

17 juni 1944

Soderstrom's dood in neergestorte Halifax aan Semmeltjesdijk

In de vroege morgen van zaterdag 17 juni 1944 stort er aan de westzijde van de Semmeltjesdijk een derde geallieerde bommenwerper neer op Ruurlo 's grondgebied. Het is half twee (1.30 uur) in de nacht en deze keer gaat het om een Halifax III van de Royal Canadian Air Force (RCAF), de Canadese luchtmacht. Aan boord bevindt zich alleen nog rugkoepelschutter Clarence Soderstrom, hij is de enige dode die valt te betreuren bij deze crash. De overige zes bemanningsleden hebben het vliegtuig tijdig verlaten.

Net als de Engelsen vliegen de Canadezen uitsluitend tijdens het nachtelijk duister, om geen gemakkelijke prooi te worden voor Duits afweergeschut. Nadeel is wel dat bij problemen de oriëntatie uitermate moeilijk is, zeker wanneer de meetinstrumenten uitvallen. De Amerikanen vliegen overdag. Ze zijn dan weliswaar beter zichtbaar, maar door in zeer compacte en gesloten formaties te vliegen, geflankeerd door jagers, kunnen ze vijandelijke vliegtuigen doeltreffend op afstand houden. Bovendien zijn hun B-17's van betere kwaliteit en minder kwetsbaar.

De Halifax III, met als serienummer LK801 en romPCODE WL-D, behoort tot 434 Squadron van de RCAF. De bemanning bestaat uit zeven personen met als piloot Michael A. (Mike) Laffin. De andere bemanningsleden zijn Jim Martin (navigator), Edward 'Jack' Druett (boordwerktuigkundige), Ken Donaldson (radiotelegrafist en schutter), Greg Chapman (bommenrichter), Clarence Soderstrom (rugkoepelschutter) en Willis Wentworth (staartschutter). Met uitzondering van Druett (hij is Engelsman) komen ze allemaal uit Canada. Bij het wrak van het vliegtuig wordt alleen het lichaam gevonden van Soderstrom, de overige bemanningsleden zijn erin geslaagd om de aangeschoten LK801 te verlaten. Soderstrom ligt begraven op de Algemene Begraafplaats in Ruurlo, het is het enige graf van het Gemenebest in Ruurlo.

Veel van de navolgende informatie is afkomstig van Alan Soderstrom, neefje van Clarence Soderstrom, die zich na de oorlog is gaan verdiepen in de lotgevallen van zijn omgekomen oom. Hij heeft nog uitvoerig kunnen spreken met een aantal van de overlevende bemanningsleden, met name piloot Mike Laffin. Zijn verhaal is te vinden op www.rcf434squadron.com/soderstrom/.

Naar 'Happy Valley'

De LK801 is de avond tevoren om 22.42 uur vertrokken van de RAF-basis Croft in Engeland voor een missie naar het industriegebied van Sterkrade in het Ruhrgebied, even ten noorden van Oberhausen. Met name veel chemische industrie is hier gevestigd. Specifiek doelwit is de Sterkrade-Holten fabriek, waar synthetische olie wordt gemaakt. Het betreffende industriecomplex ligt in

de Ruhr-vallei en wordt vanwege het strategisch belang zwaar verdedigd door de Duitsers. Onder geallieerde piloten wordt het gebied daarom ironisch aangeduid als 'Happy Valley'. (Het tijdstip van 22.42 uur is de Nederlandse tijd. In zijn debriefing report noemt Wentworth overigens een tijd van 22.00 uur). De bemanningen die geselecteerd zijn voor deze missie staan dan ook niet te juichen. Tijdens de voorbespreking (briefing) op vrijdagmorgen maakt piloot Laffin nog bezwaar tegen de geplande route op de terugweg, omdat deze juist over een Duitse basis voor nachtjagers leidt. Daarmee zal ongetwijfeld vliegveld Twente bedoeld zijn. De commandant reageert echter verbolgen en wijst erop dat de weersvoorspellingen wijzen op zware bewolking, mist en regen. Geen weer waarbij de Duitse nachtjagers zich in de lucht zullen wagen kortom, en de route blijft ongewijzigd.

Voor de bemanning van de LK801 is het de derde nacht op rij dat ze op een bombardementsmissie worden gestuurd en hun zevende missie sinds het begin van de maand. Tien dagen daarvoor was de bemanning nog betrokken bij de invasie van Normandië, toen Merville-Franceville werd gebombardeerd, gevolgd door nog een drietal missies boven Noord-Frankrijk in de dagen daarna.



De bemanning van de LK801. Staand v.l.n.r. Edward Druett, Mike Laffin, Jim Martin en Ken Donaldson. Zittend v.l.n.r. Clarence Soderstrom, Greg Chapman en Willis Wentworth

Bewolking als vriend en vijand

De LK801 stijgt als gezegd op van de RAF-basis Croft, samen met 61 andere bommenwerpers. Elk beladen met 18 bommen van elk 225 kilo (ruim 4.000 kilo totaal) en voldoende munitie voor de acht Browning mitrailleurs aan boord. Boven de Noordzee groeperen ze zich met bommenwerpers die van andere vliegvelden zijn opgestegen tot één formatie die in totaal bestaat uit 321 bommenwerpers: 147 Lancasters, 162 Halifaxen en 12 Mosquito's. De laatsten zijn vooral bedoeld om Duitse jagers op afstand te houden. Voorop vliegen een aantal 'pathfinders', die boven Duitsland het doelwit moeten lokaliseren (visueel of met het 'Oboe' radarsysteem) en vervolgens markeren met behulp van gekleurde fakkels.

