

19 september 1940

Dodelijke crash in Mariënveld

In de nacht van 18 op 19 september 1940, een halfuur na middernacht, is Mariënveld het toneel van het eerste vliegtuig dat tijdens de Tweede Wereldoorlog neerstort op het grondgebied van Ruurlo. Het vliegtuig scheert rakelings over de kerk en stort even verderop neer aan de Beenekussteeg. Het gaat om een Whitley V van de RAF en alle vijf vliegers komen om het leven. Vier van hen worden begraven in Mariënveld, de vijfde merkwaardig genoeg in Winterswijk.

Nadat Nederland en België door Duitsland zijn bezet richt Hitler zijn pijlen vervolgens op Engeland. Op 10 juli 1940 vliegen de eerste Duitse jagers over het Kanaal en begint de Slag om Engeland. Later volgen ook konvooien met bommenwerpers die vliegvelden en havens bestoken. Als (waarschijnlijk bij vergissing) een woonwijk in Londen wordt getroffen laat Churchill als vergelding Berlijn bombarderen door Engelse bommenwerpers. Sindsdien zijn er met enige regelmaat formaties van geallieerde vliegtuigen boven de Achterhoek te signaleren die richting Duitsland trekken om daar militaire en industriële knooppunten te bombarderen.

Aanvankelijk gaat het om bescheiden aantallen Engelse bommenwerpers die richting Duitsland trekken. Enkele tientallen hooguit per missie, pas in de laatste twee jaren van de oorlog (als ook de Amerikanen zich in de strijd hebben geworpen) gaat het om aantallen van vele honderden. De Engelse bommenwerpers vliegen zonder uitzondering 's nachts, om een minder makkelijk doelwit te worden voor Duits afweergeschut en Duitse jagers (de Amerikanen vliegen later in de oorlog bij daglicht).

Als antwoord worden door de Duitsers piloten opgeleid als nachtjagers, die gespecialiseerd zijn in luchtgevechten bij nacht. In combinatie met een netwerk van zoeklichten die de geallieerde bommenwerpers in hun lichtbundels vangen wordt zo menig geallieerde bommenwerper uit de lucht geschoten. Zeker als het door technische of andere problemen achterop is geraakt bij de formatie vormt het een kwetsbaar doelwit voor de Duitse jagers. In het begin van de oorlog was de kwaliteit van de bommenwerpers bovendien nog zeer gebrekkig, een missie naar Duitsland was voor de bemanning een koude en ongemakkelijke beproeving, waarbij men zich nauwelijks kon verroeren. Vanwege het nachtelijk duister was een noodlanding meestal geen reële optie als een vliegtuig in problemen kwam, zelfs een sprong per parachute (als men daar nog toe in staat was) vormde meestal een dodelijke gok. Uit ooggetuigenverslagen, zowel van bemanningsleden van Engelse bommenwerpers als ook van ooggetuigen op de grond, is gebleken dat desondanks regelmatig bij nacht wel noodlandingen werden geprobeerd, meestal met fatale afloop.

Het Ruhrgebied vormt als belangrijk industrieel centrum gedurende de hele oorlog een belangrijk doelwit voor de geallieerde bommenwerpers en de Achterhoek vormt dan onvermijdelijk een van de aan- of terugvliegroutes. Gedurende de oorlog zullen dan ook tientallen bommenwerpers een einde vinden op Achterhoekse bodem. Het eerste vliegtuig dat boven onze contreien wordt neergeschoten is een Wellington bommenwerper die op 30 augustus 1940 neerstort in Halle, in de Kappenbulten.



De graven van vier omgekomen bemanningsleden van de N1425. V.l.n.r. Frank Crawford (radiotelegrafist en schutter, 25 jaar), Raymond Carter Dawson (radiotelegrafist en schutter, 22 jaar), Victor Charles Cowley (observator, 27 jaar) en Peter Ernest Eldridge (piloot, 22 jaar). Het vijfde graf rechts is van Gerald P. King, die op 26 juli 1942 omkwam bij een andere crash.

