

VLIEGTUIGCRASHES EN NOODLANDINGEN

WO II

IN DE GEMEENTE BERGEN



Jacques Haumann

Colofon: Crashes en noodlandingen WO II in de gemeente Bergen

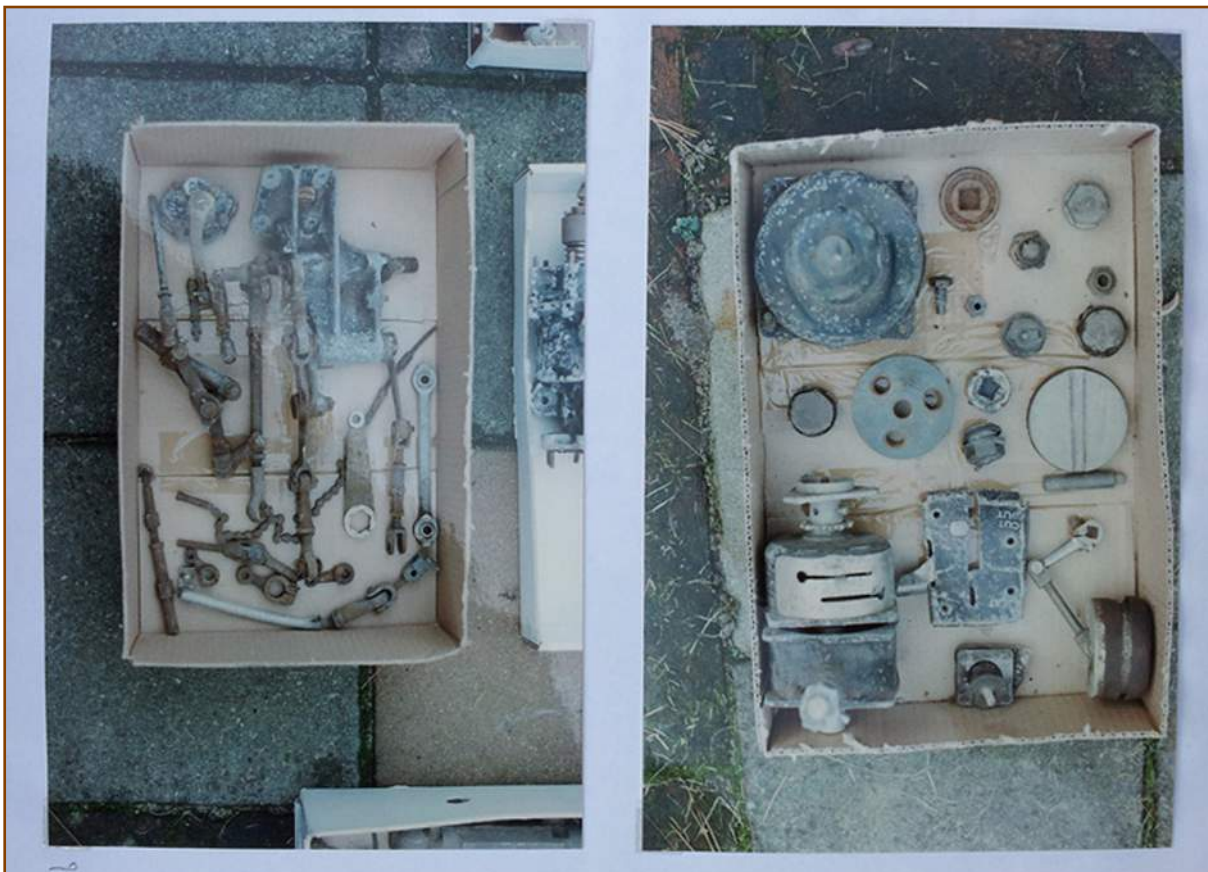
Tekst: Jacques Haumann
Verhalen uit rapporten, ooggetuigen en familie-leden van de crew

Opmaak: Jacques Haumann

Foto's: Joop Hendrix (JH)
Doc. centrum Volkel (DCV)
Ruud Wildekamp (RW)
Gerrie Franken (GF)
Han van Arensbergen (HvA)
Jesse Sijberts (JS)
Hub Groeneveld (HG)
Wim Elbers (WE)
Murray Kissick (MK)
Roy Nillisen (RN)
Internet

Datum: febr. 2018

2e druk: febr. 2018
3e druk: maart 2019



Inhoudsopgave

Nr	Omschrijving	blz
1	Voorwoord	4
2	Inleiding	5
3	De luchtoorlog in Nederland	8
4	De AVRO-Lancaster	11
5	Het Duitse afweer	14
6	Droptanks	19
7	Pilotenvluchtroute	20
8	Duitse gevangenen voor vliegeniers	22
9	Jachtvlieger Manfred Meurer	29
10	Fliegerhorst, Venlo	30
11	Wetenswaardigheden	32
12	Westwall	36
13	Mienenberg	39
14	Planehunters	43
15	Detectoronderzoek	44
16	Vliegtuigcrashes en noodlandingen WO II in de gemeente Bergen	46
	Heijen:	
	1 Wellington Mk III	47
	2 Mustang P-51D	51
	3 Typhoon Ib MP125	57
	4 Typhoon Ib MN169	57
	5 Messerschmitt Bf 109	63
	Afferden:	
	1 Boeing B-17	66
	2 Junkers Ju 87 D-5.....	81
	Siebengewald:	
	1 Douglas C-47A	84
	2 Typhoon Ib JR497	88
	Bergen:	
	1 Lancaster Mk III/ ED449	90
	2 Lancaster Mk I/ W4919	96
	3 Typhoon Ib MP183	104
	4 Lancaster Mk I/ NN744	107
	Well:	
	* Gedeelte van een vliegtuig	112
	Wellerlooi:	
	* Junkers Ju 88 G-6	114
17	Gemeente Bergen: Vliegeniersverhalen	119
18	Nawoord	122
19	Bronnen	123
	Bijlage:	
	Specificaties van de gevallen vliegtuigen	124
	Inlegvel: Crashkaart vliegtuigen WO II gemeente Bergen	

1. VOORWOORD



De vliegtuigcrashes en noodlandingen tijdens de Tweede Wereldoorlog inspireerden Jacques Haumann uit Venray tot dit boek. Hij speurde naar informatie onder andere op het internet, in boeken en archieven, waaronder het archief van Gemeente Bergen. De persoonlijke verhalen van onze inwoners laten de geschiedenis spreken en brengt deze oorlog dichtbij.

In de laatste maanden van de Tweede Wereldoorlog lag de hele gemeente maandenlang in de frontlinie. De bodem van Bergen kent nog vele geheimen die hij door menselijk handelen wel prijs moet geven. Bij verschillende projecten, zoals de aanleg van het golfterrein Bleijenbeek in Afferden, maar ook bij de voorbereiding van de hoogwatergeul Well-Aijen werden explosieven opgegraven. Door de jaren heen heeft de EOD (Explosieven Opruimingsdienst Defensie) vele, vele malen explosieven uit de Tweede Wereldoorlog onschadelijk gemaakt.

Jacques kon bij het schrijven van dit boek rekenen op hulp van inwoners uit onze gemeente. Met vereende krachten brengen zij vliegtuigcrashes en noodlandingen tijdens de Tweede Wereldoorlog in Bergen in beeld. Een belangrijke periode uit onze geschiedenis wordt door deze uitgave actueel.

De burgemeester van Bergen (L),
Manon Pelzer.



2. INLEIDING

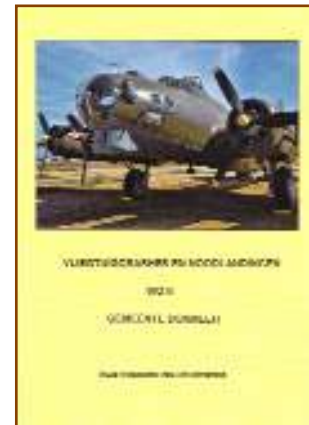
In november 2016 was er in Venray een presentatie over de in de WO II gevallen vliegtuigen in de huidige gemeente Venray. Na de presentatie van Joop Hendrix uit Helmond vertelde ik hem dat ik ook een gecrasht vliegtuig wist te liggen. Ik doelde daarbij op een vliegtuig in Bergen, dicht bij waar voeger de familie Knoops gewoond had; het woonadres van mijn vrouw Mia. De verhalen over deze crash, waarbij de jongens Knoops een jaar lang stiekem aan een gevonden motor van het vliegtuig gesleuteld hadden en die helaas toen bij toeval gevonden werd door de Duitsers, had ik diverse malen aangehoord. Joop was direct in om een keer ter plekke te komen detecteren en te zoeken naar onderdelen. Het was meteen raak, mede dank zij ooggetuige Jan Knoops die ook nog een heel verhaal kon vertellen over het crashgeval. Nog even rondbellen in enkele gemeentedorpen en de liefde voor meer onderzoek over de gevallen vliegtuigen in de gemeente Bergen was geboren.

Op 1-1-1973 is het dorp Heijen overgegaan van de gemeente Bergen naar de gemeente Gennep. In de oorlogsperiode (1940-1945) hoorde het dus bij de gemeente Bergen, reden waarom dit dorp ook bij het onderzoek betrokken is. Normaliter wordt er een werkgroep geformeerd (initiatief hiertoe genomen door Bernard Ploegmakers van Planehunters) met een vertegenwoordiger van elke gemeenschap.

Althans zo is het gebeurd voor de uitgave van een soortgelijk boek van de gemeente Venray (44 vliegtuigen) -St. Anthonis (29 vliegtuigen) -Boxmeer (27 vliegtuigen). De Boxmeergroep was nog volop bezig en er is opgestart met het detectoronderzoek omdat dat gedeelte was afgerond.

Er werd verondersteld dat er in de smalle strook tussen de Maas en de Duitse grens slechts enkele vliegtuigen gevallen zouden zijn en is er geen werkgroep samengesteld, maar is er wel samen gewerkt met een of meer contactpersonen in elk dorp. Alles bij elkaar zijn er 14 crashgevallen (incl. noodlandingen) bekend geworden, hetgeen veel meer is dan in eerste instantie verwacht.

Het zoeken begint bij SGLO (Studiegroep lucht oorlog 1939-1945). Op hun site staan, voor zover achterhaald, alle in NL gevallen vliegtuigen met bemanning en crashplaats vermeld. Wel is inmiddels gebleken dat de aangegeven plaatsen en tijdstippen niet altijd kloppen en soms bij lange niet. In de "vliegerswereld" werd voor die tijd door de vliegveld-crew al veel opgetekend* als een vliegtuig niet terugkwam op zijn basis. Daarna begint het zoeken naar directe of indirecte ooggetuigen in elk dorp. De door de "oudjes" aangewezen plek klopt dan niet altijd, maar er staat dan wel al vast dat er ergens in het dorp een vliegtuig gevallen is.