Op een hoogte van 4800 meter wordt koers gezet richting Sterkenrade. Om 1.10 uur bereikt de voorhoede het doelwit en rond 1.20 start het bombardement. De LK801 heeft lichte vertraging opgelopen en begint om 1.27 uur zijn bommen af te werpen. Het is inderdaad bewolkt, maar de bemanningen kunnen de afgeworpen fakkels nog vaag onderscheiden. Als gevolg daarvan laat de precisie van het bombardement te wensen over. Uiteindelijk komen slechts enkele bommen in de buurt van de fabriek tot ontploffing, de aangerichte schade is beperkt. Voor het Duitse afweergeschut, met name voor de zoeklichten die de geallieerde bommenwerpers in hun lichtbundels moeten 'vangen', is het echter te bewolkt en dat is een meevaller.

Nadat ze hun bommen boven Sterkenrade hebben afgeworpen volgt de LK801 net als de andere bommenwerpers van 434BS volgens instructie eerst een noordoostelijke koers en buigt dan af naar het westen richting Nederlandse grens. De bewolking begint nu steeds dunner te worden, zodat er op de terugweg toch nog een flink aantal Duitse nachtjagers in de lucht zijn. Deze nachtjagers maken daarbij voor hun oriëntatie gebruik van een radiobaken in Bocholt, 'Kurfürst' genaamd. De beide schutters van de LK801, Wentworth en Soderstrom, zijn daarom alert en houden continu in de gaten of ze worden gevolgd door een Duitse nachtjager. Deze nachtjagers zijn gelegerd op vliegveld Twente en maken gebruik van tweemotorige vliegtuigen van het type Junkers-88. Deze zijn beduidend sneller dan de Halifax bommenwerpers en ze zijn uitgerust met zes 20 mm kanonnen en een 13 mm kanon. Ook zonder de hulp van de zoeklichten zijn de ervaren piloten in staat om de geallieerde bommenwerpers te traceren aan de hand van dampsporen die ze onvermijdelijk achterlaten.

In het vizier

Het is 1.36 uur wanneer Wentworth een achteropkomend vliegtuig in het vizier krijgt. Om aan de achtervolger te ontkomen duikt Laffin in de vorm van een kurkentrekker naar beneden. Dat is voldoende om de achtervolger af te schudden en Laffin hervat zijn koers op de oorspronkelijke hoogte. Achteraf

bezien is niet helemaal duidelijk of er sprake is geweest van een Duitse nachtjager of van een andere Halifax uit de geallieerde formatie.

De rust is hoe dan ook van korte duur, want vier minuten later (1.40 uur) duiken er onmiskenbaar twee JU-88's op. Wentworth claimt dat hij een van de twee jagers zodanig heeft geraakt dat deze brandend neerstort, maar dat blijkt later door de andere bemanningsleden niet te kunnen worden bevestigd. Voordat Laffin opnieuw in een 'kurkentrekker' omlaag kan duiken wordt de LK801 geraakt en vliegt de buitenste stuurboormotor in brand. Als de brand niet wordt uitgeblazen tijdens de duikvlucht schakelt Laffin de motor uit en begint brandstof over te pompen van de rechter naar de linker tank, om een explosie te voorkomen. Juist op tijd, want de rechter binnenmotor vliegt eveneens in brand. De bemanning is echter nog ongedeerd.

Omdat de hele vleugel vlam vat en het toestel hoogte begint te verliezen geeft Laffin opdracht om het vliegtuig per parachute te verlaten. Martin springt als eerste, gevolgd door Chapman en Donaldson. Daarna zijn Druett en Wentworth aan de beurt. Soderstrom meldt aan Laffin dat iedereen het vliegtuig heeft verlaten. Voordat ze zelf kunnen springen komen ze echter opnieuw terecht in het spervuur van een Duitse jager, waarbij Laffin gewond raakt aan twee vingers. Omdat hij van Soderstrom niets meer hoort neemt Laffin aan dat deze inmiddels ook is gesprongen. Druett zal later verklaren dat Soderstrom vlak achter hem stond toen hij sprong. Terwijl zijn parachute zich opende zag hij dat het vliegtuig plotseling naar rechts helde, waardoor het voor Soderstrom op dat moment onmogelijk was om te springen. Door diezelfde onverwachte beweging wordt Laffin uit het vliegtuig geworpen, waarbij hij zijn laarzen verliest. Later zal duidelijk worden dat Soderstrom waarschijnlijk tijdens het spervuur is getroffen door een Duitse kogel en het vliegtuig niet meer heeft kunnen verlaten. Zijn lichaam wordt uiteindelijk gevonden bij het wrak van de LK801 aan de Semmeltjesdijk. In totaal gaan er die nacht 31 bommenwerpers verloren, waarbij 150 vliegers omkomen, 50 worden er krijgsgevangen gemaakt en acht weten er te ontkomen aan de Duitsers. Wat dat betreft heeft de bemanning van de LK801 het er nog genadig afgebracht, met uitzondering van Soderstrom.

