

## De noodlottige Gelsenkirchen missie van de 'Maid to Order'

Vrijdag 16 februari 1945 was een dag dat de USAAF ( United States Army Airforces ) bommenwerpers in grote aantallen in de lucht waren. Op de Air Force Base Deenethorpe 80 km ten noorden van Londen, worden 37 toestellen van het 401st Bombardment Group vlieggereed gemaakt. Het grondpersoneel is de hele nacht actief geweest om de noodzakelijke inspecties en technische problemen aan de toestellen uit te voeren. Op een van deze 37 toestellen staat de naam 'Maid to Order' Lt. Ernest Hansen gaat vandaag met zijn bemanning dit toestel vliegen.

De bemanning van Ernest Hansen wordt om 05.30 uur gewekt door de wacht. Het is koud en vochtig als altijd in de Quonset hut. De betonnen vloer is steenkoud. De enige verwarming is een potkachel. Sinds het dagelijks brandstofrantsoen verlaagd is tot twee emmers steenkolen per dag is het niet meer behaaglijk warm geweest. De mannen haasten zich naar de toiletten en wasruimte. Daarna kleden zij zich in hun alledaags uniform. Trucks arriveren om hen naar de eetzaal te brengen voor het gebruikelijke ontbijt, bestaande uit eieren, gekookte ham uit blik, brood, boter, marmeladejam, thee of koffie. Na het ontbijt worden ze naar de briefingroom gereden. Deze bestaat uit een grote Quonset hut. Gewapende wachten controleren de legitimatiebewijzen bij de ingang om zeker te zijn dat geen onbevoegde personen binnen komen. De briefing begint om 07.00 uur. Aan het eind van de hut hangt een grote kaart bedekt door een gordijn. De briefing officier doet de gebruikelijke peptalk en trekt vervolgens aan een koord om het gordijn te openen.

Een duidelijk hoorbaar gezucht en gegrom ontsnapt hier en daar uit de menigte. Een rood lint strekt zich uit van de basis Deenethorpe naar het zwaar verdedigde Gelsenkirchen in het Ruhrgebied. Deze missie wordt door de briefingofficier een 'milkrun' genoemd. De routes en de doelen worden besproken en tenslotte wordt nog eens medegedeeld wat men moet doen bij een eventuele crash.

De bemanning is klaar om te vertrekken. Co-piloot, Joseph Chuderewicz zorgt voor de lunches en de EHBO-kits. De lunches bestaan uit een papieren zak met chocoladerepen en koeken. De EHBO-kits worden zeer streng gecontroleerd omdat ze morfine bevatten. Als eerste wordt de 'kleedkamer' bezocht, hier worden de vliegkleding, parachutes, zwemvesten, vlieghelmen met zuurstofmaskers in ontvangst genomen. De twee piloten die zittend hun taak verrichten krijgen 'back pack' parachutes. De overige leden die door hun taak veel moeten bewegen krijgen 'chest' parachutes. De parachute is dan binnen handbereik en makkelijk aan het harnas te koppelen. Alvorens de vliegkleding aangetrokken wordt, gaan de meeste van hen naar aparte kamers waar geestelijk verzorgers wachten om hen moed in te spreken en de zegen te geven. De aalmoezenier geeft tevens de gelegenheid om de H. Communie te ontvangen. De volgende stop is de wapenkamer waar de mitrailleurs in ontvangst worden genomen.

Aansluitend worden ze per truck naar de bommenwerper gebracht. De schutters installeren de mitrailleurs. De assistent chef engineer loopt met boordmecanici Raymond Miller een rondje om het toestel voor een 'walk around' inspectie waarbij o.a. de brandstoftankafsluiters extra gecontroleerd worden. Eén losse afsluiter zou ernstig brandstof verlies kunnen veroorzaken. James Morrison controleert intussen de ophanging van de bommen en of de veiligheidspennen op hun plaats zitten. De twee piloten Hansen en Chuderewicz maken een 'preflight' inspectie. Wanneer alle inspecties zijn uitgevoerd zegt Hansen enkele woorden tegen zijn 'crew' en daarop gaan allen aan boord. De mannen gespen hun parachute harnas om. Er is strikte radiostilte, vanaf de verkeerstoren wordt om 09.55 uur een vuurpijl afgeschoten als sein om de motoren te starten. Met een oorverdovend lawaai worden daarop de motoren gestart. De volgende vuurpijl is het sein om te taxiën. De 'Maid to Order' taxid naar het eind van de startbaan om 10.10 uur. Een paar minuten later geeft Hansen vol vermogen, het toestel is 'take off' om 10.25 uur. De loodzware belading en de klim om de hoogte te bereiken vormen een zware belasting voor de motoren. De piloten houden dan ook voortdurend de temperatuur van de cilinders nauwlettend in de gaten. Het is zwaar bewolkt over Engeland, de bommenwerpers moeten eerst door een dik wolkendek vliegen voordat de heldere lucht met goed zicht is bereikt. Het 401st Bomb Group koerst met de 37 toestellen naar het verzamelpunt 'Kingsclif buncher' een radio baken op 10000 feet. Als meerdere Bomb Groups gearriveerd zijn en zich hebben gevormd tot gevechtsformaties, vliegt men richting Nederland met totaal 1042 viermotorige

