

17 april 1945 Nederlandse Spitfire bij Brakel



Marinus Aart (Rex) Rackwitz wordt op 17 april 1945 om 12.30 uur in of in de omgeving van Brakel gevangen genomen, aldus is vermeld in een brief van de voormalige gemeente Brakel aan het Militair Gezag in Arnhem over het neerstorten van twee vliegtuigen op 20 november 1944 en 17 april 1945. Er wordt ook nog bij vermeld "Na de oorlog is hij nog een keer teruggeweest".

De foto hierboven is genomen op Evere bij Brussel van de vliegers die H.M. Koningin Wilhelmina op 12 maart 1945 escorteerden van Londen naar Brussel. V.l.n.r. W/O J. Bakker, W/O J.C. van Rosendaal, F/O P.A. Cramerus, F/Lt J.B. Arts, F/Lt J.W. Dekker, F/Sgt M.A. Rackwitz, F/Lt R.F. van Daalen Wetters, S/L B. van der Stok, F/O A.A. Homburg

Het squadron waar Rackwitz op dat moment bij vliegt is het 322e RAF Squadron, één van de twee "Nederlandse" jachtsquadrons, dat in die dagen op het vliegveld Schijndel is gestationeerd. Op de missie van 17 april 1945 draagt zijn eenheid bij aan de operatie "Cleansel" op de Veluwe. Tijdens die missie wordt één tank beschadigd en worden meer dan 20 voertuigen vernield, terwijl ook Duitse troepen het flink moeten ontgelden.

Eén sectie, die van Rackwitz, krijgt de opdracht een opstelling van vijandelijke artillerie bij Nijkerk te localiseren en aan te vallen. De operatie is een succes, maar het gaat ten koste van één vliegtuig, de Spitfire XVI met code TB997 van Reserve Sergeant Vlieger Rackwitz, die wordt gedwongen een crashlanding te maken. Zijn toestel gaat daarbij over de kop, maar hij overleeft de crash.

Hij wordt in lijsten, die ik op internet raadpleeg, vermeld als "Shot down near Nijkerk (NL), POW". Dit blijkt niet te kloppen, het vliegtuig komt bij of in de buurt van Brakel neer. Gezien de ligging van Brakel t.o.v. Nijkerk, immers op de lijn Nijkerk - Schijndel, is dit ook heel plausibel. In het officiële "Verliesregister 1939-1945, Alle militaire vliegtuigverliezen in de Tweede Wereldoorlog" wordt als crashplaats dan ook "Brakel (uiterwaard aan de Meidam)" vermeld.



Mijn zoektocht naar meer informatie over Rackwitz en zijn crash levert me in eerste instantie weinig op. Pas als ik in contact kom met medewerkers van een website over 322 squadron kom ik meer te weten. Er wordt mij een verslag gemaild van een gesprek dat dhr. Van Loo van de sectie Luchtmacht Historie op 26 juli 1997 in Sint- Oedenrode voert met M.A. Rackwitz. Hieronder dat verslag.



De vader van Rackwitz is zo'n 30 jaar werkzaam bij de BP (British Petroleum) in Argentinië. Zelf woont hij in de jaren '30 van de vorige eeuw in Rotterdam bij zijn grootouders om de schoolperiode in Nederland door te brengen. Eind 1939 vertrekt ook hij vanwege de oorlogsdreiging per schip naar Argentinië. In Argentinië doet hij op een internaat het toelatingsexamen voor de Universiteit van Michigan, maar niet veel later wordt hij opgeroepen voor de vervulling van zijn dienstplicht. Met een vrachtschip vertrekt hij naar Glasgow. Deze reis duurt 45 dagen en verloopt zonder problemen. In Glasgow aangekomen wordt Rackwitz van de boot gehaald door een rechercheur en overgebracht naar de Patriotic School in Londen. Daar is hij al snel uit.

Vervolgens gaat hij naar een soort doorganghuis in de wijk Earls Court in Londen, waar hij een paar maanden blijft. Hier ook hoort hij de negatieve verhalen over Wolverhampton, de basis van de Prinses Irene Brigade. Een verblijf bij dit onderdeel lijkt hem dan ook niet aantrekkelijk.

Aan een carrière als vlieger denkt hij niet direct. Hij heeft vroeger wel de posters van Soesterberg gezien, maar ook toen dacht hij na enkele minuten naar zo'n poster gestaan te hebben al niet meer aan een vliegcarrière.

