

IN MEMORIAM

Flight Sergeant

PETER RALPH ATTWOOLL

127 Squadron,
Royal Air Force

*** 6 mei 1922, Prittlewell, Engeland**
† 29 december 1944, Dorst, Nederland



Het raadsel in de Boswachterij Dorst opgelost.

Vage berichten

Tijdens gesprekken over de oorlog met veel oudere Dorstenaren hoorde ik dat er in de Boswachterij op Seters onder de oorlog een vliegtuig neergestort was en dat de piloot daarbij om het leven kwam.

Niemand kon echter bij benadering een datum geven. Alles wat ik te weten kwam was vaag en er waren onvoldoende aanknopingspunten om in archieven een antwoord te gaan zoeken. Gelukkig kwam er later toch nog een oplossing.

De sleutel

De sleutel van het raadsel lag in het dagboek dat dorpsgenoot Martinus Koesen † vanaf 15 oktober 1944 tot eind 1945 bij hield. Een heel waardevol dagboek waarin een vader, die de zorg heeft voor een gezin, beschrijft hoe moeilijk en hoe gevaarlijk elke dag weer verloopt. Een belangrijk stuk voor onze geschiedschrijving en dankzij Martinus Koesen kwam ik het volgende te weten. Hij schrijft in zijn dagboek:

29 december 1944:

"Op Seters Engels vliegtuig gevallen. Vanuit Oosterhout nog steeds zwaar artillerievuur richting Gorinchem. In Dorst een duizendtal Canadezen. Nog steeds veel V1's".

Nu kon ik gericht verder gaan zoeken.

Het bleek dat op de Begraafplaats Zuylen in Breda tijdelijk een Engelse piloot begraven lag die op 29 december 1944 verongelukte. Na de oorlog is dit graf overgebracht naar de British War Cemetery te Bergen op Zoom. Plot 13.A.2

Public Record Office

Daarna heb ik bij het Public Record Office in Londen gegevens opgevraagd. Zij stuurden bladzijden 232 en 233 van het Operations Record Book van het 127 Squadron R.A.F. Omdat de kopie slecht te lezen is volgt hierna overgetypt het stukje dat voor ons van belang is.

A section lead by F/Lt Lea was a/b at 1210 hours and attacked store buildings on a quay at E. 1657 with 4x500 bombs and 8x250 lbs.

There were 8 D/H and 4 N/M after which 4 barges alongside the quay were strafed.

Slight accurate light flak was experienced for the target area and F/Sgt Attwoil was hit. He made a forced landing north of Tilburg but was later found dead due to burns.

The section landed by 1325 hours.

Vertaling:

"Een sectie, die geleid werd door flight lieutenant Lea, startte om 12.10 uur om opslagplaatsen op een kade met kaartcoördinaten 1657 (Andel) aan te gaan vallen met 4 bommen van 500 pond en 8 bommen van 250 pond.

Er werden acht treffers en vier missers waargenomen. Daarna werden de vier schepen, die langs de kade lagen, beschoten.

Er werd boven het doelengebied licht maar accuraat vijandelijk luchtdoelvuur onderhouden en flight sergeant Attwooll werd getroffen.

Hij maakte een geforceerde landing ten noorden van Tilburg maar hij werd later als gevolg van verbranding dood gevonden.

De sectie landde om 13.25 uur."

We weten dus nu globaal wat er gebeurde.

British War Cemetery BERGEN op ZOOM



Foto: Andy Ingham

Navraag in Andel leverde niets op want op het moment van de aanval was de hele plaats op last van de Duitsers ontruimd. Er was veel schade maar niemand wist wie die had veroorzaakt.

Air Historical Branch (RAF)

Vervolgens heb ik contact opgenomen met de Air Historical Branch.

Dat is de instantie die vragen over verongelukte vliegtuigen kan beantwoorden. Het volgende antwoord bestond uit onderstaand stukje rapportage met meer nog details die duidelijk uit een andere bron komen:

While making a strafing run F/Sgt Attwooll's aircraft was struck in the radiator by light German anti aircraft fire, and he was forced to climb to a height of 6000 feet and headed in the direction of due south.