bommenwerpers. 197 North American P-51 Mustang jagers vormen de escorte. Iedere groep bestaat uit 36 vliegtuigen, verdeeld in 12 hoogvliegend, 12 midden en 12 laagvliegend. Deze formatie is de beste verdediging tegen de Duitse jagers. Het duurt een vol uur voordat alle vliegtuigen in formatie vliegen. De toestellen klimmen nog steeds, vanaf 10000 feet moeten de vlieghelmen met zuurstofmaskers gebruikt worden. Dat veroorzaakt veel ongemak vooral gedurende een lange tijdsduur. Buikkoepelschutter Wade Brunson verlaat het radiocompartiment om zijn plaats in de koepel onderaan de buik in te nemen. Tijdens de start en de landing is het te gevaarlijk om zich in de koepel te bevinden. Half liggend in deze kleine ruimte is Wade niet te benijden, het is zo klein geconstrueerd dat er geen ruimte is voor zijn parachute. Hij neemt behoedzaam plaats en daarna sluit hij aan de binnenkant het luikje met twee handles.... Doelwit van de 401st Bomb Group is de synthetische olieraffinaderij 'NORDSTERN' te Gelsenkirchen ongeveer 10 kilometer noordoost van Essen. De kust wordt gepasseerd bij Petten. De zware kogelvrije vesten worden omgedaan. Vervolgens wordt er via het IJsselmeer, Meppel, richting Nieuw Amsterdam gevlogen. Het is een zonnige dag in Nederland met een temperatuur van 12° C. Dankzij het heldere weer ziet men op de grond de condens-strepen opdoemen. De strepen staan eerst recht overeind, zo lijkt het althans. Maar langzaam komt er beweging en vallen ze als het ware om en worden horizontaal. Het zachte gebrom gaat over in een enorm aanzwellend lawaai. Na ruim 45 minuten zijn de formaties overgevlogen. Het formatievliegen vraagt veel aandacht van de piloten om de posities van andere vliegtuigen in de gaten te houden. Het toestel moet constant gecorrigeerd worden en het heeft geen hydraulisch bekrachtigd besturingssysteem. De roeren worden direct door de stuurknuppel en richtingspedalen via kabels bewogen. James Morrison de bommenrichter, verwijderd de veiligheidspennen uit de bommen. Hij moet tussen de bommenclusters een smal looppad betreden en in een ongemakkelijke houding tussen de bommen balanceren. Hij is 19 jaar en dit gaat zijn 22ste missie worden.... Navigator Greenberg zit gespannen over zijn kaarten gebogen en maakt de ene berekening na de andere. Deze gegevens geeft hij door aan Hansen de piloot. Nabij de Duitse grens wordt koers zuid gezet en om 13.40 uur heeft men het punt van de eigenlijke aanval bereikt. De bommenwerpers vliegen nu op 32 km afstand van het doel en al breekt 'de hel los' of er komt 'hoog water' je verlaat de formatie NIET. De vluchtleider weet het doel de olieraffinaderij 'Nordstern' bij Gelsenkirchen te lokaliseren. Door middel van waarschuwingslichten geeft hij het sein om de bommen te lossen. Op dat moment klinkt James Morrison's waarschuwing over de intercom: "BOMBS AWAY." De bommen worden afgeworpen om 13.45 uur vanaf 27000 feet. Wade Brunson geeft het sein "All bombs gone" en James sluit de bommenruimte. Hansen draait het toestel en zet koers noordwest naar het verzamelpunt. De bemanningsleden halen opgelucht adem en denken dat ze veilig op weg zijn naar de thuisbasis. Het afweergeschut flak (flugzeugabwehrkanone) was tot nu toe zwak. Plotseling breekt de hel los en begint het flak zwaar te vuren, de granaten ontploffen met honderden tegelijk. Naast de 'Maid to Order' spat een bommenwerper uit elkaar. Hansen slingert het toestel van links naar rechts om de granaten te ontwijken. Sommige explosies zijn zo dichtbij dat het toestel opdoeffers krijgt. De mannen zijn uiteraard doodsbang. Dan opeens een keiharde explosie en 'gekletter' tegen de rechtervleugel. Hansen vraagt aan Miller om de schade op te nemen. De rechtervleugeltip is weggeschoten, een scherf heeft de neus verpletterd maar gelukkig niemand geraakt. Het toestel vliegt het Nederlandse luchtruim binnen. Op dat moment ontdekt de staartschutter McKnight dat er brandstof uit de rechter vleugel stroomt. Onmiddellijk geeft Hansen aan Miller de order om de brandstof naar de linker vleugeltanks te pompen. Ze zijn inmiddels 10 kilometer ten zuidoosten van Meppel aangekomen. Opeens schreeuwt de extreem opgewonden Hansen dat de rechtervleugel in brand staat. De hoop om Engeland te bereiken is vervlogen. Om een parachutelanding in het IJsselmeer te vermijden draait hij het toestel en koerst terug richting oost. Met de zware vliegkleding en de parachutekoorden zal men nauwelijks overlevingskans in het ijskoude water hebben. Zwarte rook trekt een spoor achter het vliegtuig. Het is inmiddels 14.30 uur en Hansen geeft het bevel te springen. Miller schopt het noodluik gesitueerd voor de linkervleugel naar buiten. Hij springt als eerste uit het toestel en komt in Drogeropslagen terecht en wordt door dappere mensen verborgen. Morrison kwam neer in Vuile Riete enkele kilometers ten noorden van Dedemsvaart. Chuderewicz, McKnight en Greenberg landden in Dedemsvaart. Karcher landde in een boom op het land van Prangma in Lutten. Brunson en Del Torto waren helaas niet op tijd om het toestel te verlaten en verongelukten. Twee minuten nadat Miller sprong explodeerde het toestel.