De reeds verschenen boekwerken van de "Vliegtuigcrashes en Noodlandingen" in Venray, St. Anthonis en Boxmeer.

* MACR: Missing Air Crew-Report, van de Amerikanen
Operation Record Book, van de Engelsen
Kriegstagebuch, van de Duitsers

Dutch Airwar Studygroup 1939-1945				Loss Chart on: T4422			
Day or Night of operation 28 Sep 44		Operation		Target			
Factory Hawker	Aircraft Typhoon	Mk 1b	Serial/War. MP125	Call Sign SF-M	Unit 137 Sqn	Air Force RAF	TOt RAF
Airfield Eindhoven		Crash Location Crashed Nieuwe Erf near Heijen		Damage		Province Limburg	
Time 1640		Cause of the Crash Abandoned a/c		Additional sources SGLO Bulletin 286/28 for Time		Province Limburg	
Source Verliesregister 1939-1945 SGLO		Mag / Page 115		Additional sources SGLO Bulletin 286/28 for Time			
Function	Mil Rank	Ini	Name	Hon	Mil reg	Air Force	Cemetery
Pilot	F.O.	D.W.	Gunsidge				Germany
							3 K 24
							Buried Rheinberg War Cemetery

Het SGLO- overzicht zoals dat op internet te zien is van bijna alle vliegtuigen die in Nederland gevallen zijn, al dan niet compleet en juist ingevuld.

De volgende stap is dan dat er in het aangegeven gebied met metaaldetectors gezocht wordt naar resten. Vaak kan dan door vliegtuigkenners, aan de hand van enkele "afvalstukken" al bepaald worden welk type vliegtuig het geweest is. Verder is het een zaak van het vergaren van verhalen van de ooggetuige(n) en via internet. Het helpt natuurlijk als van een crash een politierapport (proces verbaal

genoemd) gemaakt is. In diverse gemeentes is dat het geval geweest maar niet in de gemeente Bergen. In deze gemeente moest alles wat met vliegtuigen te maken had gemeld worden aan de Duitse Ortskommandant en stond de politie en gemeentedienst buiten spel. In het gemeentearchief van Bergen is dan ook nauwelijks iets relevants te vinden over de gevallen vliegtuigen. De Duitsers hadden en hielden de regie in handen.

Boven Nederland zijn in de WO II 6500 vliegtuigen neergeschoten; 1200 Amerikaanse, 3000 van de Britse RAF en 2400 van de Luftwaffe. Hiervan ca. 300 in de regio Noord-Limburg. Er wordt nog dagelijks gezocht naar nieuwe crashplekken en er zijn momenteel in NL nog 1085 vermiste vliegeniers. Denk hierbij vooral aan het IJsselmeer en de Nederlandse kuststrook.

Van alle geallieerde vliegtuigen, die in de tweede wereldoorlog boven Europa verloren gingen, zijn er ook veel neergestort op Nederlands grondgebied. Dit kwam omdat de aanvliegrouete van de geallieerden vanaf de Engelse vliegvelden naar Duitsland over Nederland liep. Via Zeeland, Brabant, (Noord)-Limburg naar het industriële Ruhrgebied. Over Gelderland/ Overijssel vloog men als het richting Hamburg-Bremen ging.

In de WO II heeft de luchtoorlog een cruciale en beslissende rol gespeeld om de overwinning te behalen.

Vanwege de grote verliezen was het aantal geproduceerde vliegtuigen ook enorm. In 1944 produceerde Duitsland 39.300 en de geallieerden 163.000 vliegtuigen.

De geallieerden vlogen met grote aantallen tegelijk. Het risico om neergeschoten te worden is daarbij kleiner dan wanneer dagelijks in kleine aantallen gevlogen wordt.

Er werden wederzijds drie types aan vliegtuigen ingezet, waarvan de belangrijkste:

* **Bommenwerpers**

- *Luftwaffe:*

Dornier Do 217, Heinkel He 111

- *RAF, RCAF, USAAF:*

Wellington, Halifax, Lancaster, Boeing B-17 en B-24, Short-Stirling

* **Jachtvliegtuigen/ Nachtjager/ Jachtbommenwerper**

- *Luftwaffe:*

Messerschmitt Bf 109 en Me 262, Junkers Ju 87 en Ju 88, Focke Wulf FW 190

- *RAF, RCAF, USAAF:*

Spitfire, Typhoon, Mosquito, P-51 Mustang, P-38 Lightning, P-47 Thunderbolt

* **Transportvliegtuigen**

- *Luftwaffe:*

Junkers Ju-52

- *RAF, RCAF, USAAF:*

Douglas C-47

NB: In deze nieuwe druk van maart 2019 is één crashgeval meer beschreven dan in de vorige uitgaves omdat er in Afferden nog een crashplek bekend geworden is.



Gerrie Franken

Zonder hulp een streekboek schrijven lukt niemand. Zo heb ik veel hulp verkregen van:

* Gerrie Franken uit Heijen, die al meer dan 35 jaar informatie vergaard over de gevallen vliegtuigen in de regio en vooral over die in zijn dorp.

* Han van Arensbergen, die al meer dan 20 jaar bezig is met crashonderzoek in Gennep en Heijen en hierbij veel restonderdelen verzameld heeft.



Han van Arensbergen

* Ben Barbiers uit Afferden, die een vliegtuig in Afferden heeft zien vallen en er nog een wist waar het gevallen was.

* Math Wilbers uit voorheen Siebengewald, die ooggetuige is geweest van twee crashes.

* Jan Knoops uit Bergen, die bij het brandend vliegtuig is geweest dat dicht bij hun huis viel.

* Wiel Linders uit Aijen, die een noodlanding in Aijen wist aan te wijzen.



Ben Barbiers

* Ben en Teng Giessen uit Bergen, die konden vertellen waar een vliegtuig gevallen was in de periode dat iedereen in de regio geëvacueerd was.

* Jeu Urselmann uit Bergen, die als eerste bij een vliegtuig is geweest dat in brand stond.

* Grad Hendrix uit Well, die nog onderdelen gevonden had van een in Wellerlooi gevallen vliegtuig, waarvan een groot gedeelte in het Knikkerdorp lag.



Math Wilbers

* Thea Peters, die de crashplek in het Knikkerdorp wist van waar dat groot gedeelte had gelegen.

* Roy Nillissen, die al meer dan 10 jaar onderdelen vergaard van het vliegtuig dat in Wellerlooi gevallen is.

* Leo de Rijck uit Heijen, die een crashplek in Afferden van een niet geregistreerd vliegtuig kon aanwijzen.

* Guido Siebers, die spontaan aanbod om de opzet van het publikatiebord uit werken.



Jan Knoops

* En last but not least, Joop Hendrix en Sjaak de Veth, die middels detectie vele onderdelen gevonden hebben en hun analysewerk om te "bewijzen" welk type vliegtuig er gevallen was.

Mijn dank voor hun bijdrage en daarnaast tevens mijn dank aan de meer dan 100 personen die ik gebeld, bezocht of gemaild heb om informatie.



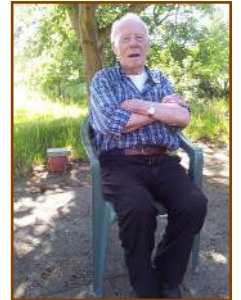
Wiel Linders



*Joop Hendrix, Sjaak de Veth, Jacques Haumann
schrijver*



Ben & Teng Giessen



Jeu Urselmann



Grad Hendrix



Thea Peters



Leo de Rijck



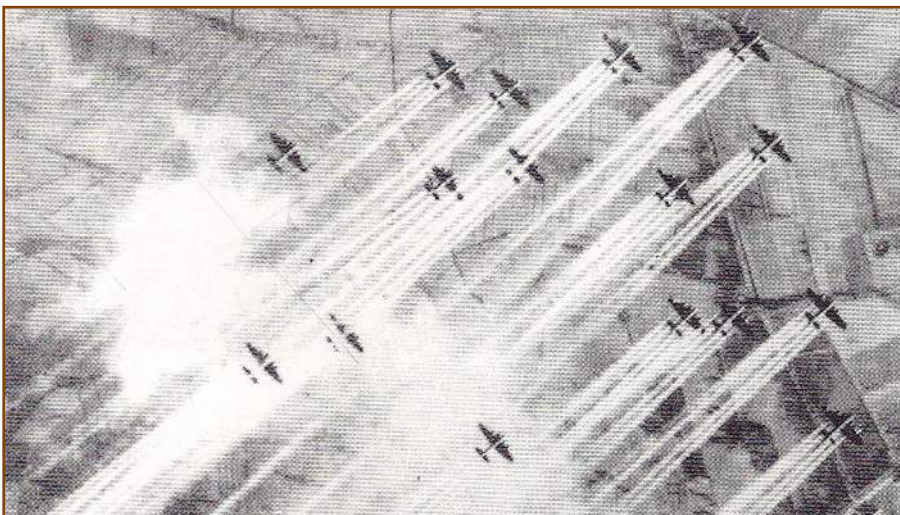
Guido Siebers

3. DE LUCHTOORLOG IN NEDERLAND

De luchtoorlog in de WO II begon voor Nederland op 10 mei 1940. De Luftwaffe bombardeerde op die dag alle vliegvelden en vliegtuigen van Frankrijk, België, Luxemburg en Nederland. Er werd heel veel materiaal vernield. Daags erna dropten de vliegtuigen duizenden parachutisten. Enkele dagen later capituleerde Nederland. De luchtgevechten gingen nog enkele dagen door waarbij bleek dat de Messerschmitt Bf 109 de meest geduchte tegenstander was. Wat er nog over was van de NL-Luchtmacht vloog naar het nog vrije gedeelte van Frankrijk. Alle veroverde vliegvelden werden door de Duitsers meteen uitgebreid. Na Frankrijk richtte Duitsland zich met bombarderen op Engeland. De "slag om Engeland", om Engelse vliegvelden te bezetten, werd echter niet gewonnen door de Duitsers en ze gingen over tot het bombarderen van de Engelse steden. Engeland verloor in korte tijd van 10 mei-20 juli 1940 ca. 40% van zijn luchtmachttoestellen. De Duitsers hadden een luchtvloot van 3500 bommenwerpers-1500 jagers en een productieapparaat van 1000 vliegtuigen per maand. Engeland produceerde daarentegen maar 800 stuks per maand. Maar door gebruik van hun vroege radarsystemen zagen de Britten de formaties aankomen. En ze hadden beter opgeleide piloten, betere bewapening en daardoor leden ook de Duitsers aanzienlijke verliezen. De Duitsers moesten overschakelen op nachtvluchten die in die tijd veel onnauwkeuriger waren. In september 1940 zag Hitler in dat zijn plan om in drie weken de Engelsen te overheersen een verloren luchtslag was. De Engelsen hielden stand.