F/Lt Lea, flying as Blue 1, passed him and went ahead to find an airfield where he could land.

Five minutes after this, Blue 1, called F/Sgt Attwooll and told him the position of the airfield and the appropriate course to steer. F/Sgt Attwooll replied that he was at a height of 500 feet and would try to reach it, at which point F/Lt Lea told him that if there was any doubt whatsoever to crash land in a field.

His last radio message said that there was a good field ahead and he was going to attempt to crash land.

It was later reported that this aircraft crashed north east of Tilburg Holland.

Vertaling:

"Flight sergeant Attwooll's vliegtuig werd, terwijl hij een beschieting uitvoerde, door licht Duits luchtdoelgeschut getroffen in de radiator. Hij moest klimmen naar 6000 voet en stuurde daarna pal naar het zuiden.

Flight lieutenant Lea, die vloog als Blue 1, riep flight sergeant Attwooll op en hij gaf hem de plaats door van het vliegveld en de goede koers.

Flight lieutenant Attwooll antwoordde dat op een hoogte zat van 500 voet en dat hij probeerde het doel te bereiken. Flight lieutenant Lea vertelde hem dat er zonder twijfel de mogelijkheid was om op een akker te landen.

Zijn laatste radio boodschap was dat hij een goede landingsplaats recht voor hem zag liggen en dat hij een geforceerde landing in ging zetten.

Er werd later gerapporteerd dat zijn vliegtuig noord van Tilburg verongelukte."

Uit bovenstaande blijkt duidelijk wat er gebeurde en de zakelijke beschrijving van de feiten geeft goed de dramatische minuten weer die Peter Attwooll voor zijn dood door moest maken.

Hierna volgt een persoonlijke ontboezeming van een vriend van "Pete". Hij was bij de begrafenis aanwezig. Het is geschreven in de "hij" vorm waar hij zichzelf mee bedoelde.

January 1st, A Brevet for Breda

They sent him up to Breda with a warrant officer to bury Pete on the first of January. The day was bright, cold, and frosty. It took some time to get to Breda, because the parquet type of red brick road surface was very unsafe, being covered with ice.

The sergeant at the Casualty Clearing Station asked him to identify the body, but he said no, because Pete had been his friend, and he knew Pete had been burnt to death, and he felt sick. The warrant officer who went up with him said he would be willing to identify the body, but the sergeant said never mind, as long as he could say definitely that Pete had worn a white aircrew sweater. He said yes, Pete had. The chaplain came up and said he would conduct the service. The Red Cross ambulance followed them up to the cemetery. They had to find the gravedigger and ask him to find two graves, because there was a soldier to bury as well as Pete. The bodies were on stretchers in the ambulance, rolled in Army blankets sewn up with string. They had to walk two hundred yards to the graves, and the path was narrow, and icy. He took the front end of a stretcher, and was dead scared he would slip and drop the body off. The body was heavy, and he thought it was Pete's, because Pete was big when he was alive. When they got to the turn in the path the other bearers passed him, and he could see that they had Pete, because the legs in the blanket were all twisted, and it looked like there were no feet. Pete had died sitting in the cockpit, burnt to death because nobody was there to get him out.

The chaplain opened his attaché case, took out a surplice, and put it on over his tunic. There were about twenty Dutch men and women at the service, and five children. There was no guard of honour. The gravedigger made signs, asking him to help lift Pete's body into the grave, but he thought Christ, no, I can't do that, oh Christ. The warrant officer said he'd do it for him, so he stood by and picked up a handful of dirt to scatter into the grave.

They buried the soldier first. When it came to Pete's turn they could not get the body off the stretcher. When it did come free, there was a loud ripping noise, like when you tear a sheet in strips. As they pulled the body from the stretcher, he saw a great blob of congealed blood left behind. Then a little pile of black ashes fell from the feet end of the blanket. The Dutch civilians stepped back with gasps of horror. He couldn't listen to the chaplain any more, he was crying too much. He told himself that fighter pilots didn't cry, but he couldn't stop till it was all over. He did not make much noise, crying. When he got back to the airfield, he told the rest of the squadron pilots, and some of them had moist eyes, too. They thought that was a hell of a way to get buried, and said so.