Naar Mannheim en Soest

In die bewuste nacht van 18 op 19 september 1940 voert de RAF bombardementsvluchten uit op een aantal Duitse steden. Met name de rangeerterreinen in de steden Krefeld, Mannheim, Soest en Hamm zijn het doelwit. De missie wordt uitgevoerd door zes vliegtuigen van 58 Squadron (Krefeld en Hamm zijn voor hen het doelwit) en een ongeveer even groot aantal van 77 Squadron, die Mannheim en Soest als doelwit hebben. (Het exacte aantal is niet duidelijk. In totaal stijgen er die nacht dertien vliegtuigen van 77 Sqn op, maar een deel daarvan heeft Antwerpen als doelwit). Van elk van beide squadrons gaat er die nacht één vliegtuig verloren. Van 58 Sqn is dat de bommenwerper met serienummer P5008. Deze stort neer vlakbij het Meddose veen bij Wamelink-Tuenteman (boerderij De Kappe) in een bosperceel op de hoek van de Tolkampweg en Leemkuilweg. Bij 77 Sqn gaat het om de bommenwerper met serienummer N1425 van piloot Peter Ernest Eldridge. Dit vliegtuig komt neer in Mariënveld, dat destijds tot de gemeente Ruurlo behoorde. Even ter toelichting: elk vliegtuig had zijn eigen individuele serienummer, aan de hand waarvan het eenduidig was vastgelegd en beschreven. Daarnaast had elk vliegtuig ook een romPCODE, groot en goed leesbaar, zodat vliegers elkaar in de lucht konden herkennen en wisten met wie men te doen had als er zich problemen voordeden.

Zowel 58 als 77 Sqn zijn gestationeerd op de RAF-basis bij Linton-on-Ouse in Engeland, een plaats in het graafschap York, ongeveer 30 km noordoostelijk van Leeds. De tijd van vertrek vanaf Linton-on-Ouse ligt voor de bommenwerpers van 77 Sqn zo rond 21.10 à 21.20 uur Engelse tijd volgens het Operations Record Book (in Nederland was het een uur later). De bommenwerpers van 58 Sqn zijn een uurtje eerder vertrokken.

“... brandend naar omlaag”

Het is rond 22.30 uur als tussen Winterswijk en Groenlo nabij het Meddose veen (iets ten zuiden van de rijksweg tussen beide plaatsen) een vliegtuig neerstort. De Winterswijkse marechaussees Kroeze en Kortbeek worden erop afgestuurd. Leden van de Wehrmacht zijn dan al ter plekke en hebben de omgeving afgezet. Terwijl Kroeze en Kortbeek nog op de plaats des onheils zijn zien ze rond half een die nacht (00.30 uur) weer een vliegtuig brandend overkomen, dat naar hun waarneming op het grondgebied van Lichtenvoorde neerkomt. In hun rapport beschrijven ze het als volgt: “... Toen het omstreeks 12½ uur in den nacht was geworden en wij ons nog ter plaatse bevonden kwam wederom na mitrailleurvuur een vliegtuig brandend naar omlaag, welke vermoedelijk in de gemeente Lichtenvoorde is neergestord.”

Rond vier uur in die nacht krijgen ze een telefoontje van veldwachter Hoekstra in Lichtenvoorde die hen op de hoogte brengt van de lotgevallen van dit tweede vliegtuig. “... Werd door den gem. veldwachter Hoekstra te Lichtenvoorde telefonisch medegedeeld, dat het 2^e gevallen vliegtuig bedoeld in dit rapport was neergekomen nabij de R.K. kerk te Achter-Zieuwent gemeente Ruurlo. De inzittenden van het 1^e als het 2^e vliegtuig zijn waarschijnlijk allen omgekomen. Materieele schade is door het vliegtuig te Achter-Zieuwent toegebracht aan twee boerderijen en de R.K. kerk aldaar door het exploderen van bommen. De bewaking werd aldaar uitgevoerd door Marechaussee te Ruurlo en door den rijksveldwachter Hendriks te Lichtenvoorde.”