Gevangen of ontsnapt

Van de bemanningsleden die de LK801 hebben verlaten landt Martin in een tarweveld, waarbij hij gewond raakt aan zijn enkel. Hij heeft tijdens het verlaten van het vliegtuig beide laarzen verloren. Hij weet die hele zondag uit handen te blijven van de Duitsers, maar wordt in de loop van de avond opgepakt. Ook Chapman wordt al snel na zijn landing door de Duitsers ingerekend. Van Donaldson is alleen bekend dat ook hij krijgsgevangen wordt gemaakt. Waar de genoemde bemanningsleden precies zijn neergekomen is niet bekend en waarschijnlijk ook niet meer exact te achterhalen. Chapman vermeldt in zijn debriefing rapport dat hij het vliegtuig brandend heeft zien neerstorten nadat hij

was geland. Waarschijnlijk is hij dus ergens tussen het Ruurlose Broek en Groenlo terecht gekomen. Martin en Chapman komen als krijgsgevangene terecht in Stalag Luft 3 bij Sagan en Belaria in Polen, Donaldson in Stalag Luft 7, bij Bankau in Polen.

Druett meldt in zijn debriefing report, dat na terugkeer in Canada werd opgemaakt, dat hij is opgevangen door een boer die Fritz Engels heet. Deze heeft hem blijkbaar overgedragen aan Jan Reukers (Reukas Jan op M 56 in Marienvelde), waar meer onderduikers een toevluchtsoord hadden gevonden. Wentworth komt neer in een weiland en verbergt zich tot de avond in een nabij gelegen hooiberg, waarin zich al een schuilplaats bevindt. 'Sheet K.53, 2484' (zie: https://heritage.canadiana.ca/view/oocihm.lac_reel_c12310/842) noemt hij in zijn debriefing report als coördinaten. Vertaald naar het hedendaagse coördinatensysteem komt Peter Monasso dan uit bij een weiland circa 100 meter noordwest van Camping Boerderij Groot Antink, iets ten noordoosten van Groenlo. Linea recta 10 km van de crashlocatie aan de Semmeltjesdijk.

Opvang in Aalten

Blijkbaar is de aanwezigheid van Wentworth niet onopgemerkt gebleven, want de dag daarop (18 juni) wordt hij door een boer en twee plaatsgenoten opgehaald en op een andere boerderij herenigd met Druett, die vlak in de buurt is geland. Karl Lankveld schrijft daarover in 'De harmonica bleef vijf jaar stil': 'Twee van de bemanningsleden, een Engelsman en een Canadees, zijn ook weer door Hendrik Wieggers geholpen bij hun ontsnapping. Van een oom kreeg Hendrik Wieggers te horen dat Jan Reukers twee vliegeniers verscholen hield. Nu was aan Wieggers de vraag wat er met hun gedaan moest worden. ... Wieggers heeft in Aalten aan een verzetsman gevraagd wat er moest gebeuren. Deze zei onmiddellijk dat hij er voor zou zorgen dat de piloten zondagavond opgehaald zouden worden. Zondagavond kwam het niet zover. Uiteindelijk werden ze donderdags opgehaald.'

Nadere informatie over dit traject vinden we in het E&E-rapport van Roy Kay, die als onderdeel van het 550^e squadron betrokken was bij dezelfde missie. De Lancaster waarin Kay fungeerde als engineer (boordwerktuigkundige), werd op diezelfde 17^{de} juni 1944 om circa 1.30 uur aangeschoten in de buurt van Aalten en explodeerde vervolgens in de lucht. Volgens gegevens van het Nationaal Onderduikmuseum in Aalten is dit vliegtuig neergestort nabij De Radstake in Varsseveld. Kay was de enige overlevende, de zes overige bemanningsleden kwamen bij de crash om het leven. Kay zelf had schotwonden aan linkerarm en -knie.

Na twee dagen te hebben rondgezworven komt Kay op de morgen van 19 september in contact met een boer die hem te eten geeft en in contact brengt met de ondergrondse. Hij blijkt dan in Aalten te zijn, als coördinaten geeft hij op

K53 2072. Dat is in Dale, ten noorden van Aalten, ter hoogte van de splitsing Hazekampweg en Welinkweg, zo blijkt uit gegevens van Peter Monasso. Die mensen van de ondergrondse waren volgens het Nationaal Onderduikmuseum Jan Wikkerink, zijn dochter Jo en pilotenhelper Wissink.

De ondergrondse brengt Kay dan naar een boerderij waar zich ook Wentworth en Druett bevinden. Een bericht op de site van Omroep Gelderland (www.gld.nl/nieuws/2114872/weduwe-enige-overlevende-neergestorte-britse-bommenwerper-bezoekt-aalten) meldt: 'Jo brengt Roy Kay op een late avond via smalle paadjes naar een plek nabij de Ringweg ...'. Een nadere aanduiding van dit verzameladres is nog niet gevonden.

Op 25 juni vertrekken Wentworth, Druett en Kay per trein naar Den Haag waar ze worden voorzien van valse persoonsbewijzen. Tijdens zijn verblijf in Den Haag krijgt Wentworth in het diepste geheim nog bezoek van zijn grootmoeder en oom en tante, die in Rotterdam woonden.