Three weeks later he went back to Breda with a sergeant photographer to take pictures. It rained on the way. When they got to the grave they found it piled high with horse manure. The wooden cross lay on the ground. He left the sergeant while he went to borrow two shovels. They cleared the dung off and made a smooth mound. They replaced the cross, and he walked round the graveyard to find the best wreaths. He borrowed four, and they placed them on the grave. Then they took pictures.

When he went home on leave, he took the photos to Pete's sister, who was an orphan of eighteen, who lived with an aunt and an uncle who was incapacitated. Eckert was on leave, too, and went with him. Pete's sister was very brave and proud, and she said how well kept the grave looked. He said yes, and the funeral was as you would have wanted it. He was glad he had taken the pictures.

Vertaling:

1 januari, Een Brevet voor Breda - Zuylen

"Zij stuurden hem naar Breda met een warrant officer om Pete op 1 januari te gaan begraven. De dag was helder, koud, met ijs hier en daar. Het nam enige tijd in beslag om in Breda te komen, omdat de weg, met een bovenlaag van rode bakstenen, erg onveilig was en bedekt met ijs.

De sergeant in het Casualty Clearing Station vroeg hem het lichaam te identificeren, maar hij zei "nee", omdat Pete zijn vriend was (geweest) en hij wist, dat Pete door verbranding om het leven was gekomen en hij voelde zich misselijk daardoor.

De warrant officer, die met hem mee was gekomen, verklaarde zich bereid het lichaam te identificeren, maar de sergeant accepteerde zijn weigering, als hij definitief kon verklaren, dat Pete een witte luchtmacht trui had gedragen. Hij zei: "Ja, die droeg Pete".

De aalmoezenier kwam erbij en verklaarde zich bereid de dienst te leiden. De ambulance van het Rode Kruis volgde hen naar het kerkhof. Zij moesten de grafdelver zoeken en hem vragen twee graven aan te wijzen, want, behalve Pete moest er nog een soldaat begraven worden.

De lijken lagen op stretchers in de ambulancewagen, in legerdekens gewikkeld en met touw vastgeknoopt. Ze moesten 200 yards lopen naar de graven en het pad was smal en er lag ijs op. Hij nam de stretcher aan de voorkant en was doodsbang, dat hij zou uitglijden en de dode eraf zou vallen. Het lichaam was zwaar en dus dacht hij, dat het Pete was, omdat die groot en zwaar was, toen hij nog leefde.

Toen ze bij een knik op het pad kwamen, passeerden de andere dragers hem en toen kon hij zien, dat zij Pete droegen, omdat de benen in de deken helemaal gedraaid zaten en het zag ernaar uit, dat de voeten ontbraken.

Pete was overleden toen hij in de cockpit zat, en daar levend verbrand, omdat er niemand was om hem eruit te halen.

De aalmoezenier opende zijn koffertje, nam er een superplie uit en trok die aan over zijn uniform. Er waren ongeveer twintig Nederlandse mannen en vrouwen en vijf kinderen in de dienst.

Er was geen erewacht. De grafdelver gaf hem met tekens te kennen, te helpen met het in het graf leggen van Pete's lichaam, maar hij dacht: "O, mijn God, dat kan ik niet". De Warrant Officer zei hem, dat hij het wel zou doen; hij stond er dus bij, pakte een handvol aarde van de grond om in het graf te gooien.

Zij begroeven eerst de soldaat. Toen Pete aan de beurt was, konden ze het lichaam niet van de stretcher tillen. Toen het lukte, klonk er een luid krakend geluid, net zoals je een laken in repen scheurt.

Toen ze het lichaam van de stretcher tilden, zag hij, dat er een grote klont geronnen bloed achterbleef. Toen viel een hoopje zwarte as van het voeteneind van het laken. De Nederlandse burgers deden vol afschuw een stap achteruit.

Hij kon niet meer naar de aalmoezenier luisteren, omdat hij zo moest huilen. Hij zei tegen zichzelf, dat de strijdkrachten van de luchtmacht niet huilden, maar hij kon niet ophouden voor alles voorbij was; hij had slechts heel zachtjes staan huilen.... Toen hij terug kwam op het vliegveld, stelde hij de overige piloten van het squadron op de hoogte en enkele van hen hadden ook vochtige ogen. Zij vonden dit een afschuwelijke manier om begraven te worden en zeiden dat ook.

