op Zoom. Zijn naam staat vermeld op panel 118 in het Australian War Memorial in Campbell/Canberra Australië			
	Postuum bevorderd tot Flight Lieutenant			

## ON ACTIVE SERVICE

[Mon. to Sat., 16 per line, min. 3 lines.]

**BACON.**—In loving memory of F/O Lindsay P. Bacon, attached R.A.F. No. 7 Squadron, Lancaster Pathfinders, killed while returning from an operation over Germany March 20, 1945. Dearly loved son of Mr. and Mrs. V. F. Bacon, Kingsford.

**BACON.**—In loving memory of our dearly loved brother and brother-in-law, F/O Lindsay Bacon, killed in action over Germany March 20, 1945. Always remembered by Kathleen, Margaret, Maizie, Wesley, and Allan. Greater love hath no man than this.

**BACON.**—Treasured memories of our dearly loved brother and uncle, F/O Lindsay Bacon, killed over Europe March 20, 1945. Lillian (Mrs. T. Daly) and family.

### Sydney morning Herald 20 maart 1950

Bacon – In loving memory of our beloved son and brother, F/O Lindsay Bacon. Captain and Pilot of a Lancaster Pathfinder, lost over Europe with his gallant crew, march 20, 1945, aged 21

### The Sydney Morning Herald – 20 Maart 1946


**BACON** – In Loving memory of F/O Lindsay P Bacon. Attached RAF No. 7 Squadron Pathfinders. Killed while returning from an operation over Germany, March 20 1945. Dearly loved son of Mr. and Mrs V.F. Bacon Kingsford.


**BACON** – In loving memory of our dearly loved brother and brother-in-law F/O Lindsay Bacon. Killed in action over Germany. March 20 1945. Always remembered by Kathleen, Margareth, Lillian, Wesley and Allan. Greater Love had no man than this.


**Bacon** – Treasured memories of our dearly loved brother and uncle F.O. Lindsay Bacon. Killed over Europe March 20 1945. Lillian (Mrs T. Daly) and family


## ON ACTIVE SERVICE

**BACON.**—In loving memory of our beloved son and brother, F. O. Lindsay Bacon, captain and pilot of Lancaster Pathfinder, lost over Europe with his gallant crew, March 20, 1945, aged 21.

Naam	nummer	Rang/Functie	Leeftijd	Operaties
George Henry Huttleston	154615	Flying Officer/Bomrichter	22	
	Geboortedatum: Onbekend Geboorteplaats: Onbekend Ouders: William Alfred en Violet Beatrice Huttleston uit Enfield, Middlesex, UK Woonplaats: , Burgerlijke Staat: Onbekend Kinderen: Onbekend Opleiding: Onbekend Beroep: Onbekend			
Periode				
20 maart 1945	Op de terugweg van de missie bij Recklinghausen crashte het vliegtuig bij Nieuwdorp waarbij alle bemanningsleden om het leven kwamen			
	George Huttleston werd waarschijnlijk in eerste instantie levend aangetroffen op de crashlocatie. Hij is destijds door de Engelse militairen naar een andere locatie vervoerd. Hij moet niet veel later alsnog aan de gevolgen van de crash overleden zijn en is daarna begraven op de algemene begraafplaats in Goes Afdeling 3 No. 17			
April 1946	George Huttleston's lichaam is later overgebracht naar locatie <b>13.D.6</b> op de militaire begraafplaats in Bergen op Zoom			