Ontmoeting in Den Haag

Over die ontmoeting in Den Haag wordt eind 2021 onverwacht nog wat meer bekend, wanneer Lieuwe van Eek een bezoek brengt aan de crashplaats van de LK801 aan de Semmeltjesdijk. Samen met zijn vrouw Eva, zoon Erik en schoondochter Adriana. Het huis aan de Semmeltjesdijk wordt dan bewoond door mevr. Thea Teusink-Hettelingh en is omgedoopt tot De Woeste Enk, naar de voormalige bewoners Weustenenk. Op De Woeste Enk wordt sinds jaar en dag een map bewaard met documenten, krantenknipsels en foto's, die te maken hebben met de crash. Daaruit valt in detail af te leiden dat het grootste deel van de LK801 is neergekomen in de zuidhoek van de tuin, direct grenzend aan de Semmeltjesdijk. Een motor is tegen de achtergevel van het huis terecht gekomen en zo snel mogelijk losgeduwd om brand op de hooizolder te voorkomen.

Dan eerst nog even iets over de familiebanden van Wentworth met Nederland. De moeder van Wentworth is Dimphena Elisabeth Maria (Fien) Graumans, in 1902 geboren in Teteringen (Noord-Brabant). Als jong meisje van een jaar of 18 is ze haar eentje vertrokken naar Canada, waar ze trouwt met Clifford Wentworth. Ze noemt zich dan Delphine. Het echtpaar woont in Okotoks bij Calgary (Alberta) en krijgt twee zonen en een dochter. Daaronder Willis Clifford, zoals zijn volledige naam blijkt te zijn. Zijn roepnaam is Willis. Moeder Fien heeft in Nederland nog een zus Bets en twee broers, Jan en Frans. Jan en Frans vertrekken vroeg of laat ook naar Canada, Bets is de enige die in Nederland blijft. Deze Bets trouwt met Wim van Eek en verhuist naar Rotterdam. Hier worden drie kinderen geboren, waaronder zoon Lieuwe in 1933. Later trekt oma Graumans bij hen in.



De kinderen Graumans omstreeks 1912. V.l.n.r. Fien (Delphine), Jan, Frans en Bets. Fien vertrekt al op jonge leeftijd naar Canada, waar ze trouwt met Clifford Wentworth. Bets is de enige die in Nederland blijft



Foto genomen tijdens het bezoek van oma Graumans aan haar dochter Fien in Canada in 1937. V.l.n.r. Fien, moeder Graumans, kleindochter Marie, schoonzoon Clifford en zittend de kleinzonen Jack en Willis

Over het contact in Den Haag weet Lieuwe van Eek het volgende te vertellen. Als Willis Clifford Wentworth op zijn vluchtroute naar de vrijheid in Den Haag verblijft vraagt hij of het misschien mogelijk is om contact op te nemen met zijn oma en oom en tante in Rotterdam. Een pastoor die connecties heeft met de ondergrondse wordt op pad gestuurd om te polsen of de familie betrouwbaar is.

Als dat het geval blijkt en de pastoor ter zake komt worden de kinderen naar buiten gestuurd, om er zeker van te zijn dat er geen geheime informatie gelekt kan worden. Pas na de oorlog zal zoon Lieuwe het hele verhaal te horen krijgen. In het diepste geheim reizen Bets, haar man (hij is de enige die Engels kan) en oma Graumans naar Den Haag om Willis te ontmoeten. Bij die gelegenheid schenkt hij hen zijn ring met het embleem van de Royal Canadian Air Force, die hij dan nog steeds bij zich draagt. Bij nader inzien vindt hij het te gevaarlijk, mocht hij daarmee gearresteerd worden. De ring komt uiteindelijk in het bezit van Lieuwe. In 2010 wordt de ring geschonken aan kleinzoon Sam Frank, wanneer deze zijn vliegbrevet krijgt uitgereikt. Daarmee is de cirkel rond.



De ring met het embleem van de Royal Canadian Air Force die Willis Wentworth tijdens de ontmoeting in Den Haag schenkt aan zijn tante Bets



In 2010 wordt de ring door Eva van Eek geschonken aan haar kleinzoon Sam Frank, wanneer deze zijn vliegbrevet krijgt uitgereikt

Op 6 augustus worden Wentworth, Druett en Kay vervolgens per trein doorgesluisd naar Heerlen, via Delft, Rotterdam, Dordrecht, Breda, Tilburg, Eindhoven, Roermond en Sittard. In Heerlen blijven ze tot 1 september, wanneer ze opbreken richting België. Ze komen echter niet verder dan Hoensbroek, waar ze op 6 september arriveren. Daar worden ze op 19 september bevrijd door Amerikaanse troepen, die als onderdeel van Market Garden oprukken naar het noorden. Over Wentworth kan nog worden gemeld dat hij nog in 1945 trouwt met zijn jeugdliefde Margaret Runnalls. Het paar vestigt zich in Alberta en krijgt twee kinderen. Willis Clifford Wentworth overlijdt op 8 augustus 2006 in Lacombe (Alberta, Canada).



*Ken Donaldson
marconist en schutter*



*Edward Druett
boordwerktuigkundige*



*Jim Martin
navigator*



*Willis Clifford Wentworth
staartschutter
(bron: www.rcaf434squadron.com)*

Naar de pastoor

Piloot Laffin komt terecht in de buurt van de Palssteeg, waar hij zich verstopt in een hooiberg van de familie Franck (destijds G 10, nu Palssteeg 4). Daar verbergt hij zich tot zondagavond, wanneer hij door honger en dorst gedreven zijn schuilplaats verlaat en zich op weg begeeft richting katholieke kerk. Dat valt tenminste af te leiden uit een verslag van pater Frans Roeloffzen, die tijdens de oorlog assistent was van pastoor Jan van Soest. Het verslag werd begin september 2016 toegestuurd door de historische vereniging in Heino aan Old Reurle. Roeloffzen werd later (na zijn periode in Ruurlo werkte hij nog een aantal jaren als missionaris in Tanzania) pastoor in het bij Heino gelegen Lierderholthuis, vandaar. We volgen even het verslag van Roeloffzen over het voorval:

‘Marie, de huishoudster uit Azewijn, deed de deur open toen er gebeld was, maar ook direct weer dicht. Ze maakte de pastoor wakker en zei “Er steet ne dronken duutse soldaat vuur de deur”... De pastoor zei haar: “Stuur de pater er maar opaf”. Ik opende de deur en hands-up stond daar Mike in Canadees vliegjack met op de epaulettes: R.C.A.F.