Drie weken later ging hij met een sergeant-fotograaf terug naar Breda om foto's te nemen. Het regende onderweg. Toen ze bij het graf kwamen, ontdekten zij, dat het vol lag met paardenmest. Het houten kruis lag op de grond.

Hij liet de sergeant alleen, om 2 schoppen te gaan lenen. Zij veegden de mest weg en egaliseerden het graf. Zij plaatsten het kruis terug en zochten het kerkhof af om de beste rouwkransen te vinden – leenden er 4 en plaatsten die op het graf. Toen namen zij foto's.

Toen hij met verlof naar huis ging, bracht hij de foto's naar de zus van Pete, een weeskind van 18, die bij een tante woonde en een oom, die invalide was. Eckert was ook met verlof en ging met hem mee.

Het zusje van Pete was erg dapper en trots en zei, dat het graf er zo verzorgd uitzag. Hij beaamde dat en beweerde, dat de begrafenis had plaatsgevonden, zoals zij het gewild zou hebben. Hij was blij, dat hij de foto's had genomen."

Nabestaanden

Op het moment dat Peter Attwooll vrijwillig dienst nam bij de RAF waren zijn beide ouders al overleden.

Peter had alleen één zuster, die drie jaar jonger was als hij. Zij heette Joan.

Joan Attwooll trouwde in 1951 met Frederick Downs.

Frederick overleed in 1998 en Joan overleed in 2000.

Zij hadden een zoon genaamd John. R. Downs.

Ondanks intensieve naspeuringen is John Downs helaas niet gevonden.

Toelichting

Peter Ralph Attwooll vloog met Spitfire MK XVI, nummer RR 255, code 9 NY

Zijn motor was van het fabrikaat Merlin 266, No C360163

Blue is een radiocode waar men elkaar mee aanriep. Blue 1 was de code van Fl/Lt Lea en Blue 2 die van Fl/Sgt Attwooll. Hun thuisbasis was vliegveld Woensdrecht.

De Spitfire was een beroemde jager uit de Tweede Wereldoorlog. Er werden 20.000 Spitfires gebouwd. Lengte van het vliegtuig is 9.20 m., de spanwijdte 11.23 m. En de maximum snelheid was 700 km per uur.

Op vliegveld Gilze-Rijen is nog één vliegende Spitfire als old-timer gestationeerd.

Het hele 127 Sqadron was dagelijks bezig met beschieten van alles wat bewoog op wegen, spoorwegen en kanalen in bezet gebied. Alle vormen van transport werden stil gelegd. Dat had als ongewenst neveneffect dat er in de grote steden een tekort aan voedsel ontstond beter bekend als "de hongerwinter".

Het was voor het hele squadron hard werken onder primitieve omstandigheden.

Op de volgende drie foto's staat Spitfire 9 NY waar Peter Ralph Attwooll mee verongelukte in Dorst.

De grondcrew is de jager aan het prepareren voor een nieuwe vlucht.

De foto's zijn in december 1944 genomen op de vliegveld Grimbergen. Het zijn heel bijzondere opnamen die na nijver speurwerk door de Engelse onderzoeker Andy Ingham in Engeland werd gevonden.

Van de meeste vliegtuigen, die tijdens de 2e Wereldoorlog verongelukten, bestaan geen foto's.



Foto: Imperial War Museum, Londen



Foto: Imperial War Museum, Londen



Foto: Imperial War Museum, Londen

De derde foto in deze serie genomen op vliegveld Grimbergen laat zien hoe links de grondcrew in de weer is met jerrycans. De Spitfire is al geladen met bommen onder de vleugels. Rechts twee Bedford 3-tons vrachtwagens

Waar?

Uit bovenstaande blijkt dat als crash locatie Tilburg wordt opgegeven. Er is in de Engelse archieven dus geen preciese locatie bekend. Daarom heb ik mijn bevindingen aan de Historical Branche van de RAF aangeboden maar daar wenst men geen gebruik van te maken.