Naam	nummer	Rang/Functie	Leeftijd	Operaties
James Alex Cornwall "Jim"	2210978 RAFVR	Sergeant/Schutter bovenzijde	23	
	Geboortedatum: 28 december 1919 Geboorteplaats: Manchester Ouders: John Thomas en Jane Cornwall. Woonplaats: , Burgerlijke Staat: getrouwd met Laura Cornwall Kinderen: geen Opleiding: St James School, Gorton Manchester Beroep: Technicus bij Kendall & Gents			
Periode				
30 juni 1943	Jim schreef zich in bij de RAF			
April 1944	26 OTU.			
november 1944	In november vloog Cornwall onder F/O Hills en Bacon als Staartschutter bij 1668 Heavy Conversion Unit klaargestoomd om te vliegen met de Lancaster			
12 december 1944	Staartschutter bij het 622 Squadron, Missies op Trier(23/12), Bonn(24/12), Koblenz(29/12), Vohwinkel(31/12)			
10 februari	Jim stapte over naar 7th Squadron, Oakington			
17 februari	Startte de training no 166 op het Pathfinder trainingscentrum Warboys nabij Huntingdonshire,			
4 maart 1945	Missies bij 7 <sup>de</sup> squadron; Dessau(5/3), Hamburg(8/3), Essen(11/3), Homburg(14/3), Hagen(15/3)			
18 maart 1945	Nachtvlucht op Hanau; Geraakt en brandend teruggekeerd			
20 maart 1945	Op de terugweg van de missie op Recklinghausen crashte het vliegtuig bij Nieuwdorp waarbij alle bemanningsleden op het leven kwamen.			
April 1946	James Cornwall is herbegraven op locatie <b>13.A.11</b> op de oorlogsbegraafplaats in Bergen op Zoom			

Naam	nummer	Rang/Functie	Leeftijd	Operaties
Richard Roy Evans	1652888	Flight Sergeant/Navigator	27	
	Geboortedatum: Onbekend Geboorteplaats: Onbekend Ouders: Richard Evans, en/of Catherine Evans uit Port Talbot, Glamorgan UK. Woonplaats: , Burgerlijke Staat: Onbekend Kinderen: Onbekend Opleiding: Onbekend Beroep: Onbekend, lid van de Farmaceutische Sociëteit			
Periode				
20 maart 1945		Op de terugweg van de missie op Recklinghausen crashte het vliegtuig bij Nieuwdorp waarbij alle bemanningsleden op het leven kwamen.		
Tussen 20 maart en 25 juli 1945		Het lichaam van Evans werd niet direct gevonden. Pas toen het vliegtuig werd verwijderd werd Evans gevonden. Hij kon worden geïdentificeerd aan zijn naam en nummer die men op zijn koppelriem aantrof. Hij is vervolgens begraven bij de andere bemanningsleden op de crashlocatie.		
April 1946		Richard Roy Evans is herbegraven op locatie <b>13.A.7</b> op de oorlogsbegraafplaats in Bergen op Zoom.		

Naam	nummer	Rang/Functie	Leeftijd	Operaties
Harry McClements	1592648	Sergeant/Boordwerktuigkundige	19	
	Geboortedatum: Onbekend Geboorteplaats: Onbekend Ouders: Harry en Elsie McClement uit Hillsborough, Sheffield, UK. Woonplaats: , Burgerlijke Staat: Onbekend Kinderen: Onbekend Opleiding: Onbekend Beroep: Onbekend			
Periode				
20 maart 1945		Op de terugweg van de missie op Recklinghausen crashte het vliegtuig bij Nieuwdorp waarbij alle bemanningsleden op het leven kwamen.		
April 1946		Harry McClements is herbegraven op locatie <b>13.A.10</b> op de oorlogsbegraafplaats in Bergen op Zoom		

Naam	nummer	Rang/Functie	Leeftijd	Operaties
John Edward Taylor	1869191	Sergeant Staartschutter	19	
	Geboortedatum: Onbekend Geboorteplaats: Onbekend Ouders: John William en Ada Kate Taylor uit Radfort, Coventry, UK. Woonplaats: , Burgerlijke Staat: Onbekend Kinderen: Onbekend Opleiding: Onbekend Beroep: Onbekend			
Periode				
18 maart 1945		Op de terugweg van een missie was het vliegtuig aangeschoten maar wist piloot Bacon het brandende vliegtuig nog in Oakington te krijgen. We weten, uit een brief dat, naast Taylor en Bacon, ook Huttlestone op deze vlucht aanwezig was.		
20 maart 1945		Op de terugweg van de missie op Recklinghausen crashte het vliegtuig bij Nieuwdorp waarbij alle bemanningsleden op het leven komen.		
April 1946		John Edward Taylor is herbegraven op locatie <b>13.A.9</b> op de oorlogsbegraafplaats in Bergen op Zoom.		