Hansen haast zich uit de cockpit. Hij heeft het toestel zo lang mogelijk in de lucht gehouden om de bemanning gelegenheid te geven het toestel te verlaten. Hij springt uit het ontsnappingsluik. Vrijwel op het

zelfde moment heeft het vuur de brandstoftanks bereikt en vind er een explosie plaats. Het neusgedeelte met de vleugels wordt van de romp gerukt. Enkele seconden later opent hij zijn parachute. Kleine brokstukken dwarrelen al of niet brandend rond en komen zelfs dichtbij de watertoren in Lutten neer. Stukken van de afgebroken vleugels blijven rondcirkelen en maken daarbij een vreemd flapperend geluid. Dan vind er een drama plaats waarvan de herinnering de toeschouwers nog jarenlang met afgrijzen vervult. De parachute van Hansen wordt door een groot brandend brokstuk geraakt. Na enkele seconden stort de dappere piloot neer. Erg tragisch, Ernest Hansen overleeft het niet. Zijn lichaam wordt door omwonenden in de 'Kwekerij van der Eist' aan de 4de Wijk gevonden. In een hulstbos ruim 500 meter van het staartstuk en 1300 meter van het neusgedeelte. Duitse soldaten onder leiding van Luitenant Timpeltei arriveren. Ze nemen persoonlijke eigendommen van Ernest in beslag. Foto's van verloofde Jinnie, een potloodset, de zilveren wings, een pistool en een paar wandelschoenen. De schoenen heeft hij voor dat hij sprong snel onder zijn armen in zijn vliegjack verborgen. Ernest zou als hij de sprong had overleefd zijn moeilijk te belopen vliegschoenen zeer zeker verwisseld hebben met deze schoenen. Het hoofd van de Luchtbeschermingsdienst dhr. Herman G. Peters (eigenaar scheepswerf) en dokter Fock van Coppenaal arriveren per fiets. De dokter constateert een gebroken nek. Hij kan helaas niets voor Ernest doen. Hij haalt samen met Timpeltei de zakagenda en gouden pen uit het vliegjack. Hij verwijdert de High School ring en het kostbare Bulova horloge. Het horloge is stuk en staat stil op de tijd van de crash. Na de oorlog zijn deze eigendommen via het Rode Kruis naar de ouders van Ernest in Amerika gestuurd. Vanaf de plaats waar Ernest verongelukte is Dedemsvaart het gemakkelijkst te bereiken. En omdat de zandweg naast de 4de Wijk in slechte staat is, wordt Ernest voorzichtig in een melkbootje gelegd. En door Berend Seinen en Johannes van de Belt naar het Rheezerend te Dedemsvaart gevaren. Ernest wordt op zondagmorgen 18 februari 1945 om 09.30 uur in een eregraf (nummer 500A) op de begraafplaats 'Achterveld' te Dedemsvaart begraven. Een predikant heeft hierbij een gebed uitgesproken. Tussen de aanwezigen staan de NSB burgemeester van de gemeente Avereest Jan Dirk van Arkel en twee Duitse officieren. Op 2 maart 1946 wordt Ernest herbegraven op Margraten. Bijna drie jaar later wordt hij op verzoek van zijn ouders overgebracht naar de USA en 29 januari 1949 definitief in Eureka Californië begraven.