Het zinnetje:

I am afraid that it is impossible for this Branche to agree with your conclusion that F/Sgt Attwooll's aircraft crashed in the woods near your village of Dorst. Because of the lack of any verifiable information, it is not possible to give you a positive response to your query.

Desgevraagd hoorde ik nog telefonisch van de Historical Branche dat onder "verifiable information" wordt verstaan geschreven rapporten van civiele of militaire autoriteiten.

Rapportage

Helaas staat er niets vermeld in het Politierapport van die dag. Ook de torenwacht van de Oosterhoutse Luchtbeschermingsdienst heeft de crash van de Spitfire niet opgemerkt. Ze melden wel een groepje overvliegende en daarna rondcirkelende jagers maar dat er één naar beneden dook is hun kennelijk ontgaan. In het journaal van de Boswachterij is niets te vinden over de crash dus ik sta met lege handen.

Dat er uiteindelijk zo weinig van bekend is lijkt vreemd maar het is toch wel verklaarbaar. Het was eigenlijk nog oorlog. In de Boswachterij werden nog achtergebleven Duitsers gezien, er vielen regelmatig V1's en granaten en het dagelijkse leven was nog volledig ontwricht. Niemand ging verder van huis dan strikt nodig was en er waren andere zorgen dan naar een gevallen vliegtuig te gaan kijken.

Verliesregister 1939 - 1945

Bovendien, er mag dan wel een jager zijn neergestort in Dorst maar was dat Attwooll? Er zullen die dag wel meer jagers zijn verongelukt. Je moet voorzichtig zijn!

Er zijn tamelijk veel onderzoekers die zich bezig houden met de luchtoorlog boven Nederland tijdens de Tweede Wereldoorlog. Zij zijn verenigd in de "Studiegroep Luchtoorlog 1939 – 1945".

De leden van die vereniging hebben al hun bevindingen bij elkaar gebracht in een database met de naam Verliesregister 1939 – 1945. In dit register staan ruim 6000 crashes op Nederlands grondgebied beschreven.

Dat de kwaliteit van deze gegevens op een hoog peil staat bewijst het feit dat het Verliesregister inmiddels door de sectie Luchtmachthistorie van de Koninklijke Luchtmacht is omarmd en op het Internet is gezet.

Zie http://www.nimh.nl/nl/images/1944%20sec_tcm5-7285.pdf

Het is nu dus mogelijk om snel te zien welke vliegtuigen op 29 december 1944 waar verongelukten.

Op de volgende blazijde staat een uittreksel dit het Verliesregister 1939 1945 en het is duidelijk te zien dat er op de 29 december 1944 vier Spitfires crashten.

Er worden drie crashes gemeld in bezet gebied en één crash in het vrije zuiden.

Dat is dus het onomstotelijke bewijs dat er geen andere mogelijkheden meer over zijn.

44-12-26		Mechelen (Bissen)	P-47D	42-26465	404FG/506FS	1st Lt C.L.Winters
44-12-26	0046	Apeldoorn	Bf 110G-4	441084*	9./NJG 1	Fw K.Neumann
44-12-26/27		St.Oedenrode	Ju 88G-6	620141*	7./NJG 2	
44-12-27		Keent (3 km Z Weert)	Mosquito XVI	ML961	109 Sqn	F/Lt W.McK.Hodgson
44-12-27		Acht	Fw 190A-8	350854*	1./JG 1	Uffz A.Schiller
44-12-28	1420	Gilze Rijen (vlgv.)	Mustang II	FR927	268 Sqn	F/O J.Bowskill
44-12-28	0100	Benthuizen	Ju 88G-6	620889*	4./NJG 3	Oblt H.Leube
44-12-28		Grathem	Ju 88G-6	620575*	1./NJG 2	Uffz F.Eisenhauer
44-12-29	1250	Dorst (bosw. Dorst Honderd Bunderweg)	Spitfire XVI	RR255	127 Sqn	F/Sgt P.R.Attwooll
44-12-29	1030	Reutum (Agelerweg) (gem.Tubbergen)	Spitfire IX	PL217	331 Sqn	Sgt V.Nicolaysen
44-12-29	1120	Tubbergen (Hardenbergerweg)	Spitfire IX	PL258	331 Sqn	2nd Lt C.J.Stousland
44-12-29	1120	Tubbergen (Pöttersweg)	Spitfire IX	PT909	331 Sqn	2nd Lt O.Tilsit
44-12-29		Eindhoven (vlgv.)	Typhoon IB	MN253	247 Sqn	F/O G.M.Hill
44-12-29	1545	Oldenzaal	Fw 190A-8	682306*	8./JG 6	Uffz W.Miebach
44-12-29		Rekken (bij Riethorst) (gem. Eibergen)	Bf 109	100%	IV/JG 27	
44-12-31	1930	Eygelshoven (Rimbürgerweg)	Lancaster I	ME647	166 Sqn	F/O J.A.Sherry
44-12-31	1210	Eindhoven (N van)	Spitfire XIV	RM818	430 Sqn	F/O J.N.McLeod
44-12-31	1600	Elshout	Typhoon IB	PD471	197 Sqn	F/O R.H.Jones
44-12-31	1020	Culemborg (2 km ZW van)	Typhoon IB	R8321	197 Sqn	S/Ldr A.H.Smith