Het aantal vliegtuigen dat geregeld over ons land richting Duitsland vloog was soms niet te tellen. Hier zijn meer dan 1000 Amerikaanse bommenwerpers onderweg naar Keulen.



Soms werd de lucht compleet volgetrokken met condensstrepen zoals hier te zien is vanuit de lucht naar de aarde.

3. DE LUCHTOORLOG IN NEDERLAND



Hier wordt een Spitfire geladen



Hier wordt een konvooi getroffen



Hier is een spoorweg vernield

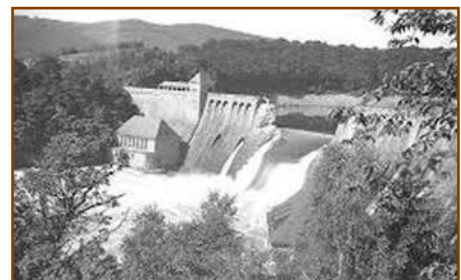
De RAF begon met hulp van Canada en Australië de industriële doelen in Duitsland te bombarderen. Maar door de grote verliezen overdag moesten ook zij naar de nachtvluchten. De Duitsers gebruikten zoeklichten met afweergeschut en deze werden later bijgestaan door nachtjagers die de Engelse vliegtuigen opwachten. Het kwam de Britten op grote verliezen te staan en de bombardementen waren veel te onnauwkeurig. Verder konden hun tweemotorige bommenwerpers veel te weinig bommen meenemen. Mei 1941 waren er al 18.000 doden in Londen. De Engelse luchtmacht had inmiddels twee stuks 4-motorige bommenwerpers ontwikkeld (Stirling en de Halifax). Tevens was de Mosquito ontwikkeld. Dit was een tweemotorige houten vliegtuig, zeer snel en wendbaar. Door de doorontwikkeling kon dit toestel ook bommen en lichtfakkels afwerpen, om te markeren. Een alleskunner waar Duitsland geen weerwoord op had.

De RAF begon in 1941 ook met bombarderen van de havens o.a. Hamburg, Bremen, om m.n. de U-boot productie te verstoren, waar de Britse bevoorradingsschepen veel last van hadden. Om het moreel van de Duitsers te breken werden ook bombardementen uitgevoerd op stadscentra. De Duitse radarsystemen werden steeds verbeterd en als een bommenwerper of nachtjager eenmaal aangestraald werd was het meestal ten dode opgeschreven. Eind 1942 waren de Duitsers zover dat een nachtjager een eigen boordradar had.

December 1941 was er de Japanse aanval op Pearl Harbor die het grootste deel van de Amerikaanse Marine vernietigde. De USA verklaarde daarop Japan de oorlog en enkele dagen daarna ook Duitsland nadat zij hun de oorlog verklaard hadden.

Begin 1941 leverde de USA al 20 zware bommenwerpers van het type B-17 aan Engeland. In mei 1942 vond een grootscheeps bombardement op Keulen plaats met meer dan 1000 vliegtuigen. Vanaf september 1942 nam de USA zelf ook deel aan de luchtstrijd. In het begin vlogen zij zonder escorte, maar dit ging ten koste van erg veel verliezen. Ook hadden de jagers een te kleine benzinetank om de bommenwerpers tot in Berlijn te begeleiden en werd de droptank "uitgevonden". De Amerikanen vlogen overdag en de RAF vloog 's nachts. Deze tactische actie zorgde er voor dat de Duitsers "round the clock" luchtaanvallen konden verwachten. De geallieerden werden steeds machtiger. De vliegtuigproductie lag 2 à 3 maal zo hoog als in Duitsland. Op 16 mei 1943 werden de Ruhrdammen, een belangrijke energievoorziening,

Om de Ruhrdammen op 16/17 mei 1943 te bombarderen werd een speciale bom ontwikkeld die over het water stuiterde en dan tegen de stuwdam explodeerde.

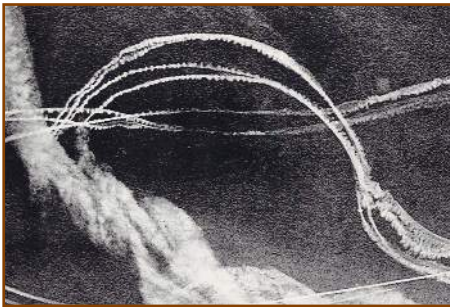


3. DE LUCHTOORLOG IN NEDERLAND



L. Meer dan 1000 Amerikaanse bomwerpers staan opgesteld ter voorbereiding voor een aanval op Duitsland.

R. Er werden massaal, verschillende pamfletten door de vliegtuigen boven Duitsland uitgestrooid om de het Duitse leger en de inwoners te ontmoedigen.



De condensstrepen van een luchtgevecht

kapot gebombardeerd. De geallieerde luchtmacht kwam met het geheim "Window". Deze strookjes papier met een "zilverlaagje" (was een tinlaagje), die met miljoenen uitgestrooid werden, verstoorde het complete Duitse radarsysteem. NB: De "zilversnippers" werden zodra ze op de grond lagen verzameld als zilverpapier voor de missie.

De geallieerden konden bijna ongehinderd hun doelen bombarderen omdat de Duitse jachtvliegtuigen niet meer aangestuurd werden. De Duitsers bedachten een systeem waarbij er geen grondstation meer nodig was en hun jager in de Engelse formatie ging mee-vliegen. Maar daardoor werden ze ook een eigen doelwit. Er vlogen formaties van 100 tot wel 1000 vliegtuigen naar Duitsland. Het werd een compleet ongelijke luchtstrijd. Eind 1944 was er zo'n krapte aan brandstof in Duitsland dat alleen nog maar de één-motorige vliegtuigen konden worden ingezet. Op 1 januari 1945 werd er door de Duitsers nog een "Blitzachtig" luchtgevecht opgezet om de vliegvelden (incl. hun vliegtuigen) in Brabant en België te vernietigen. De geallieerden verloren 500 vliegtuigen en de Duitsers maar 300. Toch was het een genadeklap voor de Duitsers want bij de geallieerden was dit verlies binnen drie weken weer aangevuld, maar Duitsland kwam het niet meer te boven.

Vanaf Engeland bleven, UK en USA, doorgaan met het bombarderen van industriegebieden en Duitse steden. Dresden is de laatste grote stad die het moest ontgelden met 25.000 doden. Al met al kosten de bomaanvallen in Duitsland aan ca. 500.000 mensen het leven, terwijl de puinhopen een omvang hadden van ca. 400 miljoen kubieke meters.

4. DE AVRO LANCASTER

In de WO II zijn er veel soorten vliegtuigen actief geweest. Er zijn vliegtuigen die in het begin van de oorlog operationeel waren maar aan het eind niet meer omdat in de tussentijd een veel betere versie ontwikkeld was. Er waren bommenwerpers en jachtvliegtuigen. Jachtvliegtuigen waren er in eerste instantie ter bescherming voor de bommenwerpers die relatief langzaam vlogen. Later werden de jachtvliegtuigen ook uitgerust voor kleinere bombardementen. De Spitfire werd genoemd als beste Engelse jachtvliegtuig. Voor Duitsland waren dat de Messerschmitt Bf 109 en de Focke Wulf FW190. Voor de USA was het de Mustang P-51. Ze hadden een relatief korte actieradius hetgeen verlengt kon worden door gebruik van droptanks, dat weer ten koste ging van de bewapening.

Van de bommenwerpers is de Engelse Lancaster de belangrijkste. Aan Duitse zijde was dat de Dornier Do 217 die hoofdzakelijk de eerste jaren actief is geweest. De Amerikaanse Boeing B-17 en B-24 die, nadat de USA de oorlog verklaard had aan Japan en Duitsland, meedeed aan het oorlogsgeweld, heeft ook een grote bijdrage geleverd aan de bombardementen op Duitsland.

Niemand zal betwisten dat de Lancaster de beste Engelse bommenwerper in de WO II was en die heeft daarmee het verloop van de WO II in West-Europa bepaald. Velen beweren zelfs dat het de beste zware bommenwerper was die gedurende WO II aan beide zijden werd ingezet. Dat was des te opmerkelijk omdat het toestel was afgeleid van de geflopte tweemotorige AVRO-Manchester. De Lancaster is een 4-motorige zware bommenwerper die gebouwd werd door AVRO.



De Lancaster heeft 4 motoren en wordt bemand door 7 bemanningsleden. Standaard 8 mitrailleurs en daarnaast een bommenlading van 14 bommen van 450 kg. Er waren ook andere bomladingen mogelijk. (RW)

4. DE AVRO LANCASTER



De Lancasters konden uitgerust worden met de zwaarste bom uit de WO II: Grand Slam van ca. 10.000 kg



De cockpit van de Lancaster.

Na de testvluchten in 1941, was de Lancaster klaar voor officieel gebruik in 1942. Het bommenruim was oorspronkelijk ontworpen om 1814 kg bommenlast mee te kunnen nemen. Dit werd meer met iedere versie van het ontwerp: via 3629 kg en 5443 kg tot uiteindelijk de enorme door Barnes Wallis ontworpen 9979 kg 'Grand Slam', de zwaarste bom van de Tweede Wereldoorlog.

Gedurende de oorlogsjaren vlogen de Lancasters 156.000 missies en dropten ze 681.638 ton aan bommen. Dat de vluchten een gevaarlijke onderneming was, blijkt uit het feit dat van de in totaal 7377 geproduceerde Lancasters er 3249 (=44%) tijdens de oorlog gecrasht zijn (waarvan 10 stuks in de regio Venray-St.Anthonis-Boxmeer-Bergen). De Lancaster met het grootste aantal missies op zijn naam vloog er 139 en deed dienst tot 1947. Slechts 35 vliegtuigen haalden meer dan 100 succesvolle operaties.

Door het gebruik van de "Cookies" (1850 kg) en de "Tallboys" (5443 kg) bommen en later van de zogeheten "Grand Slam" aardbevingsbommen waren de Lancasters verantwoordelijk voor het merendeel van de bombardementen op Duitse steden. Operatie "Gomorra" (1943) zorgde ervoor dat de Duitse stad Hamburg grotendeels van de kaart verdween door de inzet van Lancasters.

Het toestel is vooral beroemd geworden door Operation Chastise (mei 1943) waarbij de stuwdammen in Nordheim-Westfalen kapot gebombardeerd werden. Bij deze zogenaamde Dambuster Raids werden speciaal ontwikkelde rotatiebommen ingezet. Ook is het bekend ivm het Duitse slagschip Tirpitz. Dit had vanaf 1941 dienst gedaan en was het zusterschip van de twee jaar oudere Bismarck. Het werd verschillende malen door Lancasters aangevallen.