In het gedenkboek ‘Zoeklicht op Zieuwent en Mariënvelde’ uit 1995 wordt gesuggereerd dat de N1425 boven Halle-Heide in brand is geschoten, nadat het boven Zelhem in de zoeklichten van de Duitsers terecht was gekomen. Dat lijkt dus niet te kloppen. Meer waarschijnlijk is dat het beschadigde vliegtuig vanaf het Meddose veen een grote boog heeft beschreven boven het grondgebied van Lichtenvoorde, Ruurlo en Zelhem, om tenslotte vanuit de richting van Halle-Heide over Mariënvelde te scheren. Dat een aangeschoten en hellend vliegtuig een cirkel beschrijft is een logisch verschijnsel, het ligt daarbij aan de hoogte en snelheid wanneer het neerstort.

Het vliegtuig komt in ieder geval neer in het weiland van Kolkman (Beerten Willem) aan de Beenekussteeg. Twee nabijgelegen boerderijen lopen ook nog enige schade op. Willem Mombarg is betrokken bij het verzamelen van de stoffelijke resten in kisten. Het vormde voor hem “één van de meest trieste herinneringen aan de oorlog”, en dat valt volledig te begrijpen.

Fatale missie

Bij het toestel dat neerkomt in Achter-Zieuwent (ofwel Mariënvelde) gaat het om een Whitley V bommenwerper met als gezegd serienummer N1425 en behorend bij 77 Squadron van de RAF. Het vliegtuig had als romPCODE KN-E en maakte onderdeel uit van de bombardementsmissie op Soest. Het vliegtuig is op de terugweg als het wordt aangevallen door een Duitse nachtjager. Dat er nog bommen aan boord zijn, zoals blijkt uit het rapport van Kroeze en Kortbeek, is heel goed mogelijk. Van de dertien vliegtuigen van 77 Sqn die opstijgen die nacht slagen er twee niet in om hun bommenlast te droppen. De N1425 kan er daarvan een zijn geweest. Dat verklaart meteen waarom juist dit vliegtuig in het vizier komt van de Duitse nachtjager. Door de zware bommenlast is de N1425 niet in staat om de overige vliegtuigen in de formatie te volgen, want die waren dankzij het afwerpen van de bommenlast nu een stuk lichter en dus sneller. Door die lage snelheid en zonder de bescherming van de formatie was de N1425, net als de P5008, een makkelijke prooi voor Duitse nachtjagers die loerden op hun kans. Zowel het vliegtuig in het Meddose veen als in Mariënvelde blijken te zijn neergeschoten door de zelfde Duitse nachtjager, Paul Gildner.

Aan boord van de N1425 bevinden zich vijf bemanningsleden. Piloot Peter Ernest Eldridge (22 jaar), Victor Charles Cowley (observator, 27 jaar), Frank Crawford (radiotelegrafist en schutter, 25 jaar), Raymond Carter Dawson (radiotelegrafist en schutter, 22 jaar) en Peter Owen Williams (co-piloot). De eerste vier zijn in dienst van de RAF, de laatste maakt deel uit van de luchtvloot van de Britse marine (Royal Navy) en is gedetacheerd bij de RAF. Het kwam wel vaker voor dat leden van de Britse

marine als waarnemer werden meegestuurd met missies van de RAF. Als onderdeel waartoe Williams behoort wordt genoemd HMS Daedalus. Het gaat daarbij om een luchtmachbasis van de marine in Lee-on-Solent.

Blijkbaar is de N1425 zodanig getroffen dat de bemanning niet meer in staat is om het toestel te verlaten en allen komen om bij de crash. Op zaterdag 21 september daarop volgend worden de omgekomen vliegers (men denkt dan nog dat het om drie personen gaat) begraven op de katholieke begraafplaats in Mariënveld. Op dezelfde dag wordt ook de bemanning van de P5008 in Winterswijk begraven. Dan nog met militaire eer in aanwezigheid van de Duitse bezetter. Een dergelijke respectvolle bejegening van de omgekomen vijand is echter steeds minder sprake naarmate de oorlog voortduurt en er in Duitsland steeds meer slachtoffers vallen als gevolg van de bombardementen die deze vliegers uitvoeren. Omgekomen geallieerde vliegers worden dan bij voorkeur in alle vroegte begraven zonder aanwezigheid van de plaatselijke bevolking. Al is er in Markelo een geval bekend waar nog in maart 1943 een vijf koppige Engelse bemanning in aanwezigheid van een Duitse korporaal, de burgemeester, de dominee en andere plaatselijke notabelen wordt begraven. In de kranten wordt er na oktober 1940 in ieder geval geen enkele melding meer gemaakt van vliegtuigen die neergeschoten zijn, van de begrafenis van de bemanning van de N1425 is dat nog wel het geval. Onderstaand verslag is afkomstig uit De Graafschap-Bode van 23 september 1940:

***Begrafenis omgekomen Engelsche vliegers te
Achter-Zieuwent.***

— Zaterdagmiddag, omstreeks 2 uur, vond te Achter-Zieuwent op een afgesloten gedeelte van het kerkhof de plechtige begrafenis plaats van de drie Engelsche vliegers, die in de nacht van Woensdag op Donderdag met hun bommenwerper, van het type Blenheim, omlaag waren gestort. Begeleid door talrijke belangstellenden, waaronder een afdeeling van de Duitse weermacht, werd onder de tonen van een Duitsch militair muziekkorps de overledenen grafwaarts gedragen. Aangekomen op het kerkhof werden eerst enkele treurmarschen gespeeld, waarna een Duitsch officier het woord nam. Hoewel spreker laakte de opdracht van de Engelsche regeering om hun piloten open steden in Duitschland te bombardeeren, prees hij toch de moed van deze vliegers, die hun plichten tegenover hun vaderland vervulden. Deernis met de nagelaten betrekkingen van deze nog jonge mannen moeten wij hun als soldaten de laatste eer bewijzen. Hierna nam Ds. Troelstra uit Halle het woord, die enkele teksten uit de H. Schrift voorlas en besloot met het bidden van het „Onze Vader“. Door een vuurpeleton werd den overledenen de laatste militaire eer bewezen. Diep onder den indruk verlieten de talrijke aanwezigen den doodenakker. Onder de aanwezigen merkten wij o.m. op: De Edelacht-

bare Heer Burgemeester van Ruurlo, Wethouder Baron van Heeckeren van Kell uit Ruurlo en zeereerw. Heeren Pastoors van Achter-Zieuwent en Zieuwent.

Het bericht duikt zelfs op in de Leeuwarder Courant van 24 september:

**ENGELSCH VLIEGERS TER AARDE
BESTELD**

Het A.N.P. meldt:

In den loop van de vorige week zijn in ons land twee Engelsche vliegtuigen door Duitse nachtjagers naar beneden geschoten. Zaterdagmiddag zijn de stoffelijke resten van de bemanningen der Britsche toestellen ter aarde besteld. Op het kerkhof te Winterswijk, waar drie Engelsche vliegers werden begraven, vormden Duitsche militairen de eerewacht en het vuurpeloton. Een Oberleutnant voerde het woord, terwijl een dominee eenige bijbelteksten las en het Onze Vader bad. De drie kisten werden in de groeve neergelaten, terwijl een Duitsch muziekkorps het „Nader mijn God tot U” speelde. Ook te Ruurlo vormde een afdeeling Duitse militairen de eerewacht. Een dominee sprak naar aanleiding van Psalm 103 een afscheidswoord en sloot met het Onze Vader. Een Oberleutnant bracht hier namens het Duitsche luchtwapen den drie gesneuvelden den laatste groet. Een muziekkorps van het luchtwapen speelde gewijde muziek. Er bestond voor de begrafenisplechtigheden zeer groote belangstelling.

Zoals uit de krantenverslagen blijkt is sprake van drie vliegers, het vierde lichaam is waarschijnlijk niet gevonden. “Na de oorlog, veelal in de jaren 1945-1950, werden de graven onderzocht door de zogenoemde MREU’s, Missing Research & Enquiry Units”, licht Peter Monasso van AVOG (Achterhoekse Vliegtuigen Opgravers Groep) in Lieveelde toe. “Als er een lijk ontbrak zoals in Mariënvelde, terwijl wel duidelijk was dat ook een vierde bemanningslid moest zijn omgekomen, dan werd er een vierde grafsteen bij geplaatst. Deze staat dan altijd heel dicht tegen de naastgelegen grafsteen aan, ten teken dat dat eigenlijk een leeg graf is. Dit beleid werd gevoerd om alle nabestaanden zo toch een plaats te bieden die zij konden bezoeken.” Inderdaad staan in Mariënvelde de grafstenen van Cowley en Eldridge dichter bij elkaar dan de overige stenen. Eén van hen is dus waarschijnlijk niet gevonden.