Hier onder een uitsnede uit een luchtfoto, die op 1 maart 1945 werd genomen, door het 541 Squadron R.A.F. Een "Photographic Reconnaissance Unit" .

De foto is gedraaid om orientatie op het noorden te krijgen. Binnen de zwarte cirkel is een witte streep te zien die door de crashende Spitfire van Peter sergeant Attwooll is getrokken in het witte zand.

Duidelijk is te zien dat de crashlanding vanuit het noord-oosten werd ingezet.

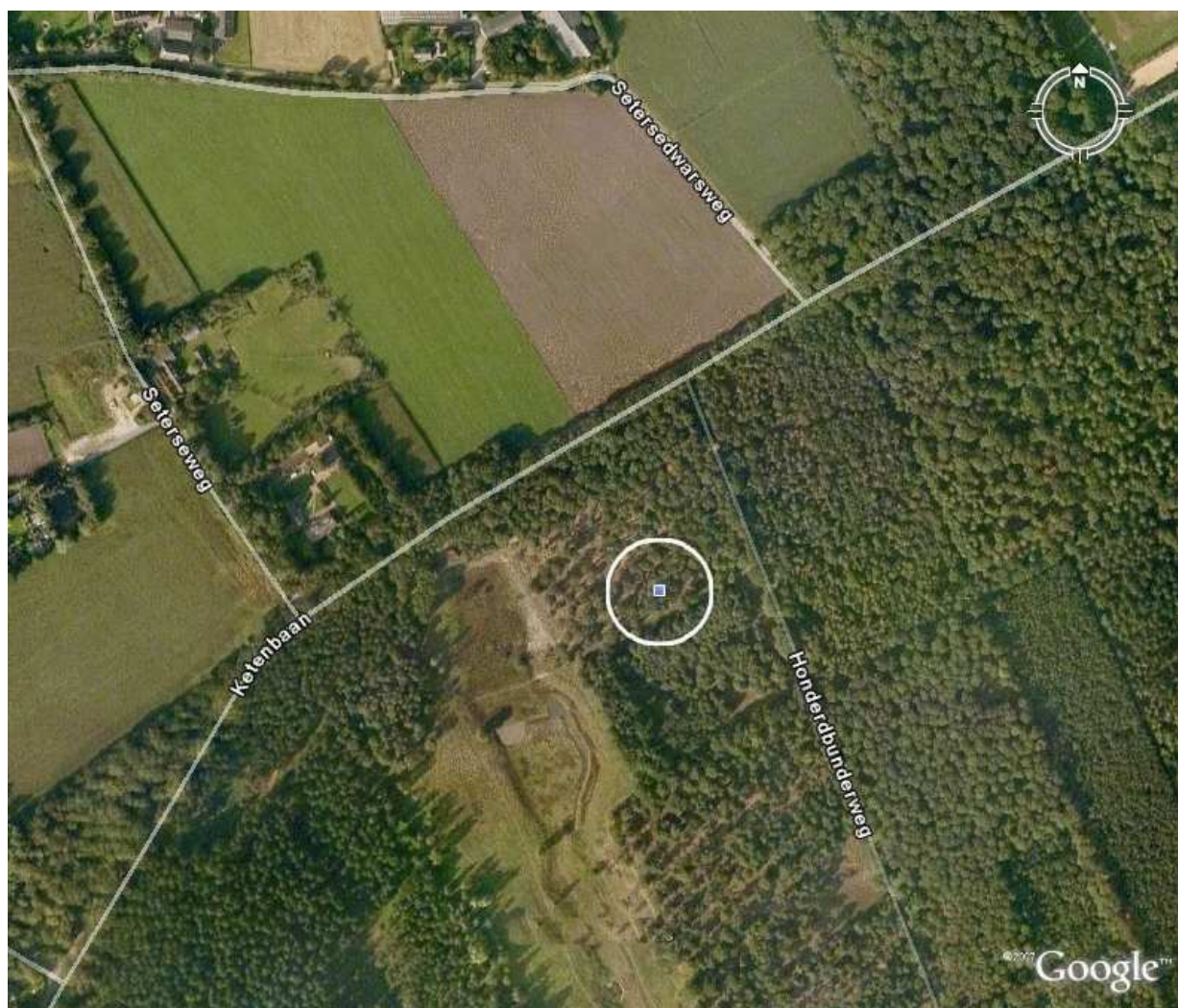


Op deze bladzijde wordt de situatie weergegeven zoals die door Google wordt weergegeven:

De coördinaten van de crashlocatie zijn: 51° 36' 21.81" N en 4° 52' 22.30" E

Een goed oriëntatiepunt is de stal van rode baksteen die vlak bij bewuste plaats staat op coördinaten: 51° 36' 22.62" N en 4° 52' 15.89" E

Op 29 december 2009 zal er op coördinaten: 51° 36' 19.64" N en 4° 52' 28.91" E dus ongeveer ter hoogte van de letter o van "Honderbunderweg" een klein gedenkteken worden onthuld ter nagedachtenis aan sergeant P.R. Attwooll.



Ooggetuigen

Het mag dan door de bevoegde autoriteiten geen gewicht in de schaal leggen, in dit geval hebben ooggetuigen een grote bijdrage geleverd om tot een oplossing te komen.

Mijn dank gaat dan ook uit naar Christ Hermans die mij zonder te twifelen in de Boswachterij Dorst de crashplaats aanwees. Hij woont aan de Seterseweg. Meteen na de crash is hij samen met jongens uit de buurt gaan kijken.