Uiteindelijk werd het door een eenheid van Lancasters op 12 november 1944 in het Noorse Tromsøfjord tot zinken gebracht met 'Tallboy' bommen. Ook deze waren door Barnes Wallis ontworpen. Het toppunt van conventionele brisantbommen werd met de 'Grand Slam' bereikt. Dit wapen vernietigde betonnen constructies door eerst diep in de grond te dringen alvorens te exploderen. Dat veroorzaakte letterlijk een aardbeving. Een Lancaster van het 617e Squadron gebruikte de 'Grand Slam', voor het eerst in de actie bij een aanval op het spoorwegviaduct bij het Duitse Bielefeld op 14 maart 1945, dat over meer dan 30 m volledig werd weggeslagen. De Lancaster is het symbool van het Bomber Command geworden en daarmee een symbool voor de Britse macht in de lucht tijdens de Tweede Wereldoorlog.

Tijdens deze oorlog kwamen in totaal 55.573 leden van de Bomber Command om, raakten ruim 8.000 gewond en werden bijna 10.000 ervan krijgsgevangen gemaakt. Het commando werd gevormd door ongeveer 125.000 vrijwilligers, waaronder ook Nederlanders. De



Een kijkje in de productiehal van de Lancaster in juni 1944



*Het Victoria Cross voor
bijzondere prestaties*

gemiddelde leeftijd van de piloten was 22 jaar. Maar liefst 19 van de piloten werden later geëerd met het Victoria Cross.

Van de Lancaster zijn zo'n 14 varianten geproduceerd en ze zijn gebruikt door: RAF (UK), RCAF (Canada), RAAF (Australië). De Lancaster werd doorontwikkeld tot de AVRO Lincoln, ook wel bekend als de Lancaster IV en V. Deze twee toestellen werden na de oorlog gebruikt in de luchtbrug naar Berlijn.

Er zijn nog 17 toestellen overgebleven, waarvan 2 luchtwaardig, een in een museum en een toestel vliegt voor de **Battle of Britain Memorial Flight**.

5. HET DUITSE AFWEER

De Duitsers hadden verschillende mogelijkheden om een vliegtuig van de geallieerden neer te halen:

- Overdag met het Flakgeschut en 's nachts met de hulp van de zoeklichten.
- In een luchtgevecht met hun (nacht)jagers en 's nachts met hulp van de zoeklichten; later de radar.



Het 2 cm Flak afweergeschut. Voor de luchtafweer waren er uitvoeringen met 1 loop en 4 loops. Deze laatste was vooral bedoeld voor het afschieten van de zware bommenwerpers.

Het luchtafweergeschut is al voor de Eerste Wereldoorlog ontwikkeld en is erdoor bekend geworden onder de Duitse naam Flak (Flugabwehrkanone).

Luchtafweergeschut is in vele varianten gemaakt. Het geschut was er vanaf 2 cm (zelfs 4-loops) tot 12,8 cm. Het 2 cm geschut werd ook in een aantal vliegtuigen ingebouwd, zowel in geallieerde als ook aan Duitse zijde. Tijdens de Tweede Wereldoorlog moest het geschut aanvankelijk nog handmatig worden gericht. Om 's nachts de vijandelijke toestellen te kunnen volgen werd een grote schijnwerper gebruikt. Er liep een zoeklichtengordel, "Kammhuberlinie", van Hamburg naar Luik. Voor en achter de gordel lagen de nachtjagers om de verlichte bommenwerpers aan te vallen. Deze gordel was er voor om de Duitse steden te beschermen tegen de Engelse bombardementen.

Al voor de oorlog hadden de Duitsers het Freya radarsysteem dat de richting en afstand van een vijandelijk toestel kon bepalen. Vanaf medio 1941 werden deze radarposten langs de kust opgesteld en werd de informatie doorgegeven aan een zoeklichtcentrum. Na de detectie gaf de Freya de volgtak over aan een Würzburg-Riese radar die op zijn beurt de gegevens via een analoge computer doorgaf aan de luchtafweer. Eenmaal gevangen door de zoeklichten werd de aanval ingezet door de nachtjagers, "Helle Nachtjagd" genoemd.



Het bijhouden van het aantal neergeschoten vliegtuigen: De score op de loop van het afweergeschut, op een Duits en een USA toestel.

Zo'n Freya-radar kon vliegtuigen vanaf 100 km waarnemen, maar gaf geen hoogte-indicatie. De Würzburg-radar kon op 30 km van het vliegtuig wel de hoogte aangeven. Een nadeel was dat de radar geen onderscheid maakte tussen vijandige en eigen vliegtuigen.

De Duitsers ontwikkelden de Seeburgh-Tisch. Met behulp van een glasplaat waar een kaart van Nederland/ West Europa in was geëtst werd een 3-dimensionaal beeld geprojecteerd waar op ook de afstand tot het commandocentrum was aangegeven. De positie van zowel jager als bommenwerper werd van onder de tafel door lampen geprojecteerd. Een lampje voor de bommenwerper en een ander gekleurd lampje voor de jager.

Het systeem was niet effectief genoeg bij een bomberstream die met grote aantallen tegelijk één zone passeerden. Toen de geallieerden zich dit realiseerden, zo rond 1942, werden de bomberstreams zo geordend dat er veel in een korte tijd een dergelijke zone passeerden. Iedere site kon slechts één nachtjager per tijdsverloop begeleiden en de meeste bommenwerpers kwamen hiermee weg. Een verbeterde versie kon gelijktijdig 2 nachtjagers begeleiden. Eind 1942 werden de eerste nachtjagers voorzien van een eigen radar. Hiermee kon de Duitse jager enkele honderden meter veraf het doel zelf "zien".

Bij de zoeklichten werd in onze regio vaak een stenen huisje gebouwd voor verblijf van de soldaten, zogenaamde Wehrmachtshuisjes. Soms een houten hutje en ook verbleven ze wel eens in de schuur bij een boerderij. Het zoeklichten systeem deed vooral dienst tot medio 1942. Daarna bleven ze nog wel actief, maar primair werd de informatie verkregen via de radar. Ook in onze regio stonden veel zoeklichten en de school in Afferden was gevorderd en ingericht als commandopost. Hiermee konden negen zoeklichten aangestuurd worden. In elk dorp stonden wel een of meer zoeklichten.

NB: Er bestond ook een "Ferne Nachtjagd". Dit hield in dat de Duitsers de terugkomende bommenwerpers achtervolgden om ze neer te schieten.

Het "Window" effect.

Bij het reeds genoemde "Window"-effect, dat het radarsysteem verblinde, was de lengte van de snippers gebaseerd op de helft van de golflengte van de Duitse radars. Zodra bekend was dat Duitsland een andere golflengte gebruikte voor hun radar werd de snipperlengte daar op aangepast.

NB: Ook de Duitsers kenden al het "Düppel" effect. Zij durfden deze simpele effectieve methode niet te gebruiken omdat dan de geallieerden het ook zouden doen (in de USA wordt het "Chaff-effect" genoemd).



De "Window-strippen" werden met miljoenen tegelijk uitgestrooid en de Duitse radar was er compleet "blind" en uitgeschakeld door. De lengte van de strips was afgestemd op de halve golflengte van de Duitse Lichtensteinradar. Later ook op die van de SN2-radar, nadat die golflengte bekend was geworden, doordat een Duits vliegtuig met deze radar per ongeluk in Engeland was geland.



De nog twee overgebleven Wehrmachtshuisjes.

L. In Heijen bij de Brugfortstraat (GF)

R. In Well aan de Toeristenweg in het Wellsmeer. Dit laatste is uitgebreid en verbouwd tot woonhuis.

Zoeklichten in onze regio.

Heijen: Bij de Brugfortstraat staat nog een Wehrmachtshuisje van de zoeklichten. En bij Toon Franken (Kamperweg) en aan de Sporenweg stond afweergeschut.

Afferden: In de Lakei bij Verrijdt stond een Flakgeschut. Nabij het centrum (Melingveldweg) stond een Wehrmachtshuisje met afweergeschut en zoeklichten (incl. luisterapparatuur).

Siebengewald: Bij Math Wilbers (Beltweg 2) stond een 4 Flakgeschut. De soldaten lagen bij hun in de schuur. In Siebengewald over de grens stond ook afweergeschut.

Bij Elbers (Gochsedijk 54) stond een Wehrmachtshuisje? met zoeklicht.

Bergen: Bij Wijnhoven (Aijen, Op de Paal 1) stond een Wehrmachtshuisje en enkele zoeklichten.

Omdat hun huis kapot geschoten was heeft dit huisje na de oorlog nog als hun noodwoning gefungeerd.

Er stond ook nog een Wehrmachtshuisje, zoeklicht en Flakafweergeschut waar nu de speeltuin is aan de Toeristenweg (stukje richting Wellsehut).

Bij Harrie Duif, (Bergse Heide) stond een zoeklicht en bij Remmen (Siebengewaldseweg) stond Flakafweergeschut.

Well: Bij Grad Hendrix (Knikkerdorpweg 11) stond een zoeklicht

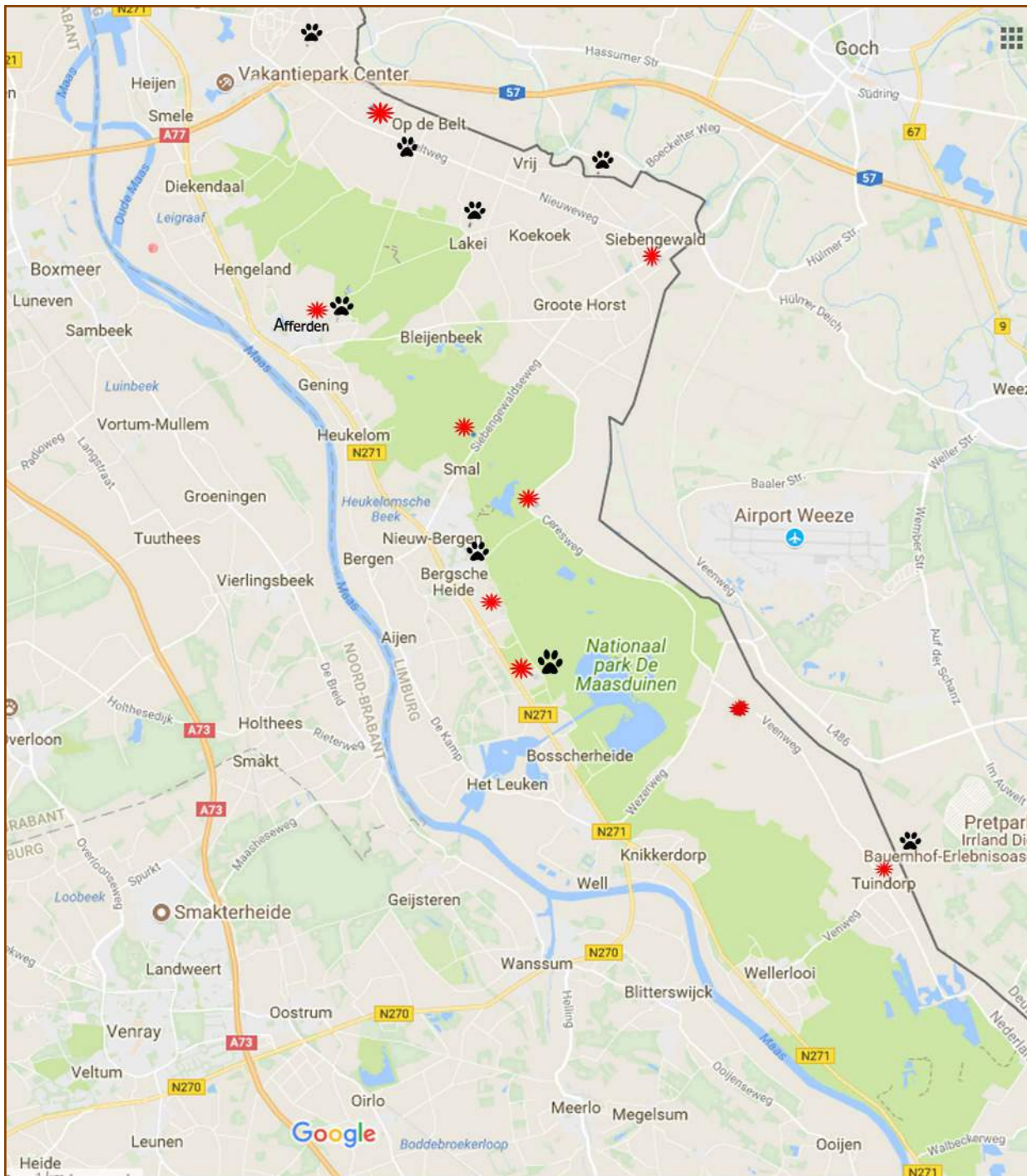
In het Wellsmeer aan de Toeristenweg staat nog een Wehrmachtshuisje, inmiddels verbouwd tot woning, en stond een zoeklicht.