Gelukkig had ik in 's Heerenberg genoeg engels geleerd. Want hij kwam van New Waterford, Nova Scotia, Canada. Hij vroeg me, via het Rode Kruis aan zijn vader John Laffin te laten weten dat hij gezond neergekomen was. Hij at een heel brood op en dronk een hele fles melk. Ook haalde hij een bedrukte zakdoek tevoorschijn, waarop de kaart van Rijnland en een deel van Nederland. Ik wees hem aan, waar hij nu zat ... Ruurlo stond er duidelijk op. Hij wilde niet blijven en ook geen burgerkleding. Hij wilde wel terug naar Engeland. “Ik ga me melden bij de directeur van de gasfabriek in Zutphen: die zorgt wel voor verdere stappen”.

Achter langs het kerkhof wees ik hem de weg naar het Station van Ruurlo: daar rechtsaf naar de grote weg: daar linksaf naar Doetinchem en Zutphen. De volgende dag hoorde ik, dat de Duitsers hem opgepikt hadden en dat hij zat bij de Landwacht in Ruurlo. Ik ging erop af, en we deden net, of we elkaar nog nooit gezien hadden. Vandaar werd hij overgebracht naar Zutphen of Venlo. Dat herinnert Mike zich niet meer ...’



Piloot Mike Laffin

Laffin heeft blijkbaar het adres van de directeur van de gasfabriek in Zutphen, om hem verder te helpen mocht hij op Nederlands grondgebied in de problemen komen. Het is een wat vreemd verhaal, van andere neergekomen vliegers is geen enkel geval bekend dat ze beschikten over adressen waar ze eventueel bescherming konden zoeken. Dat had ook weinig zin, want op voorhand was niet te zeggen waar een vliegtuig in de problemen kwam.

In een krantenartikel met als kop 'Mike Laffinn- A Lucky Man' (het gaat om een niet nader bekende Canadese krant, waarschijnlijk uit 1994), afkomstig uit het archief van AVOG, geeft Laffin zelf een wat andere lezing. Hij komt met zijn parachute in een boom terecht en valt uiteindelijk zonder verdere schade op een pas geploegde akker. Hij weet zich dan ongeveer drie dagen te verbergen, voordat hij wordt gesnapt wanneer hij melk steelt van een boer en vervolgens door de Duitsers wordt opgepakt. Merkwaardig genoeg wordt in het artikel geen melding gemaakt van zijn bezoek aan de pastorie, blijkbaar is hier iets niet goed in de krant gekomen. Want Roeloffzen heeft zijn verhaal niet verzonnen, hij heeft na de oorlog ook nog uitvoerig briefcontact gehad met Laffin.

Bij zijn verhoor na terugkeer in zijn vaderland meldt Laffin dat hij door een aantal burgers is overgedragen aan de Duitsers, uit angst voor represailles. In datzelfde verhoor meldt Laffin ook dat er door Duitse officieren nog een schijnproces tegen hem gehouden is wegens moord, nadat hij gevangen is genomen. Hij wordt daarbij ter dood veroordeeld, maar kort daarop wordt hij echter afgevoerd naar het krijgsgevangenenkamp Stalag Luft 7, bij Bankau in Polen, waar ook Donaldson gevangen zit. In het hiervoor genoemde artikel wordt dit schijnproces ook gemeld, maar daar vindt het pas plaats in het krijgsgevangenenkamp.

Het geadopteerde graf

De stuurloze LK801 komt uiteindelijk neer aan de Semmeltjesdijk, in een weiland naast de boerderij van de familie Weustenenk. De boerderij zelf wordt als door een wonder gespaard. Vlak voor de crash breekt een van de stuurboordmotoren af, waardoor het vliegtuig een scherpe bocht maakt en rakelings langs het huis van de familie Weustenenk scheert. Brokstukken van het vliegtuig komen terecht in de bomen naast het huis. Daardoor vliegen nog vensters in brand, maar het vuur wordt snel gedoofd.

In 1985 wordt door AVOG in Lieveelde ter plekke een crashonderzoek uitgevoerd. Uit afgenomen interviews met ooggetuigen wordt dan duidelijk dat het toestel volledig uitgebrand was en dat het grootste deel op de Semmeltjesdijk terecht was gekomen. Die lezing wordt bevestigd door een brief van NSB-burgemeester Willem ten Hoopen aan het Roode Kruis in Den Haag, die door de AVOG-onderzoekers boven tafel werd gebracht.

Bij de wrakstukken van de LK801 wordt het verkoolde lichaam gevonden van een vlieger, waarvan de identiteit aanvankelijk niet kan worden vastgesteld. Het ongeïdentificeerde lichaam wordt later die dag, 17 juni 1944, begraven op de Algemene Begraafplaats in Ruurlo. Pas na de oorlog wordt duidelijk dat het moet gaan om Clarence Soderstrom en wordt het graf voorzien van een steen met zijn persoonlijke gegevens en het opschrift 'through joys and sorrows, smiles and tears, his memory will be ever cherished' ('in vreugde en verdriet, door lachen en tranen, zal zijn herinnering worden gekoesterd').