Het vliegtuig had gebrand en er kwam nog rook uit maar er waren geen vlammen meer te zien. De vlieger lag dood naast het vliegtuig op de grond. Zijn kleding was ook gedeeltelijk verbrand en er liep bloed uit zijn oren.

Kort daarna verschenen er Engelse militairen waarschijnlijk aflomstig van vliegveld Gilze-Rijen. De omstanders werden weg gestuurd dus hij weet niet wat er verder is gebeurd.



Christ Hermans wijst de plaats aan waar hij de Spitfire zag liggen.

Inmiddels had ik voldoende gegevens verzameld over het lot van de 22-jarige **Flight Sergeant Peter Ralph ATTWOOLL**, die op leeftijd op vrijdag 29 december 1944 te Dorst met zijn Spitfire verongelukte.

Daarom heb ik deze zaak voorgelegd aan de Gemeente Oosterhout en daar deelde men mijn conclusie. Het zelfde gold voor de Boswachterij Dorst.

Het Gemeentestuur van Oosterhout besloot dat de naam van Peter Ralph Attwooll als 160-e naam op het Bevrijdingsmonument zal worden aangebracht en dat deze op zijn op zijn 65-e sterfdag door burgemeester Stefan Huisman zal worden onthuld.

Verder werd na overleg met de boswachter van de Boswachterij Dorst, Sonja Vrijenhoek, besloten om bij de crashlocatie een klein gedenkten te plaatsen dat zou harmoniseren met de omgeving. Er werd gekozen voor een eiken biels waarop een roestvrij stalen plaatje zou worden aangebracht met een passende tekst.