Bij Peter Haumann (Halve Maan 3) stonden 3 stuks afweergeschut en bij Drikkus Valckx (aan de overkant van de Rijksweg) stond een zoeklicht.


Wellerlooi: Er stond een Wehrmachtshuisje in het Tuindorp, 1e huis achter het kruispunt bij de Tuinbouwloods, richting Twisteden. Net over de Duitse grens stond afweergeschut.

Uit navraag is gebleken dat er op het hele gebied van de Hamert geen zoeklichten en ook geen Wehrmachtshuisje gestaan hebben.

5. HET DUITSE AFWEER



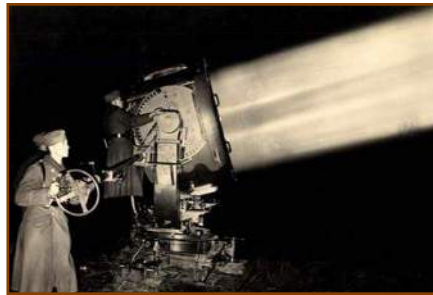
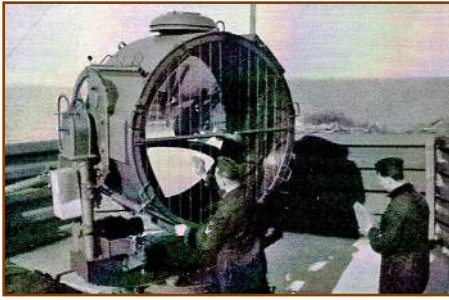
 *Posities van de zoeklichten met Wehrmachtshuisje of keet*

 *Posities van het 2 cm Flak-afweergeschut (in Siebengewald en Tuindorp, maar dan net over de grens stond ook afweergeschut).*

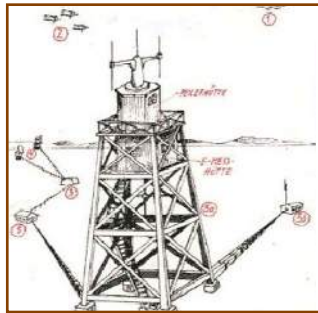
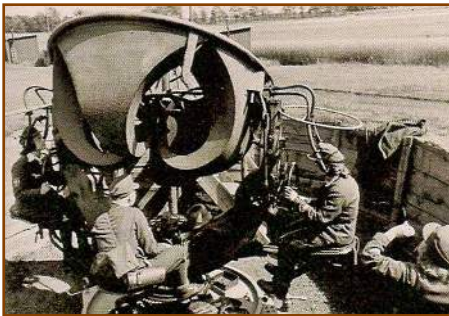
Op de Hamert stonden geen zoeklichten en geen Wehrmachtshuisje

5. HET DUITSE AFWEER

De Duitsers hebben naast het Flak-afweergeschut zeer veel energie gestoken in het ontwikkelen van steeds betere afweersystemen.



Het zoeklicht om de vliegtuigen aan te schijnen zodat het afweergeschut, maar vooral hun jachtvliegtuigen gericht konden aanvallen.

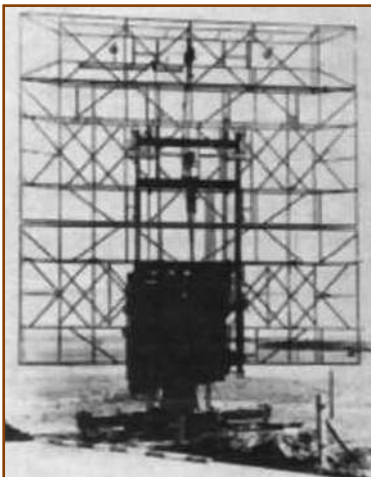


L. Met het akoestisch richttoestel kon voor het afweergeschut de juiste richtafstelling bepaald worden.

R. Middels het Peilstation (vanaf 1943) kon men 2 nachtjagers aansturen.

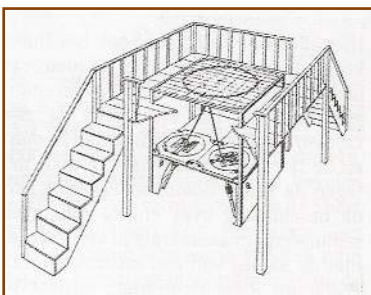


L. Een aantal Ju 88 en Me 110F/Me 262B waren met deze antennes voor boordradar uitgevoerd. Hiermee kon de "Bordfunker" (2e man) zelf het vijandelijke vliegtuig traceren.



L. Freya-radar: Kon tot 100 km vliegtuigen waarnemen, maar gaf geen hoogteindicatie.

R. Würzburgschotel: Gaf de vlieghoogte aan en had een diam. van 3m. Later de Riese-uitvoering van 7,5m had een groter bereik van ca. 70 km.



Seeburgh-Tisch: Gaf met een rood licht aan welk vliegtuig de vijand was en met een blauw licht het eigen vliegtuig. In het plaatsje Veulen stond deze apparatuur.

6. DROPTANKS

Toen de United States Army Air Force (USAAF) in 1943 mee ging vechten in Europa, werden de missies met bommenwerpers boven Duitsland zonder escorterende jachtvliegtuigen uitgevoerd. Er waren geen jachtvliegtuigen die zo lang in de lucht konden blijven als de bommenwerpers. Dat verbeterde toen de jachtvliegtuigen werden uitgerust met drop-tanks. Dit waren grote benzinetanks die extern aan de romp of aan de vleugels bevestigd werden. Als ze leeg waren, of als de piloot van het jachtvliegtuig in actie moest komen, kon hij deze drop-tanks afwerpen. Vandaar hun naam. Ze vielen neer op de grond en werden vaak door de vindsters hergebruikt als bootje, als watertank en omgebouwd als trapauto voor kinderen. Ze waren van aluminium en Ben Barbiers uit Afferden heeft er ook een middendoor gezaagd en er een éénpersoons roeibootje van gemaakt. De Westwall was zo diep dat er water in stond. Met zo'n doorgezaagde drop-tank roeide de jeugd, na de oorlog, vanuit Siebengewald naar Duitsland.



Droptanks voor de Amerikaanse Mustang P-51 (RW)



Droptank gemonteerd onder een Mustang P-51



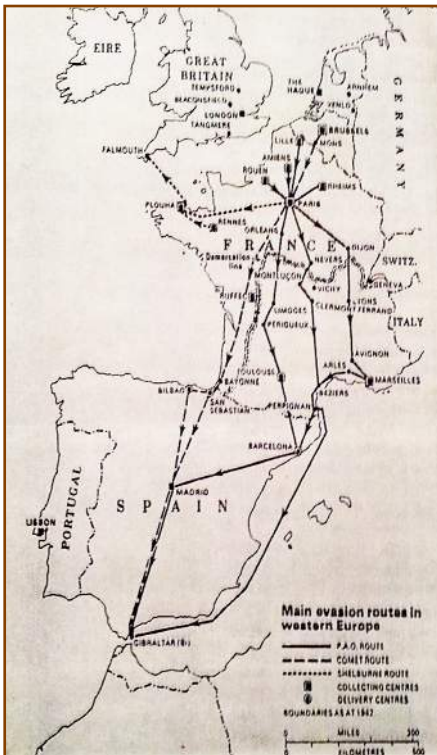
De Duitsers hadden ook droptanks. Deze is voor de Messerschmitt Bf 109 (RW)

7. PILOTENVLUCHTRROUTE

Voor zover bekend waren er in de gemeente Bergen vier plekken waar piloten geholpen werden om over de Maas te komen richting de Zwarte Plak. Daar in de buurt van America/Griendsveen, waren enkele boerderijen waarvan het verzet wist, als ze er piloten naar toe brachten dat ze van daaruit weer begeleid werden naar bevrijd gebied. Om verraad bij aanhouding te voorkomen werden bij de overdracht van de ene verzetsgroep naar de andere onderling geen namen genoemd en verzwegen waar de piloot vandaan kwam. Vanuit de Zwarte Plak werden Alphons en de "Witte" ingeschakeld. Zij bedachten verschillende varianten van politie-begeleiding. Bij voorkeur gaven zij zich uit voor politiefunctionarissen, in burger of uniform, die een groep arrestanten wegbrachten naar de gevangenis in Roermond of Maastricht. Van daaruit liep de route naar Brussel.

1e route: bij het veer in Well.