In de jaren daarna blijkt dat het graf keurig onderhouden wordt en dat er regelmatig verse bloemen worden geplaatst. Door de familie Weustenenk, maar er wordt ook regelmatig een onbekende jonge vrouw gesignaleerd. Die verhalen komen ook Alan Soderstrom ter ore. Meer dan vijftig jaar na dato plaatst hij nog een vraag op het internet wie toch die jonge vrouw is geweest die men had aangetroffen bij het graf van zijn omgekomen oom.

Het blijkt te gaan om Gerry Bloemendaal, destijds vijftien jaar oud. Zij is de jongere zus van Jan Bloemendaal (geboren op 25 juni 1918 in Ruurlo) die als sergeant-vlieger diende bij de Koninklijke Marine in Nederlands-Indië. Hij was piloot van een Catalina, een vliegtuig dat kon starten en landen vanaf het water. Het werd wel gebruikt als passagiersvliegtuig, maar was vooral populair als patrouillevliegtuig. Tijdens een van die patrouilles wordt Jan Bloemendaal op 29 december 1941 neergeschoten door de Japanners en vindt een onbekend zeemansgraf ergens in de wateren ten oosten van Singapore. Naast het verdriet en de bitterheid knaagde bij de nabestaanden ook het gemis aan een concreet gedenkteken ter nagedachtenis, er was geen graf waar getreurd kon worden en waar bloemen konden worden gelegd. Het moet dit gemis zijn geweest dat de jongere zus van Jan Bloemendaal, Gerry, ertoe bracht om samen met haar ouders het graf van Clarence Soderstrom te adopteren.

Achtergronden

Clarence Vernon Soderstrom was de oudste van de zes kinderen van Ture M. Soderstrom en Agnes L. Anderson. Na hem volgen Curt, Rose, Lorn, Tim en Joan. Vader Ture was in 1906 vanuit Zweden naar Canada geëmigreerd, moeder Agnes was Amerikaanse (afkomstig uit Minnesota). Het paar trouwt op 4 april 1922 in Yorkton, Saskatchewan. Clarence wordt geboren op 1 januari 1923 in Russell, Manitoba. In 1938 verlaat hij voortijdig zijn school en werkt achtereenvolgens op een melkveebedrijf in Winnipeg, als hulpje op een boot, als pulpsnijder in Rennie en als boswachter in Manitoba. Op 19 november 1942 meldt hij zich aan bij de RCAF, de Canadese luchtmacht. Na een opleiding tot schutter vertrekt hij op 17 oktober 1943 naar Engeland. Zijn jongere broer Curt neemt dienst bij de marine.



*Het graf van Clarence Soderstrom op de Algemene Begraafplaats in Ruurlo
(foto: Leo Besselink)*

In de nacht van 26 op 27 maart 1944 maakt Soderstrom zijn eerste missie naar Courtrai in België, als lid van de bemanning van piloot Laffin. De missie naar Sterkenrade op 16 juni is de twintigste gezamenlijke missie van deze bemanning. De meeste daarvan hadden Noord-Frankrijk als doelwit, maar er zijn ook missies geweest naar Zweden, Denemarken en de Waddeneilanden. De

missie naar Sterkenrade was de eerste in Duitsland. Zijn zuster Rose heeft een aantal brieven bewaard die Clarence aan haar heeft geschreven vanuit Engeland. Deze zijn te lezen op de eerdergenoemde website van Alan Soderstrom.



Clarence Soderstrom met gitaar



Ture M. Soderstrom en Agnes L. Anderson, de ouders van Clarence Soderstrom

Mike Alexander Laffin is geboren op 12 januari 1918 in New Waterford (Nova Scotia) als vierde van zes kinderen. In 1936 studeert hij af aan de Mount Carmal High School en gaat werken in het magazijn van een kolenmijn. Hij is sportief, sociaal betrokken en nog voor de oorlog wordt hij gekozen in de Raad van Bestuur van het plaatselijke ziekenhuis.

In 1941 meldt hij zich aan bij de RCAF en krijgt een twee jaar durende opleiding tot piloot. In oktober 1942 vertrekt hij per boot naar Bournemouth in Engeland. Een jaar later, in oktober 1943, neemt hij de beslissing om piloot te worden van een zware bommenwerper. Er volgt een opleiding van drie maanden, waarna hij per 21 maart 1944 wordt ingedeeld bij 434BS. Na twee vluchten als co-piloot maakt hij in de nacht van 26 op 27 maart 1944 zijn debuut als eerste piloot. Voor hem is de missie naar Sterkenrade op 16 juni de drieëntwintigste op rij.

Tijdens zijn gevangenschap in Stalag Luft 7 leert hij de Duitse taal en wordt groepshoofd van zijn barak. Als de Russen naderen wordt het kamp op 17 januari 1945 ontruimd en worden de gevangenen gedwongen om te voet westwaarts te trekken. Het is een van de dodenmarsen, waarbij talloze gevangenen overlijden aan de ontberingen tijdens de barre tocht over bevroren winterwegen. Begin februari komt de groep aan in het kamp Luckenwalde. Eind april wordt dit kamp door de Russen bevrijd. Direct nadat Duitsland heeft gecapituleerd worden de gevangenen door de Russen vrijgelaten. Laffin steekt de Elbe over en meldt zich bij de geallieerde troepen. Het ligt voor de hand dat Donaldson ook deze dodenmars heeft meegemaakt, net als Martin en Chapman vanuit Stalag Luft 3, maar daarover is verder geen informatie te achterhalen.