Blijft nog over het mysterie van Peter Owen Williams, de marineman. Hij wordt pas op 26 september begraven en wel op de Algemene Begraafplaats in Winterswijk. Dat blijkt uit een handgeschreven notitie, als aanvulling op een overzicht van begraven geallieerde vliegers in het archief van de gemeente Winterswijk. Daarin wordt ook vermeld dat het lichaam van Zieuwent naar Winterswijk is gebracht.

Het is mogelijk dat Williams pas later is gevonden, niet bij de plaats van de crash aan de Beenekussteeg maar dichterbij in de buurt van het Meddose veen. Reden waarom men hem als bemanningslid van de P5008 heeft beschouwd. Jan Geerdinck van AVOG in Lieveelde heeft echter ooit opgetekend uit de mond van een getuige die in het crashmuseum kwam dat deze P.O. Williams in 't Goor bij Aalten dood gevonden was naast zijn ongeopende parachute. Williams zou dan nog geprobeerd hebben om te ontkomen aan het naderende onheil, echter vergeefs.

Bemanning

Peter Ernest Eldridge

piloot (pilot)

officier (pilot officer)

servicenummer RAF: 41912

Afkomstig uit Hampstead, London.

Victor Charles Cowley

observatory (observator)

sergeant (sergeant)

servicenummer RAF: 580883

27 jaar

Afkomstig uit Walsall, Staffordshire

Frank Crawford

radiotelegrafist (wireless operator)

sergeant (sergeant)

servicenummer RAF: 620421

25 jaar

Afkomstig uit Bolton, Lancashire

Raymond Carter Dawson

schutter (air gunner)

sergeant (sergeant)

servicenummer RAF: 637484

22 jaar

Afkomstig uit Bolton, Lancashire

Peter Owen Williams

Onderluitenant (sub lieutenant)

HMS Daedalus



Co-piloot Peter Owen Williams (links) in zijn vliegersuniform (Wim en Peter Rhebergen)

Linton-on-Ouse

Het vliegveld nabij Linton-on-Ouse werd geopend in 1937, in een tijd dat de RAF een snelle expansie doormaakte als reactie op de Duitse herbewapening. Het was een van de circa vijftig nieuwe vliegvelden die in die periode in gebruik werden genomen. Het vliegveld was specifiek ontworpen voor zware bommenwerpers. In de nacht van 10 op 11 mei 1941 werd het gebombardeerd door de Luftwaffe, waarbij de kampcommandant en enkele vliegers omkwamen. In juni 1943 werd de basis overgedragen aan de RCAF, de Royal Canadian Air Force. Na de oorlog kwam het vliegveld in oktober 1945 weer onder bevel van de RAF en het bleef een luchtmachtbasis voor bommenwerpers tot 1957. Sinds dat jaar fungeert het als opleidingsbasis voor nieuwe RAF-piloten en die functie heeft het anno 2017 nog steeds.

<http://www.raf.mod.uk/raflintononouse/aboutus/history.cfm>



Het beladen van bommenwerpers op het vliegveld Linton-on-Ouse voor een volgende missie (commons.wikimedia.org)



Commandant Ian Laing draagt in oktober 2016 het commando over de RAF-basis Linton-on-Ouse en de daar gevestigde No 1 Flying Training School over aan zijn opvolger kapitein Keith Taylor

Whitley

De Whitley V was een middelgrote bommenwerper die met name gedurende de eerste oorlogsjaren werd ingezet (tot begin 1942). Hij werd gebouwd door de Armstrong Whitworth fabrieken in Whitley (Coventry). Het vliegtuig was uitgerust met twee Rolls Royce Merlin X motoren met een vermogen van 1145 pk. De Whitley V had een lengte van 21,5 m, een hoogte van 4,57 m en de spanwijdte bedroeg 25,6 m. De topsnelheid (zonder vracht) lag op 357 km/uur, de gemiddelde kruissnelheid lag

zo rond de 300 km/uur en de actieradius rond de 2500 km. Aan boord was plaats voor vijf bemanningsleden.