De piloten werden in Well overgedragen aan burgemeester Douven, in een bos tussen Bergen en Well. Deze was zelf ondergedoken bij de familie van meester Schreurs. Zijn vrouw was terug naar haar geboorteplaats in Zuid-Limburg. De piloten werden dan ondergebracht in huize Schreurs en opgevangen door de dochter Elly, die schooljuffrouw was. Het was voor de Engelssprekende piloten natuurlijk een verademing dat ze een babbel konden maken in hun moedertaal, want wie sprak er in die tijd Engels? Ze moesten van daaruit eerst over de Maas, wat van nature een natuurlijke barrière was. De veerman, Martin Drissen uit Well, die ook in het komplot zat, maakte altijd een praatje met de Duitsers tijdens de overtocht, en luisterde goed naar hun verhalen. Normaliter zat er een Duitse soldaat op het veerpont. Martin wist altijd wanneer de kust een keer veilig was voor zo'n overtocht. Soms gebeurde dat gewoon met het veerpont, maar meestal 's nachts in een roeiboortje, en dan nog het liefste met mistig weer. Elly regelde dan met smid Krebbers, die geen woord Engels sprak, het tijdstip. Een zuster van Krebbers was getrouwd met iemand die in de buurt van de Zwarte Plak woonde.



De belangrijkste vluchtroutes vanaf Brussel

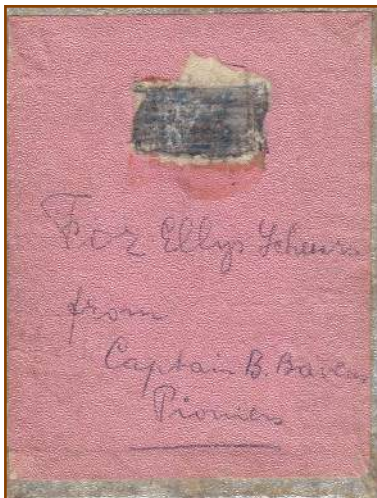
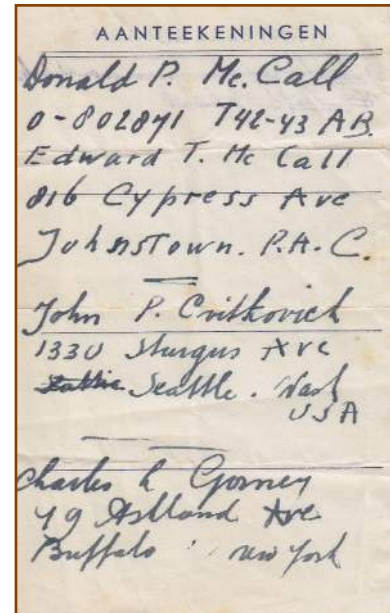
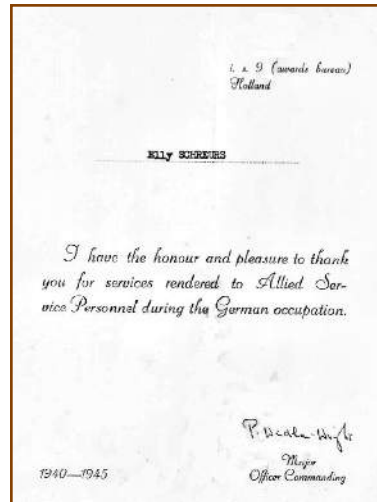
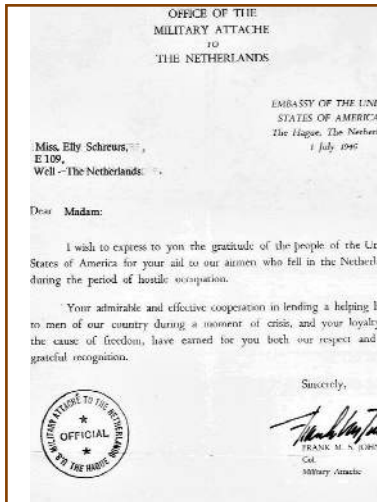
Zijn oudste zoon, Jan, fietste voorop, dan de piloot, en 50 meter erachter de smid zelf. Elly had de piloten enkele Nederlandse zinnepjes geleerd om zich enigszins te kunnen redden voor het geval dat ze aangehouden werden. De smid was dan, als zo'n geval zich voordeed, altijd snel ter plekke om het gesprek over te nemen. Het is altijd goed gegaan. Nou wil het toeval dat een drietal piloten van de gevallen B-17 in Afferden ook bij Elly in huis "gelogeed" hebben. Elly heeft voordat de drie vliegeniers vertrokken een lijstje gekregen met hun woonadressen in Amerika. Daarnaast heeft Elly dankbetuigingen/ "liefdesbrieven" uit de USA gekregen en na de oorlog enkele oorkondes.

2e route: bij de familie Martens (Tieskens Sjang) in het Knikkerdorp. "Er zitten er weer een paar in de hooiberg"; was dan de berichtgeving. Deze vluchtroute liep via het voetveer in Wellerlooi.

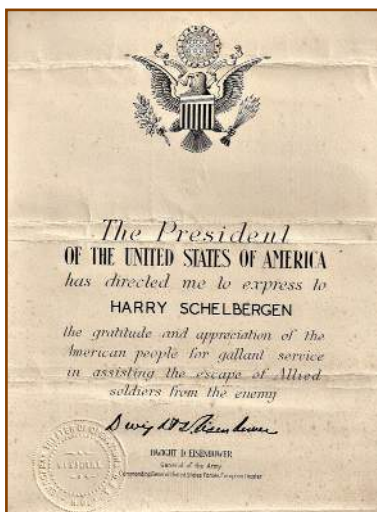
3e route: via Frans van Aerssen en het voetveer in Aijen.

4e route: bij het veer in Bergen. Dit werd geregeld door Harry Schelbergen en Piet van Mil uit Bergen. Harry werkte indertijd op het gemeentehuis te Bergen en Piet was onderwijzer. Ze zaten beiden in het verzet. Harry heeft meegemaakt dat hij met twee man bij mistig weer naar de

7. PILOTENVLUCHTRROUTE



- Bo.** Twee oorkondes die Elly Schreurs na de oorlog ontving voor haar hulp aan de piloten.
- Be.** De dankbrief/ "Liefdesbrief" die Elly heeft gekregen van een van de piloten die enkele dagen bij haar thuis ondergedoken had gezeten alvorens hij naar de Zwarte Plak gebracht werd.
- R.** De woonadressen die Elly kreeg van de drie crew-leden van de B-17 die in Afferden gevallen is. Alle drie kwamen ze via Harry Schelbergen, burgemeester Douven bij de familie Schreurs.



overkant van de Maas voer, maar aan de overkant was geen mist en werden ze opgevangen door twee Duitse soldaten. Na een praatje lieten de Duitsers de twee Engelsen piloten weer vrij. Het was eind 1944 en veel soldaten waren oorlogsmoe. Het kan ook zijn dat het "bekenden" waren die uit Weeze kwamen (Gestapo-officier Janssen uit Weeze?). Harry en Piet hebben een onderscheiding gekregen, ondertekend door Eisenhower en het Verzetshedenkingskruis in 1983 ontvangen.

Alle verzetsmensen hielpen overigens niet alleen piloten, maar ook onderduikers en ontsnapte gevangenen.

De oorkonde van Harry Schelbergen uit Bergen, die samen met Piet van Mil in het verzet zat.

8. DUITSE GEVANGENISSEN VOOR VLIEGENIERS

In Duitsland zijn ca. 55 gevangenis voor geallieerde krijgsgevangen geweest. Elke gevangenis had een kampnaam die begon met Stalag (Stammlager) en dan een nummer. Voor de vliegeniers waren er gescheiden gevangenis (12 stuks Stalag Luft) en voor de hogere militaire rangen waren er de vier Oflags (Offizierelager). Nog afgezien van de vaak belabberde omstandigheden in een gevangenis voelt het erin zitten altijd aan als een beroving van je vrijheid. Reden waarom er ook in de Stalag gevangenis veel ontsnappingsacties waren, er veel onderling over gesproken werd, maar helaas weinig succesvol zijn geweest.

Dulag Luft, Frankfurt am Main (Ondervraging kamp)

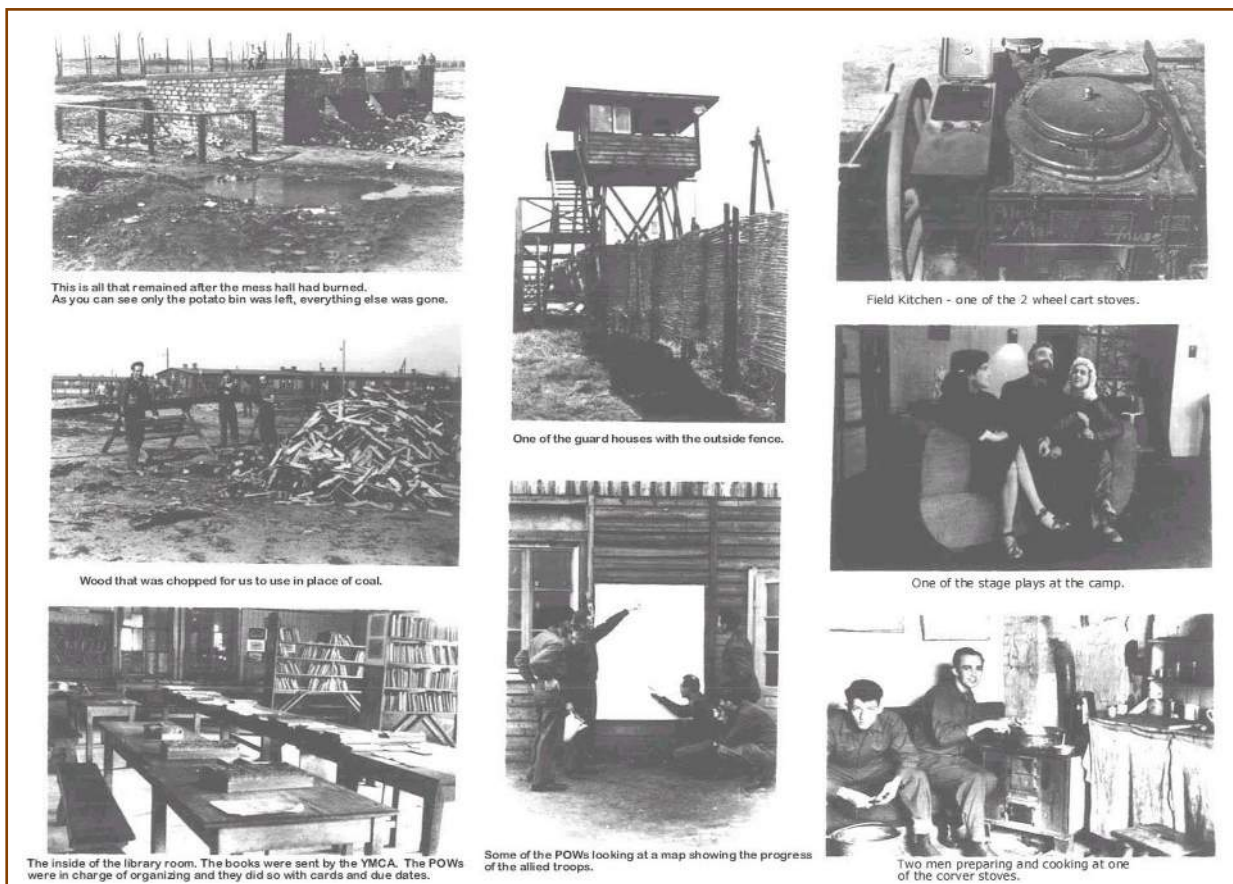
Dulag Luft was de eerste stop voor de meeste gevangen genomen vliegeniers. De pas aangekomen krijgsgevangenen kregen te horen: "De oorlog is voor u voorbij." De ontberingen, lijden, dood, ziekte, enz., in latere POW-kampen, bewees dat die kreet maar een deel van de oorlogsellende was, tot hun bevrijding medio 1945.