Op een gegeven moment gaat hij Londen in en loopt na veel aarzelen het Ministerie van Oorlog binnen. Door de gangen lopend ontwaart hij een bordje met daarop "Luchtmacht" of iets dergelijks en gaat daar naar binnen. Vervolgens vraagt hij wat hij moet doen om vlieger te worden. Een man legt uit hoe dat gaat en legt hem een contract voor dat hij tekent.

Ongeveer anderhalve week later ontvangt Rackwitz een oproep om zich te melden bij de Landmacht. De man die hem ontvangt, deelt hem mee dat hij, gezien het rijbewijs dat Rackwitz heeft, wel kans ziet om hem te plaatsen als chauffeur bij de Irene Brigade. Als Rackwitz daarop vertelt dat hij al heeft getekend bij de Luchtmacht wordt de legerman zeer kwaad.

"Ik dacht dat hij door het dak ging van woede", aldus Rackwitz. De legerman verdwijnt voor ongeveer een kwartier uit het kantoortje en als hij terug komt zegt hij tegen Rackwitz: "Sodemieter jij maar op, aan jou hebben we ook niets".

Na de keuringen vervoegt hij zich in Cambridge voor de I.T.W. (Initial Training Wing). Een gedeelte van de training volgt hij in Canada (De Winton en Medicine Hat), samen met ondermeer Robby Wijting (later Chef Defensiestaf), Paul van Hessel en Freddy Hecht.

Rackwitz is blij dat hij naar Canada mag om te trainen. Op een groot passagiersschip, met enkele duizenden soldaten, steekt hij de Atlantische Oceaan over. Op het schip krijgen ze maar twee keer per dag te eten vanwege het grote aantal passagiers.

Na terugkeer uit Canada en een verblijf bij een O.T.U. (Operational Trainings Unit) wordt hij begin 1945 bij het 322e Squadron geplaatst. Van W/Cdr. Rolf Arne-Berg (zie



foto) een Noorse vlieger die in februari 1945 bij Eelde sneuvelt, krijgt hij een wijze les: vliegen is net als handel, je moet altijd winst maken. Wanneer je met twee toestellen een auto aanvalt en een vliegtuig wordt dan neergeschoten is dat spijtig. Wanneer je een trein of een troepentransport aanvalt en vernietigt dan is het niet zo heel erg om een toestel te verliezen. Hij vertelt ook, dat als hij (Rackwitz) ooit geen zin meer heeft, dat hij dan gewoon zijn kantoor moet binnenwandelen en het hem zeggen. Hij zal dan zorgen dat hij binnen 24 uur wordt overgeplaatst.

Bij zijn eerste operatie is Rackwitz naar eigen zeggen veel te rustig. De Duitsers schieten met 88mm Flak op de toestellen met als gevolg een groot gat in het staartgedeelte van zijn vliegtuig. Over het algemeen is er niet zo veel onrust voor operaties. Meestal is het zo dat de no. 1 een ervaren vlieger is, terwijl op de no. 2 positie vaak jonge vliegers vliegen.

Over zijn crash zegt Rackwitz het volgende: Het was vreemd dat hij in 1939 via de Maas in westelijke richting vertrok en nu in 1945 uit oostelijke richting terug in Rotterdam arriveerde. Aangezien Rackwitz verhalen had gehoord dat Duitse artsen hulp hadden geweigerd aan o.a. Bary die met beschadigde ruggenwervels uit zijn neergeschoten toestel kwam, heeft hij dat getracht te voorkomen door alleen maar Engels te praten.

Tenslotte vertelt hij nog over het bijgeloof: Bij 322 Squadron werd de 3W-'B' altijd neergeschoten. Het was daarom gebruikelijk dat dit toestel aan nieuwelingen werd toebedeeld, Rackwitz heeft dan ook met dit toestel gevlogen. Op een gegeven dag leent Hendrikx het toestel een keer en hij komt prompt niet meer terug. Bob van der Stok heeft er toen voor gezorgd dat er geen 3W-'B' meer in de gelederen van 322 was te vinden. Hij heeft er een 'Z' op laten schilderen.