In theorie kon het vliegtuig een hoogte bereiken van 6.000 meter, maar vanwege de slechte verwarming in het vliegtuig kreeg de bemanning dan zeker over langere afstanden te maken met bevroeringsverschijnselen. In de praktijk bleef de vlieghoogte daarom meestal beperkt tot zo'n 3.000 meter. Over langere afstanden bedroeg de maximale bommenlast 2 ton. Vanwege het relatief lichte boordgeschut (één mitrailleur in de neus en vier in de staart) waren de verdedigende mogelijkheden beperkt en werd het alleen ingezet bij nachtelijke acties. In totaal werden er van de Whitley V (met verlengde romp en verbeterde roervlakken) 1656 exemplaren gebouwd en het was daarmee de meest populaire variant van de Whitley.

https://nl.wikipedia.org/wiki/Armstrong_Whitworth_Whitley



Foto van een Whitley V (commons.wikimedia.org)

77 Squadron

77 Squadron werd geformeerd als bombardementsunit in juni 1937 op het vliegveld Finningley in Yorkshire. Het squadron verhuisde echter nogal eens, in de acht jaren tot het einde van de oorlog veranderde het maar liefst negen keer van thuisbasis. Na Finningley volgen Driffield (25 juli 1938 – 15 april 1940), Kinloss (15 april 1940 – 4 mei 1940), Driffield (4 mei 1940 – 28 augustus 1940), Linton-on-Ouse (28 augustus 1940 – 5 oktober 1940), Topcliffe (5 oktober 1940 – 5 september 1941), Leeming (5 september 1941 – 6 mei 1942), Chivenor (5 mei 1942 – 5 oktober 1942), Elvington (5 oktober 1942 – 15 mei 1944) en ten slotte Full Sutton (15 mei 1944 – 31 augustus 1945). De reden voor een dergelijk rusteloos bestaan is niet achterhaald. Op Full Sutton eindigde 77 Sqn zijn bestaan als transporteenheid.

Bij het begin van de oorlog maakte 77 Sqn met vijf andere squadrons deel uit van 4 Group, Bomber Command, in de loop van 1942 ging het deel uitmaken van Coastal Command. Aanvankelijk vliegt 77 Sqn met bommenwerpers van het type Whitley III van vliegtuigbouwer Armstrong Whitworth, per september 1939 wordt dat de modernere Whitley V. In oktober 1942 wordt overgestapt op de zware Halifax bommenwerpers in verschillende varianten, omdat de Whitley's inmiddels te kwetsbaar zijn geworden voor de verbeterde Duitse jagers.

77 Sqn had als motto 'Esse potius quam vider' ('to be, rather than seem'), ofwel 'zijn in plaats van lijken'. Het logo was een distel. Het squadron had als romPCODE KN-, aangevuld met een letter voor

de individuele vliegtuigen. Het aantal manschappen dat heeft gediend bij 77 Sqn is niet exact bekend, maar wordt geschat op circa 2.200. Daarvan zijn er 883 omgekomen en nog eens 214 krijgsgevangen gemaakt. Voorwaar een hoge prijs voor de vrijheid.