#### Zijluikschutter Alonzo Albert Karcher

Alonzo (Lonnie) Karcher bevestigde razendsnel zijn parachute aan het harnas. Hij was de op één na de laatste, die uit de bommenwerper sprong. Hij landde in een eikenboom op het erf van de familie Johannes Prangma te Lutten. Met hulp van dorpelingen en een ladder werd hij uit zijn benarde positie bevrijd. Dit was zijn 29ste missie. Gelukkig was hij niet gewond, maar was wel behoorlijk van streek. Hij beefde over zijn hele lichaam na alle emoties van deze dag, het was ook zijn eerste sprong. Door toeloop van nieuwsgierige mensen was het niet moeilijk voor de Duitse soldaten om Alonzo te vinden. Mevr. van Dijk-Jans (geboren 1911) weet het zich nog goed te herinneren als de dag van gisteren en vertelt: "Op het moment dat ik hem een glas pompwater wilde geven kwamen de Duitse soldaten als woestelingen binnenstormen en sloegen mij het glas uit de handen. Waarop mijn kinderen van schrik in huilen uitbarstten." Omdat de draaibrug over de vaart, bij bakker Nijhuis in zeer slechte staat bleek te zijn, hadden de Duitsers de truck op de hoofdweg laten staan. Ze namen Alonzo met zijn parachute mee richting Hardenberg. Mevrouw van Dijk-Jans ziet Alonzo nog voor zich met zijn mooie bruine krullen (2005). Hij kwam na verhoor door de Duitsers en via omzwervingen, uiteindelijk in het zelfde kamp terecht als James Morrison, in Moosburg 'Stalag 7A'. Zij wisten niet van elkaars aanwezigheid in dit overvolle kamp en ze hebben elkaar hier nooit ontmoet. Alonzo wordt 28 april 1945 door Amerikaanse troepen bevrijd, na een keiharde angstige tijd vol ontberingen. Hij gaat per vliegtuig naar het Franse Le Havre, per troepenschip vertrekt hij vandaar naar zijn moederland Amerika. Thuis in Amerika was de familie van Alonzo diep ongerust, omdat ze tot eind april nog steeds geen teken van leven hadden gehad van hun zoon en broer. Totdat er op het postkantoor in het nabijgelegen stadje Dahlgren Illinois een telegram arriveerde voor de familie. Hopelijk goed bericht, gespannen gaan de oudste zus Mildred 25 jaar en broer Jerome 18 jaar het telegram halen. Ze kunnen niet wachten en openen het. Zeer groot was toen hun vreugde. Lonnie leeft en zal spoedig thuis komen, maar waar hij was en wanneer en hoe hij thuis kwam wisten ze niet. Tot op een morgen een vreemde auto het erf van de familie

Karcher opreed en stopte voor het woonhuis. Het was hun Lonnie die uitstapte en zijn familie verraste. Hij was liftend thuis gekomen. Deze dag zal de familie NOOIT vergeten.

De vader van Lonnie had een kleine boerderij. Er waren zeven kinderen. Het oudste kind was een meisje (Mildred) en zij moest vanaf haar 14de jaar in een nabijgelegen stad in een kledingfabriek werken. Zij woonde in een appartement met een paar andere vrouwen en betaalde haar deel aan huur en eten. De rest van het loon stuurde zij naar haar ouders, die het financieel erg moeilijk hadden. Het was crisistijd en toen de bank crashte verloor vader Anton al het geld, ook het geërfde geld van zijn vader.

Na zijn thuiskomst heeft Alonzo tijdelijk zijn vader op de boerderij geholpen. Hij werd gedecoreerd met het Air Medal en Three Oak Leaf Clusters. Hij kocht een motor en reed zeer roekeloos, het leek of hij het gevaar zocht zoals veel oorlogsveteranen doen. Zijn familie was erg bezorgd. Gelukkig kalmeerde hij na zijn huwelijk met Rita. Ze verhuisden naar Decatur waar Lonnie zich als een bekwaam en harde werker ontplooipte. Hij wilde weer verder met zijn leven en de oorlog definitief achter zich laten. Helaas, Lonnie werd ziek en stierf op zijn 64ste jaar aan botkanker. Jerome de broer van Lonnie heeft tot aan zijn dood 11 december 2008 de boerderij gerund, het wordt nu bewoond door familie.