Gemeentevoorlichter Sjef Kock nam de organisatie en coördinatie van de beide onthullingen voor zijn rekening.



Het gedenkteken aan de Honderdbunderweg in de Boswachterij Dorst



gemeente **Oosterhout**

Aan geadresseerde(n)

Datum	Uw kenmerk	Ons kenmerk	In behandeling bij
15 december 2009		SOSE/KA	s.kock@oosterhout.nl (0162) 48 92 05

Onderwerp
Onthulling gedenkteken sergeant Attwooll

Geachte dames en heren,

Op 29 december 1944 stortte flight sergeant Peter Ralph Attwooll met zijn Spitfire neer in de bossen tussen Dorst en Oosterhout. De piloot kwam hierbij om het leven.

Op dinsdag 29 december a.s., 65 jaar na dato, staan we stil bij de dood van sergeant Attwooll. Op die middag zal burgemeester mr drs S.W.Th. Huisman in de Boswachterij Dorst, nabij de Honderd Bunderweg, een klein gedenkteken onthullen. En later op de middag zal in het stadspark het aangepaste oorlogsmonument, waar de naam van sergeant Attwooll is bijgeschreven, worden onthuld.

Het programma voor de middag is als volgt:

13.00-13.15 uur:	Verzamelen genodigden op parkeerterrein Ketenbaan (bij Achtbaan) Vandaar vertrekken we met een aantal auto's naar de locatie van het gedenkteken.
13.30 uur:	Onthulling gedenkteken door burgemeester Huisman. Aansluitend terug naar parkeerterrein en op eigen gelegenheid naar het stadhuis, waar u een kopje koffie/thee wordt aangeboden.
14.45 uur:	Vertrek (te voet) naar het stadspark.
15.00 uur:	Onthulling aangepast monument. Hierna einde bijeenkomst.

Graag nodigen wij u uit om de plechtige onthulling van gedenkteken en aangepast monument bij te wonen.

Met vriendelijke groet,
BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN OOSTERHOUT,
Namens dezen
S. Kock, medewerker kabinet en representatie

postadres Postbus 10150, 4900 GB Oosterhout

bezoekadres Slotjesveld 1 Oosterhout

telefoon (0162) 48 99 11

fax (0162) 42 31 74

e-mail stadhuis@oosterhout.nl

internet www.oosterhout.nl

BOSWACHERIJ DORST

29 december 2009



Aankomst van de gasten op een ijskoude maar droge winterdag





Onthulling door bergemeester Stefan Huisman en Jos van Alphen





29 december 2009

Na afloop van de onthulling in de Boswachterij Dorst vertrokken de belangstellenden naar het Gemeentehuis om Oosterhout om daar met een warme kop koffie wat bij te komen.

Vervolgens ging het gezelschap te voet naar het Bevrijdingsmonument in het Slotpark voor de onthulling van de naam van Peter Attwooll.





Burgemeester Stefan Huisman onthult de naam op het Bevrijdingsmonument



Met dank aan:

Gemeente Oosterhout – Sjef Kock
Boswachterij Dorst – Sonja Vrijenhoek
Martinus Koesen †
Ed Ragas †
Hans de Haan †
Jan Hey
Christ Hermans
Jan v.d. Wijngaard
Wim van Mook
Jan Jolie
Adriaan van Riel
Andy Ingham
Wim Leemans
Ed Cuber
Heemkundekring de Heerlijkheid Oosterhout

Bronnen

Operations Record Book, 127 Squadron, R.A.F, bladzijde 233
Historical Branche R.A.F.
Gemeente Archief Oosterhout
http://www.nimh.nl/nl/images/1944%20sec_tcm5-7285.pdf
<http://www.127squadron.co.uk/index.html>

TOT SLOT

Dit was dan het resultaat van een onderzoek dat ruim vijftig jaar liep. Mijn dank gaat uit naar iedereen die mij bij dit onderzoek behulpzaam was.
Ook dank aan degenen die uiteindelijk zorgden dat de naam van Peter Ralph Attwooll voor altijd bekend zal blijven als een jongeman die zijn leven gaf voor onze vrijheid.

Jos van Alphen
Dorst
2009