Na de oorlog volgt Laffin een opleiding tot tandarts (voormalige krijgsgevangenen hadden het recht om op kosten van de staat een studie te volgen). Hij studeert eerst aan het St. Francis Xavier college en later aan de McGill Universiteit. Hij vestigt zich als tandarts in het mijnstadje New Waterford. Daarnaast wordt hij in 1963 namens de PC-partij (Progressive Conservative Party) gekozen in het parlement van Nova Scotia. Van 1963 tot 1974 maakt hij daar deel van uit. Van 1981 tot 1985 is hij minister van Woningbouw voor Nova Scotia en daarna minister van Overheidsdiensten. In 1988 trekt hij zich terug uit de politiek. Vanwege zijn politieke functies heeft hij een eigen vermelding op wikipedia (https://en.wikipedia.org/wiki/Mike_Laffin). In zijn vrije tijd houdt Laffin zich, naast andere sporten, actief bezig met de draf sport, zowel als eigenaar, trainer en pikeur. Hij trouwt op 27 juli 1948 met Doris, die tijdens de oorlog als verpleegster bij het Canadese leger had gediend in Italië en Engeland. Het echtpaar krijgt twee dochters, Maureen en Linda. Al bij zijn leven wordt voorgesteld om sportvelden en een school naar hem te vernoemen, als dank voor zijn bijdragen aan de gemeenschap, maar dat wijst hij telkens resoluut af.



Alan Soderstrom, neefje van Clarence Soderstrom, samen op de foto met Mike Laffin, piloot van de LK801



Douglas Laffin, broer van Mike, op de plaats waar de LK801 is neergestort. Hij bracht in 1995 een bezoek aan Ruurlo

In 1995 brengt zijn broer Douglas een bezoek aan Ruurlo, waarbij hij onder meer de plaats van de crash aan de Semmeltjesdijk bezoekt en het graf van Soderstrom. Mike Laffin is vanwege een tanende gezondheid dan niet meer in staat om de reis te ondernemen.

Op 3 oktober 2015, 70 jaar na de bevrijding, vindt er op de Algemene Begraafplaats in Ruurlo nog een speciale herdenkingsceremonie plaats bij het graf van Clarence Soderstrom. Daarbij waren ook familieleden van hem aanwezig en vertegenwoordigers van het Royal Canadian Legion. Aansluitend werd aan de Semmeltjesdijk, op de plaats waar de bommenwerper crashte, een gedenkmonument geplaatst.

Nachtjager Erich Lippert

De LK801 is met grote waarschijnlijkheid neergehaald door Oberleutnant Erich Lippert, behorende tot 10./NJG3 (dat wil zeggen Staffél 10, onderdeel van Gruppe IV van Nachtjagdgeschwader 3). Hij claimt om 1.40 uur een viermotorig vliegtuig te hebben neergehaald in de buurt van Bocholt op een hoogte van 4.700 meter. Dat komt overeen met de positie van de LK801 en het tijdstip waarop het is aangevallen. 10./NJG3 was juist in september 1944 overgeplaatst van het vliegveld Karup in Denemarken naar vliegveld Twente.

<http://www.rcaf434squadron.com/happy-valley/>

Bemanning:

Mike Alexander Laffin

piloot (pilot)

officier (pilot officer)

servicenummer RCAF: 124642

geboren: 12 januari 1918 in New Waterford (Nova Scotia)

Jim Martin

navigators (navigator)

officier (flying officer)

servicenummer RCAF: 24723

Edward Druett

boordwerktuigkundige (flight engineer)

sergeant (sergeant)

servicenummer RAF: 575323

Ken Donaldson

marconist en schutter (wireless operator-air gunner)

sergeant (flying sergeant)

servicenummer RCAF: 130256

Clarence Vernon Soderstrom

rugkoepelschutter (mid-upper-air gunner)

sergeant (sergeant)

servicenummer RCAF: 205270

geboren: 1 januari 1923 in Russell, Manitoba (Canada) als zoon van Ture M. Soderstrom en Agnes L. Anderson

Greg Chapman
bommenrichter (bomb-aimer)
officier (flying officer)
servicenummer RCAF: 27389

Willis Clifford Wentworth
staartschutter (rear-air gunner)
sergeant (sergeant)
geboren in 1922 in Okotoks, Alberta (Canada) als zoon van Clifford en
Delphine Wentworth
servicenummer RCAF: 185519

434 Squadron

434 Squadron was een van de in totaal 15 squadrons die door de Canadese luchtmacht (RCAF) werd geformeerd en wel op 13 juni 1943 in Yorkshire. Op 11 december van dat jaar werd het gestationeerd op de RAF-basis Croft en dat zou de thuisbasis blijven tot 9 juni 1945. Het squadron koesterde de bijnaam 'Bluenose', de spotnaam voor de bewoners van Nova Scotia en ook de naam van een in die dagen bekende schoener. 434Sq had als motto 'In Excelsis Vincimus' ('We conquer the heights'), wat zoveel betekent als 'Wij die de hoogten veroveren'.