Zelf voegt de medewerker van genoemde website aan het verhaal van Rackwitz het volgende toe:

"Ik heb er nog mijn bedenkingen over of dhr. Rackwitz is afgeschoten of dat hij zoals in de ORB (Operation Record Book) wordt vermeld motorstoring had voor de crash. Dhr. Rackwitz vloog op het moment van de crash met een Spitfire Mk XVI, dit type Spitfire was uitgerust met een Packard 266 motor. Deze motoren hadden een carburator die nou niet echt goed was af te regelen, het gevolg hiervan was dat meerdere motoren ontploften of bij het trekken van een negatieve G inhielden of ermee stopten."

Later krijg ik via het forum op de hierboven genoemde website uitgebreidere informatie over de motoren van het vliegtuig:

"Er is niets bekend bij welke instantie dan ook over het neerschieten van het vliegtuig van Rackwitz door een Duits toestel. Wel was het zo dat in het vliegtuig van Rackwitz een gemodificeerde Merlin 66 zat. Deze modificatie is uitgevoerd door Packard-Merlin in Amerika en heeft de naam Merlin 266-p gekregen. Dat deze modificatie niet geheel naar wens is verlopen blijkt wel uit het feit dat diverse Mk16LF zijn neergestort met een brandende motor. Toen er een MK16LF een noodlanding moest maken om de bekende

reden van de motor, was men er dan ook als de kippen bij om te kijken wat er aan de hand was. Er scheen volgens diverse instanties een probleem te zijn met de CU-carburateurs en het trekken van negatieve G's. Dit probleem werd vervolgens opgelost door er een modified Bendix PD.18.B1 carburateur op te zetten (gegevens gehaald uit het boek van Merlin zelf). Nadien zijn er geen ongevallen bekend met dit type carburateur."

Andere informatie komt van een geheel onverwachte kant door een mail van Dirk Rackwitz die bezig is met een familieonderzoek en daarbij de naam van dhr. Rackwitz in één van mijn berichten op een forum tegenkomt. Hij vertelt me dat hij een aantal jaren geleden dhr. Rackwitz heeft opgezocht en dat in het volgende gesprek ook de oorlogstijd aan de orde komt. Alleen wat relevant is voor mijn zoektocht deelt hij mij mee.



"Volgens zijn zeggen was hij neergeschoten in de buurt van Gorkum en daar ergens in de uiterwaarden op zijn buik terecht gekomen. Brakel ligt daar in de buurt. Zijn toestel was wel beschadigd, maar hij kon nog manoeuvreren; hij kon er echter niet meer uit, want zijn cockpitdak kon niet meer worden verschoven. Buiklanding, beschadiging, weigerend cockpitdak; dat wijst toch meer op schade door beschietingen dan op simpele motorpech. Hij kon er dus niet uit, maar had het geluk om al snel door kijkers uit zijn toestel te worden bevrijd. Hij heeft toen medische behandeling gekregen in (naar ik mij meen te herinneren) een pastorie (van Brakel?). Al snel wordt hij door de Duitsers gearresteerd die hem vervolgens naar Rotterdam hebben

vervoerd, waar hij is verpleegd in een ziekenhuis aan de Westersingel. Bij de bevrijding was hij daar nog opgenomen."

Noch archieven, noch oproepen in huis-aan-huis bladen in en om Brakel leverden meer informatie op. Voor alle volledigheid nog een overzicht van data die van belang zijn voor de belevenissen van M.A. Rackwitz.

M.A. Rackwitz	01-01-1922	1814902
21-10-42	uit Argentinië	
09-12-42	No.2 I.T.W. Cambridge	
21-04-43	No.7 E.F.T.S. Desford	
01-06-43	naar Canada.	
28-06-43	No.31 E.F.T.S. de Winton	
20-10-43	No.34 S.F.T.S. medicine Hat	
1944	Res Sgt vl	
04-07-44	5(P) AFU Renhill ?	

12-09-44	No.2 P.D.C. Morecambe
31-10-44	No.53 O.T.U. (Operational Training Unit)
22-01-45	No.84 G.S.U Lasham
16-02-45	322 Squadron
17-04-45	Crashed

Dhr. Rackwitz is met groot verlot gegaan op 03 januari. Daarna heeft hij nog als piloot bij de KLM gevlogen tot januari 1978. Op 22 september 2014 is dhr. Rackwitz in zijn woonplaats St. Oedenrode overleden.