Naam	Nummer	Rang/Functie	Leeftijd	Operaties
Philip Athol Tennant	RNZAF: NZ455771	Flight Sergeant/Warrant Officer Wireless operator (radiotelegrafist) Air Gunner (Schutter)	30	22 missies 496 vliegreuren
		Geboortedatum: 26 oktober 1914, Geboorteplaats: Inangahua Ouders: David Thomas en Emily Jane Tennant. Woonplaats: Hazeldeanstr. Westport Nelson, Burgerlijke Staat: Getrouwd met Margareth Affleck Tennant Kinderen: Eén zoon en twee dochters. Opleiding: Commerciële opleiding Westport Technical High School Beroep: Chauffeur bij Gibbs Transport Ltd in Westport.		
Vanaf datum				
30 juni 1942		Meldde zich in Ohakea voor grondwerkzaamheden bij R.N.Z.A.F.		
7 augustus 1942		Ging naar de Initial Training Wing in Rotarua voor een opleiding tot vlieger		
31 augustus		Reisde via Amerika naar Canada voor verder opleiding. Hij verliet Nieuw Zeeland met het schip "Day Star" en arriveerde - 3 weken later - op 21 november in San Fransico.		
22 november 1942		Hij startte bij No. 3 Wireless School in Wininipeg, Manitoba zijn opleiding tot radiotelegrafist.		
12 juni 1943		Vervolgde zijn opleiding bij No. 5 Bombing and Gunnery School, in Dafoe, Saskatchewan		
26 juli 1943		Ontving de Wireless Operator Airgunner Badge en wordt bevorderd tot de rang van Sergeant		
6 augustus 1943		Tennant meldde zich bij No 31 Operational Unit in Debert, Nova Scotia om bekend te raken met de Lockheed Hudson (B14)		
10 december 1943		Vertrok naar Engeland vanuit No 1. "Y" depot in Halifax		
23 december 1943		Aankomst in Engeland waar hij verbleef bij No. 12 RNZAF Personal Despatch and Reception Centre in Brighton		
Op 14 maart 1944		Tennant volgde een opfriscursus bij No 1 (Observers) Advanced Flying Unit in Wigtown.		
Op 18 april 1944		Startte bij <b>No 26</b> Operational training Unit (OTU) een Training voor de Wellington Bommenwerper.		
november 1944		Vervolgens ging hij op naar de <b>1668 Heavy Conversion Unit (HTC)</b> om bekend te raken met de Lancaster.		
10 december 1944		Wireless Operator bij het <b>622<sup>ste</sup></b> Sqn., waar hij aan zijn eerste "Main Force" tour begon. Hij vloog hier missies op: Bonn, Koblenz, Vohwinkel, Nürnberg Ludwigshaven, Neuss, 2x Krefeld, Saarbrücken, Erkenswick, Keulen, München-Gladbach, Dortmund, Trier en Duisburg. (15 in totaal)		
26 januari 1945		Waarschijnlijk besloot Tennant op deze dag over te stappen naar de Pathfinder Force. Hij werd toen bevorderd tot Flight Sergeant and Warrant Officer.		
10 februari 1945		Trad aan bij het 7 <sup>de</sup> squadron		
17 februari 1945		Startte een navigatiecursus bij the Pathfinder National Training Unit (Warboys in Huntingdonshire)		
		In de periode tot 20 maart vloog hij hier 7 missies op de plaatsen; Dessau, Hamburg, Essen, Homburg, Hagen, Hanau en op 20 maart Recklinghausen.		
20 maart 1945		Op de terugweg van de missie op Recklinghausen crashte het vliegtuig bij Nieuwdorp waarbij alle bemanningsleden om het leven kwamen. Philip Athol Tennant werd niet direct gevonden en hij bleef dus tijdelijk als vermist te boek staan.		
Tussen 20 maart en 25 juli 1945		Pas toen het vliegtuig werd verwijderd werden de lichamen van Evans en Tennant gevonden. Beiden zijn eerst begraven geweest bij de andere bemanningsleden op de crashlocatie		
april 1946		herbegraven op locatie <b>13.A.12</b> op de oorlogsbegraafplaats in Bergen op Zoom.		