#### Familie Wyman onthult tragisch oorlogsdrama

Juanita Wyman ontmoette voor het eerst bommenrichter James Morrison op 9 juni 2001. James was een vriend van Juanita's oom, wijlen Alonzo Karcher. De beide mannen waren aan boord van de 'Maid to Order' toen het door 'flak' werd geraakt. Alonzo (Lonnie) heeft nooit een woord gesproken over de noodlottige missie. Juanita en haar moeder Mildred reisden in 1986 voor familiebezoek naar oom Lonnie. Ze wilden alle details horen van zijn ontsnapping uit het brandende vliegtuig en de daaropvolgende gevangenschap. Lonnie vertelde hun een verhaal over de tragedie, de overleving en vriendschap. Maar oom Lonnie wilde niet 'het verhaal' vertellen. "Hij heeft nooit iets verteld", zegt Juanita. Het was heel traumatisch." Juanita raakte geboeid door oom Lonnie's oorlogsverleden, zij wou en moest de waarheid weten.... Met hulp van haar man, broer en zoon, begon ze zelf met het onderzoek naar de crash. Haar echtgenoot, Sam bezocht Deenethorpe de Engelse luchtmachtbasis waar oom Lonnie was gestationeerd. Een gedenkteken voor de bemanning van het neergestorte vliegtuig vermeldt de plaats van de crash - Dedemsvaart Nederland en een naam - J. Redder. Juanita ging op zoek naar het adres van J. Redder, zij vond vier adressen. "Het was niet meer dan twee weken later dat ik een brief kreeg van Herman Redder. Zijn broer Johan Redder herinnert de crash zeer goed, hij was toen een schooljongen. Herman was ruim drie jaar oud toen het vliegtuig neerstortte, hij kan zich niets van de crash herinneren. Herman stuurde de Wymans een krantenartikel over een monumentje die de Redders in 1995 opgezet hadden ter herinnering aan de bemanning van de 'Maid to Order'. Hij gaf informatie aan Juanita over James Morrison, die maar een uur rijden van de Wymans woont. Contact met James werd snel gemaakt, James was blij dat er een brief van de familie van zijn vriend Alonzo Karcher arriveerde. Hij herinnert oom Lonnie heel goed. Tijdens de oorlog noemden zijn vrienden hem Al. "Het klikte tussen ons tweeën; als we verlof hadden gingen wij samen naar Londen. Hij was een rustig, relaxt soort man". James zegt: " Vriendschappen waren zeldzaam buiten de eigen bemanning. Het was te pijnlijk, zei hij. Na elke missie kan ik me herinneren, stonden er soms vijf of zes lege kooien". Bryan zei dat hij gefascineerd is door de verhalen die veteranen te vertellen hebben. Mensen als James worden ouder, we moeten leren van hen voordat het te laat is. Sam Wyman zei: "Er zijn honderden en duizenden van dit soort verhalen. Als iemand de tijd niet neemt de geschiedenis op te schrijven, is het verdwenen. Als deze verhalen verloren zouden gaan, wat een schande." Sam stierf op 10 december 2002. In tegenstelling tot Lonnie; vertelt James graag over zijn belevenissen Hij zegt verbaast te zijn dat er nu belangstelling is voor zijn oorlogsverhalen. Nooit heeft iemand mij iets daarover gevraagd.

#### In 2005 bezoekt Juanita Wyman Dedemsvaart

Juanita Rapp - Wyman, een nicht van Alonzo Karcher en haar zoon Bryan waren gast bij de fam. Redder in Dedemsvaart op 2 juli 2005. Samen bezochten ze de plaats waar hun oom Lonnie met zijn parachute in een eikenboom was blijven hangen. De bewuste boom is helaas gerooid, maar toch was dit een aangrijpend moment voor hen. Het was ook bijzonder dat ze mevrouw van Dijk-Jans hebben mogen ontmoeten die

daadwerkelijk hun oom Lonnie op die kwade dag hulp verleende. Mevr. van Dijk herinnert dat Lonnie met zijn parachute vast in de boom zat, een paar mannen hebben met een mes de lijnen doorgesneden.

Oom Lonnie was een aardig man met een lieve glimlach. Hij vertelde graag moppen en hield ervan zijn neefjes en nichtjes te plagen. Over de oorlog werd nooit gesproken ook niet, als er naar gevraagd werd. Ook niet tegen zijn eigen Rita.