<http://www.raf.mod.uk/history/bombercommandno77squadron.cfm>

<http://77squadron.org.uk/history/77-squadron-history-1937-1945/>



Foto van alle officieren van 77 Squadron, daterend uit juni 1940. Een van hen is piloot Peter Ernest Eldridge van de N1425, maar het is niet bekend om welke persoon het gaat (<http://77squadron.org.uk/history/77-squadron-history-1937-1945/>)



Embleem en motto van 77 Squadron (<http://www.raf.mod.uk/history/bombercommandno77squadron.cfm>)

Eerder in de problemen

Amper een week voor de crash in Mariënveld, in de vroege morgenuren van 11 september, waren Eldridge en zijn bemanning betrokken bij een fataal incident op de basis Linton-on-Ouse. Het vliegtuig was de avond daarvoor rond 19.30 uur vertrokken van de basis voor een missie naar Berlijn en zette rond 4.45 in de morgen de landing in. De bemanning is dan al ruim 9 uur in de lucht geweest, om enige indicatie te geven van hoe ingrijpend en intensief een dergelijke opdracht was. Na de landing weet het toestel niet tijdig tot stilstand te komen, schiet van de landingsbaan en boort zich in een tentenkamp in het verlengde daarvan. De bemanning weet het toestel ongedeerd te verlaten, maar in een van de tenten vallen drie dodelijke slachtoffers. Het toestel, de N1431, eveneens een Whitley V, is zodanig beschadigd dat het niet meer te repareren valt.

Tot de bemanning behoorden toen ook al Crawford, Cowley en Dawson. Williams was er op dat moment niet bij, ene Taylor fungeerde op die vlucht als tweede piloot.

<http://www.yorkshire-aircraft.co.uk/aircraft/yorkshire/york40/n1431.html>

Nachtjager Paul Gildner

De N1425 is neergehaald door de Duitse nachtjager Feldwebel Paul Gildner, die deel uitmaakte van 3./NJG1. Dit onderdeel was op dat moment (sinds 7 september 1940) gevestigd op vliegveld Deelen bij Arnhem. Gildner was geboren op 1 februari 1914 in Nimptsch in Silezië in het tegenwoordige Polen. In 1933 nam hij dienst in het leger, in 1937 stapte hij over naar de Luftwaffe. Hier begon hij zijn loopbaan bij Zerstörergeschwader 1 (ZG 1) en nam als zodanig deel aan de veroveringsoorlogen in Europa en aan de Battle of Britain. In augustus 1940 maakte hij de overstap naar de nachtjacht. Als zodanig heeft hij 48 claims van neergehaalde geallieerde vliegtuigen op zijn naam staan. Hij is daarvoor postuum onderscheiden met het Ridderkruis met eikenbladeren. Bij de meeste vluchten vormde hij een vast koppel met de radiotelegrafist Unteroffizier Müller. In de nacht van 24 op 25 februari 1943 kwam hij om het leven toen hij met zijn Messerschmitt Bf 110 G-4 als gevolg van tijdens een luchtgevecht opgelopen motorschade neerstortte in de buurt van Gilze-Rijen, hij had het op dat moment geschopt tot Oberleutnant. Zijn radiotelegrafist was op dat moment Unteroffizier Heinz Huhn, deze wist het vliegtuig tijdig te verlaten met zijn parachute.

<http://ww2gravestone.com/people/gildner-paul/>

https://en.wikipedia.org/wiki/Paul_Gildner



Twee foto's van de Duitse nachtjager Paul Gildner die de N1425 neerschoot in de nacht van 18 op 19 september 1940. Hijzelf kwam om het leven in februari 1943 tijdens een luchtgevecht in de buurt van Gilze-Rijen (Wim en Peter Rhebergen, <http://ww2gravestone.com/people/gildner-paul/>)

Overige bronnen:

- <http://www.rememberjd371.be/pertes77sqd.htm>
- https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Daedalus_II
- <http://www.rcaf434squadron.com/happy-valley/>
- <http://www.bombercrew.com/434/LK801.htm>
- <http://bombercrew.com/434/laffin.htm>
- <http://www.rcaf434squadron.com/soderstrom/>
- <http://www.rcaf434squadron.com/mike-laffin>
- https://en.wikipedia.org/wiki/Mike_Laffin
- <http://www.achterhoeknieuwsborculoruurlo.nl/nieuws/algemeen/109163/herdenking-bij-graf-canadese-vliegenier->
- Rhebergen, Wim en Peter Rhebergen: 'Vermist boven de Achterhoek' (Uitgeverij Lunet, Naarden, 1991)
- Zoeklicht op Zieuwent en Mariënelde (1995)
- Peter Monasso/AVOG

Jan Oonk, maart 2018