De eerste missie waaraan 434Sq deelnam, een bombardement op Milaan, vond plaats in de nacht van 12 op 13 augustus 1943, dan nog vanaf de RAF-basis Tholthorpe. De laatste missie dateert van 25 april 1945 vanaf Croft. Medio juni 1945 keert het squadron terug naar Dartmouth in Canada (Nova Scotia), waar het per 5 september 1945 wordt ontbonden.

Aanvankelijk werd gevlogen met bommenwerpers van het type Halifax V (van juni 1943 tot mei 1944), deze maken later plaats voor het type Halifax III (mei 1944 tot december 1944) en de Lancaster X (december 1944 tot september 1945). In totaal werden 198 missies uitgevoerd. Daarbij gaan 75 vliegtuigen verloren, met 347 doden, 121 krijgsgevangenen en 16 ontsnapte vliegers als de trieste balans.



Het embleem van 434 Squadron, verwijzend naar de bijnaam 'Bluenose', een bekende schoener in die dagen en de spotnaam voor de bewoners van Nova Scotia

(bron: shearwater aviation museum)

<http://www.rcaf434squadron.com/>

<http://www.rcaf434squadron.com/434-history/>

Halifax III

De eerste Halifax van vliegtuigbouwer Handley Page koos op 25 oktober 1939 het luchtruim en nog datzelfde jaar werd 35 Squadron als eerste uitgerust met dit type zware bommenwerper. Het zou echter nog duren tot het voorjaar van 1941 voordat het vliegtuig zijn eerste missie naar Duitsland ondernam. De Halifax III was een van de drie hoofdtypen die er tijdens de oorlog zijn gebouwd.

De Halifax III was een viermotorig vliegtuig (dit type was uitgerust met Bristol Hercules motoren) met een lengte van 21,3 meter en een spanwijdte van 30,10 meter. De bommenwerper had een actieradius van 3.000 km en de maximale vlieghoogte bedroeg 6.700 meter. Ter verdediging beschikte de Halifax over afweergeschut in staart (vier mitrailleurs) en neus (één mitrailleur) en bij latere uitvoeringen als het type III ook over een rugkoepelpositie (vier mitrailleurs) en een mitrailleur opstelling onder de romp. Aan beide zijanten bevond zich nog een luik met mitrailleur. Het laadvermogen bedroeg bijna 6.000 kg. De Halifax had veel overeenkomsten met de roemruchte Lancaster, maar was met een kruissnelheid van 430 km/uur wel wat trager. Tijdens de oorlog zijn er van de verschillende typen samen zo'n 6.100 exemplaren gebouwd.



*Een Halifax III tijdens een vlucht
(bron: commons.wikimedia.org)*

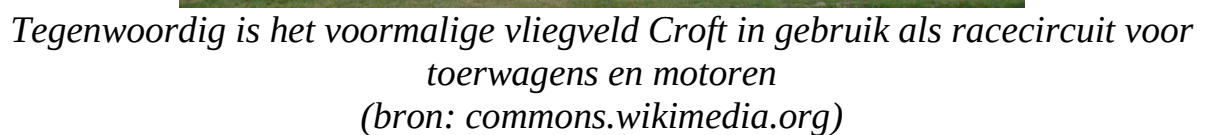
<http://www.raf.mod.uk/history/handleypagehalifax.cfm>

http://nl.wikipedia.org/wiki/Handley_Page_Halifax

RAF-basis Croft

Het RAF-vliegveld Croft ligt in het graafschap Durham, 7,5 km ten zuiden van Darlington. Het was een van de meest noordelijk gelegen vliegvelden van de RAF tijdens de Tweede Wereldoorlog. Het werd in oktober 1941 in gebruik genomen door 78 Squadron van de RAF. In november 1943 werd het overgedragen aan de Canadese luchtmacht, de RCAF. Dan doen 427 en 431 Squadron er hun intrede, kort daarop gevolgd door 434 Squadron. In juni 1945 keerden de Canadese eenheden terug naar hun vaderland, waarna het vliegveld weer onder de RAF valt. Daarna doet het nog korte tijd dienst als trainingslocatie, maar in de zomer van 1946 wordt het definitief gesloten. In 1947 wordt het terrein opgekocht door de zakenman John Neasham en gebruikt als basis door een vliegvereniging. Rond 1950 wordt het overgenomen door de Darlington & District Motor Club, die er auto- en motorraces organiseerden. Als racecircuit kwam het in de loop der jaren echter in de schaduw te staan van

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



Bronnen:

AVOG, Lievelede: www.crashmuseum.nl
www.rcaf434squadron.com/happy-valley/
www.bombercrew.com/434/LK801.htm
www.bombercrew.com/434/laffin.htm
www.rcaf434squadron.com/soderstrom/
www.rcaf434squadron.com/mike-laffin
en.wikipedia.org/wiki/Mike_Laffin
https://heritage.canadiana.ca/view/oocihm.lac_reel_c12310/842
www.gld.nl/nieuws/2114872/weduwe-enige-overlevende-neergestorte-britse-bommenwerper-bezoekt-aalten
www.achterhoeknieuwsborculoruurlo.nl/nieuws/algemeen/109163/herdenking-bij-graf-canadese-vliegenier-

Rhebergen, Wim en Peter Rhebergen: ‘Vermist boven de Achterhoek’
(Uitgeverij Lunet, Naarden, 1991)

Jan Oonk

maart 2018

aangevuld: mei 2022

november 2022