Locatie: Het kamp lag in de omgeving van Frankfurt-am-Main en omvatte drie locaties waarvan Wetzlar de bekendste was.

Geopend: 1942

POW sterkte: Van 1.000 per maand in eind 1943 naar een inname van 2.000 in 1944. In de maand juli 1944 zelfs meer dan 3.000 geallieerde piloten en parachutisten. Het was een doorgangskamp voor 200 gevangenen. Het personeel, incl. de bewaking, waren allen van de Luftwaffe.

Kamp beschrijving: Het kamp had vier grote houten barakken. Twee ervan waren ongeveer



Een fotoinkijkje in het Duitse krijgsgevangenkamp van Stalag Luft 1

8. DUITSE GEVANGENISSEN VOOR VLIEGENIERS

200 cellen die 2,40 m hoog, 1,50 m breed en 3,60 m lang waren. In elke cel stond een ledikant, bed, tafel, stoel en een elektrische bel om de wacht te bellen. In de derde barak was het hoofdkwartier. In de vierde barak waren de kantoren voor de ondervraging en opslag van de bestanden en records. Het kamp was omgeven door een hek van prikkeldraad.

Ondervragingen: Elke gevangene zat normaliter vier of vijf dagen opgesloten. De ondervragers deden allerhande pogingen om operationele informatie te verkrijgen van de gevangen piloten, maar de meeste gaven alleen de informatie zoals afgesproken in het Verdrag van Genève; naam, rang en legernummer. Na verhoor werden de mannen naar een van de Stalag Luft-kampen gestuurd.

Eten: 's morgens surrogaatkoffie en twee sneetjes hard brood met jam, 's middags waterige soep en 's avonds nog twee sneetjes brood.

Bevrijding: Op 25 April 1945 werden ze bevrijd door Amerikaanse troepen.

Stalag Luft I, Barth, Duitsland (Officieren)

Geopend: Einde van 1942 als Brits officiers POW kamp. Tegen het einde van 1943 kwamen Amerikaanse krijgsgevangenen met een constante snelheid het kamp binnen.

POW sterkte: Op het moment van de bevrijding in april 1945 zaten er ca. 9.000 vliegeniers; 7.588 Amerikanen, 1.351 Engelsen en Canadezen.

Kampbeschrijving: Er waren 3-hoog gelaagde houten bedden met matrassen gevuld met houtsnippers. Elke barak had een gemeenschappelijk daglokaal (maar apparatuur was schaars). Er was een barak voor de keuken, theater/ kerkruimte, bibliotheek en studiezaal). Kachels voor



Er is op internet een site (stalagluftone@hotmail.com) om te achterhalen welke vliegeniers in Stalag Luft I gezeten hebben.

verwarming en koken waren allen ontoereikend. De meeste gebouwen waren niet waterdicht en onvoldoende geventileerd. Dit zorgde voor moeilijke leefomstandigheden tijdens de koude winter en warme zomer perioden. De omheining had een dubbele geëlektrificeerde prikkeldraad versperring met bewakers op torens en lichten op strategische locaties.

Eten enz.: Het Rode Kruis regelde mede de eetvoorziening en men kreeg RM 7,50/maand voor verzorging van post- en toiletartikelen.

Bevrijding en evacuatie: Toen de Russische troepen op 30 april 1945 het kamp naderden vertrokken de Duitsers. Ze werden via luchttransport geëvacueerd en op 15 mei 1945 was het kamp leeg.

Stalag Luft II, was een ziekenhuis in Wismar (bij Rostock) voor vliegeniers.

Stalag Luft III, Sagan Polen

Geopend: In eerste instantie zaten er vanaf maart 1942 alleen Britse vliegeniers en een jaar later ook Amerikaanse.

POW sterkte: In het kamp zaten op het eind van de oorlog meer dan 11.000 geallieerde vliegeniers, waarvan 6.844 Amerikaanse, het grootste Amerikaanse officieren kamp.

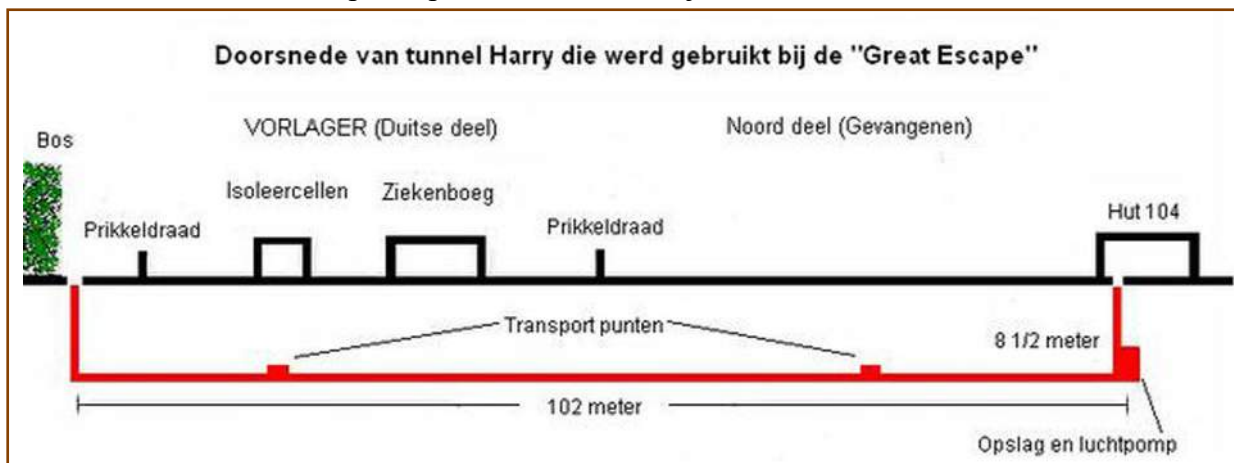
Kampbeschrijving: Het kamp had zes afdelingen, drie voor Amerikaanse en drie voor R.A.F. vliegeniers. In elke kamer van een barak sliepen 15 man in 5-hoge stapelbedden. In de hoek stond een houtkachel. Bij de omheining was eerst een lage waarschuwingsdraad en dan de

8. DUITSE GEVANGENISSEN VOOR VLIEGENIERS

hoge draden met wachttorens en sterke zoeklichten. Zowel binnen als aan de buitenkant patrouilleerden gewapende bewakers met honden. Het was min of meer een model gevangenis waarbij de Geneefse regels zo veel mogelijk gerespecteerd werden.

Ontsnappingspogingen: Al direct vanaf het begin werden er tunnels gegraven om te kunnen ontsnappen. Ze werden allemaal ontdekt door de Duitsers. Bijna iedereen was wel bij een of andere vluchtpoging betrokken. Op 24 maart 1944 vond er een grote ontsnapping plaats: "The Great Escape". Een tunnel van 110 meter lang en 10 meter onder het maaiveld. 76 gevangenen zijn ontvlucht en slechts 3 ervan hebben Engeland bereikt. De rest werd gepakt waarvan er 50 door de Gestapo zijn geëxecuteerd.

Bevrijding en evacuatie: Toen de Russische troepen Sagan in januari 1945 naderden moesten de POW's 55 km in 27 uur lopen verder Duitsland in met maar 2 uur aan slaap. Daar moesten ze 30 uur wachten en toen nog 25 km verder. Later moesten ze naar Moosburg. Veel hebben deze reis niet overleefd. Op 29 april werden ze bevrijdt door Generaal Patton.



De tunnel die enkele meters te kort was met grote fatale gevolgen voor de vluchtelingen.

Stalag Luft IV, Gdansk, Polen

Geopend: Eerste 64 aankomsten op 14 mei 1944.

POW sterkte: In oktober 1944 zaten er 7.089 Amerikaanse en 866 Britse gevangenen.

Kamp beschrijving: Er waren vijf door prikkeldraad gescheiden gebouwen. In drie ervan zaten alleen Amerikanen. In het vierde gebouw Amerikanen en Britten. Men sliep in drie-hoge bedden en sommigen op de grond. De verwarming en de sanitaire voorzieningen waren slecht. Het prikkeldraad was 10 meter hoog en er stond gewapende bewaking op de torens met zoeklichten en honden.

Evacuatie en bevrijding - de "Death March": Op 28 januari 1945 werd een grote groep met de trein (hoofdzakelijk zieke en gewonde) verplaatst naar Stalag Luft I in Barth. Begin februari dreigde het Russische offensief het kamp te verzwelgen en werd een groep met de trein verplaatst naar Stalag 13D, bij Nürnberg. Enkele dagen later moesten ca. 6.000 man te voet vertrekken en een hele grote afstand afleggen op noodrantsoenen. Ze sliepen in het open veld of schuren. Aan alles was gebrek en velen werden verschrikkelijk ziek en/of raakten uitgeput. Sommigen wisten te ontsnappen. Op 30 maart kwamen de meeste aan in Hannover (Stalag 2B). Van daaruit moesten ze naar Hamburg waar ze op 2 mei bevrijd werden. De "Death March," had 86 dagen geduurd en ze hadden bijna 1.000 km afgelegd. Ongeveer 1.300 vliegeniers zijn omgekomen aan ziekte, honger, uitputting of door toedoen van de Duitse bewakers.

8. DUITSE GEVANGENISSEN VOOR VLIEGENIERS

Stalag Luft V, Wolfen, Sachsen, Duitsland

Gevangenis voor vliegeniers. Het kamp heeft een relatief korte tijd bestaan van medio 1943 tot december 1944.

Stalag Luft VI, Heydekrug, Duitsland

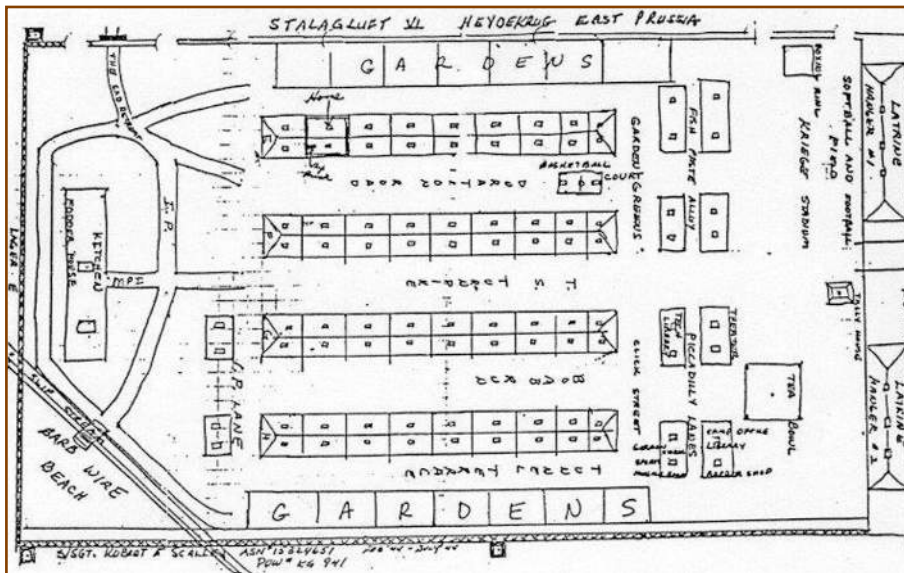
Locatie: In de buurt van de grens Oudpruisisch- Litouwen

Geopend: In september 1943 voor de Britse en Canadese luchtmacht-onderofficieren die voorheen in Barth zaten. In februari 1944 kwamen er Amerikanen bij.

POW sterkte: In juli 1944 zaten er 9.000 man. Later zelfs 10.400, waarvan 4.000 in tenten.

Kampbeschrijving: Het waren 10 stenen kazernes voor elk 550 mannen en nog 12 houten hutten voor 54. Ze sliepen in dubbeldekker stapelbedden. Het kamp was ingericht voor 6.168 personen, maar met de extra tenten kwam het op 10.400.

In verband met de opmars van het Russische offensief werd in juni 1944 de eerste groep van 1.500 Amerikanen overgeplaatst naar Stalag 4 in Polen ("Heydekrug Run"). Al met al had de overplaatsing een maand geduurd. Later werden ook Britten met de trein overgeplaatst.



De indeling van het krijgsgevangenkamp Stalag Luft VI.

Stalag Luft VII-A, Moosburg in Beieren, Duitsland

POW sterkte: Het kamp was voor USAAF (Amerikaanse) onderofficieren. Op 13 oktober 1943 worden alle 1.900 overgebracht naar Stalag 17B. Begin 1945, toen Duitsland steeds meer "samengedrukt" werd, werden 7.948 officieren en 6.944 vliegeniers verdeeld over andere POW-kampen.

Kampbeschrijving: Het kamp was opgedeeld in drie gedeelten;

- * Kamp- noord voor twee dagen medisch onderzoek en ontluizen
- * Kamp- zuid voor Russen
- * Hoofdkamp voor Britse, Amerikaanse en POWs van overige landen.

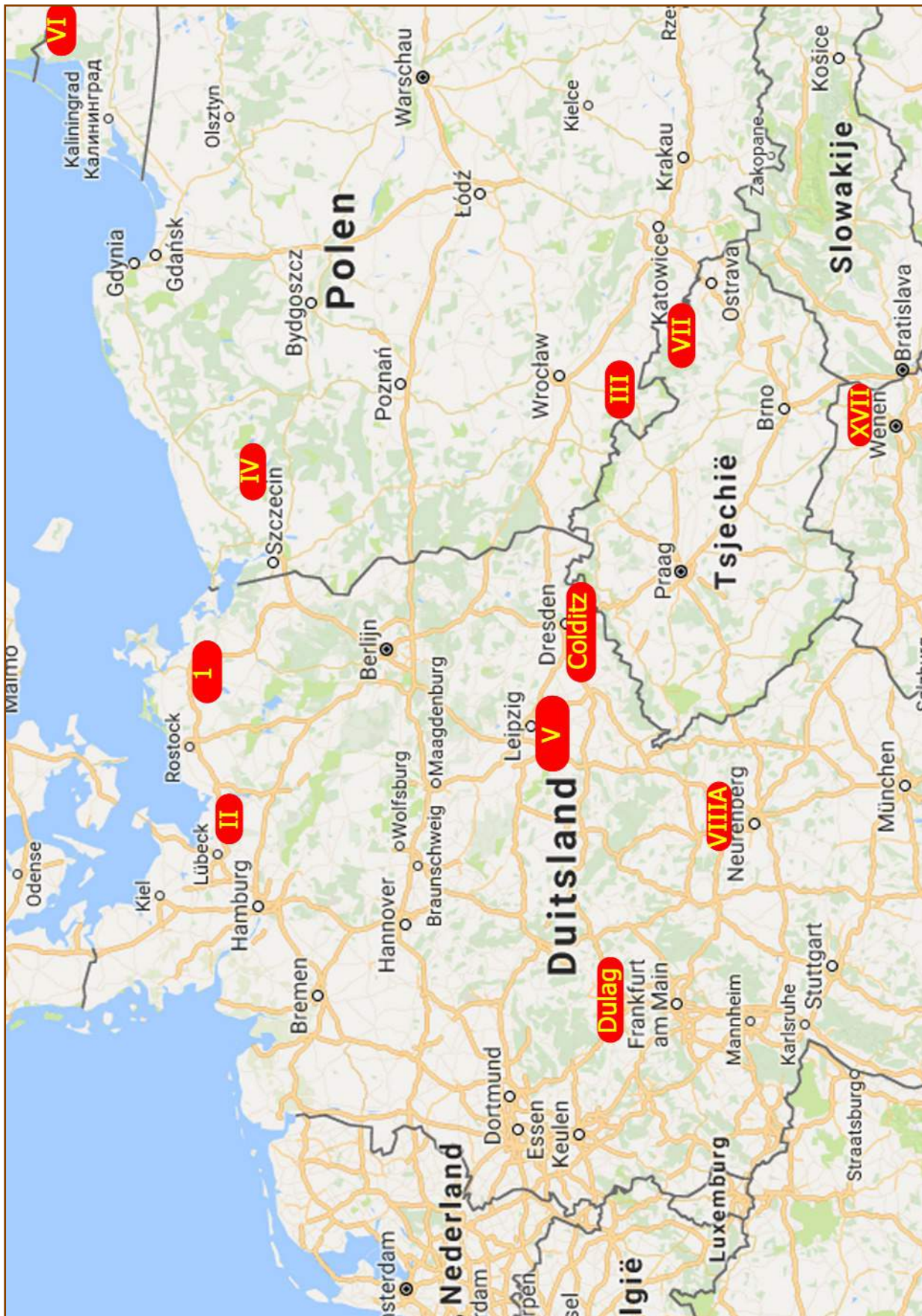
Naast stapelbedden sliep men op tafels en op de grond. Er was geen verwarming, het was er koud en het was in alles behelpen.

Bevrijding: Op 29 april 1945 werden ze bevrijd.

Stalag Luft XIII-D, Nürnberg, Duitsland (Officieren)

Geopend: Oorspronkelijk gebouwd huis voor bijeenkomsten van de nazi-partij. Later een Italiaans POW kamp en vanaf februari 1945 voor de Amerikanen.

8. DUITSE GEVANGENISSEN VOOR VLEGENIERS



De Stalag Luft krijgsgevangenkampen voor de vliegeniers lagen verspreid over geheel Duitsland (incl. Polen, Litauen en Oostenrijk)

8. DUITSE GEVANGENISSEN VOOR VLIEGENIERS

POW sterkte: Ongeveer 10.000 geallieerde krijgsgevangenen

Kampbeschrijving: Het kamp was in een vreselijke toestand toen de Amerikanen arriveerden. Sanitair was niet om aan te zien. Alles was besmet met luizen, vlooiën en wandluizen. Mannen sliepen op de kale vloeren - hadden elk twee smerige Duitse dekens. De barakken waren niet verwarmd. Latrines waren ontoereikend. Douches waren eenmaal per twee weken beschikbaar.

Evacuatie van Stalag 13-D naar Stalag 7A: Al na drie maanden moesten ze verhuizen naar Stalag 7A in Moosburg. Ze liepen elke dag 20 km. Op 9 April 1945 bereikte de colonne de rivier de Donau. Onderweg viel de groep uit elkaar en de Duitsers maakten er geen punt van. Op 19 april 1945 werden ze bevrijd door Patton.

Stalag Luft XVII-B, Krems, 85 kilometer ten noorden van Wenen

Geopend: Gebruikt als een Duits concentratiekamp van 1938 tot 1940

POW sterkte: In 1940 begon de ontvangst van Franse en Poolse vliegeniers. Op 13 oktober 1943 werden er 1.350 Amerikaanse onderofficieren uit Moosburg gehuisvest. Er lagen al krijgsgevangenen uit Frankrijk, Italië, Rusland, Joegoslavië en verschillende kleinere naties. Op het einde van de oorlog zaten er 4.237 Amerikaanse. In totaal zaten er 29.794 krijgsgevangenen.

Kampbeschrijving: Kamp bestond uit 12 afdelingen, vijf voor Amerikanen en de rest voor Italianen, Russen, Fransen en Serviërs. De bedden waren 3-hoog en de meeste sliepen met twee man in een bed ivm de warmte. Elke barak had een kookgelegenheid voor 200 man en een kachel, maar er was altijd te weinig hout. Er was een speelveld en de latrine was buiten de barak. Er heerste een zeer strenge discipline en bewaking. De omheining bestond uit twee aparte onder stroom gezette prikkeldraad hekken, vier wachttorens die uitgerust waren met machinegeweren en zoeklichten.

Evacuatie en bevrijding: Op 8 April 1945 begon een 450 km lange mars van 18 dagen met 4.000 man naar een kamp in Braunau (Oostenrijk). De resterende 900 mannen die te ziek waren voor deze mars bleven achter in het ziekenhuis. Deze werden op 9 mei 1945 bevrijd door de Russen. De mars was opgedeeld in acht groepen van 500 man met elk 20 Duitse militairen met honden. Onderweg moesten zij in de open lucht overnachten. Bij aankomst in het kamp moesten er eerst bomen gekapt worden om kleine hutjes van te bouwen. Rondom het bos patrouilleerden bewakers en er zijn enkele POW's ontsnapt. Op 3 mei 1945 werd het kamp bevrijd door zes mannen in drie jeeps en ze namen de 205 resterende bewakers probleemloos gevangen. De POW's werden op 9 mei met vliegtuigen naar Frankrijk gevlogen.

Krijgsgevangenkamp Colditz, bij Dresden, Duitsland

Slot Colditz is een kasteel in de Duitse stad Colditz, in de deelstaat Saksen. Het kasteel werd internationaal bekend als gevangenis voor de hoge officieren, waaronder ook enkele van de luchtmacht. Ook zaten er officieren die een risico vormden voor de veiligheid, bekend stonden vanwege hun ontsnappingsdrang of die als bijzonder gevaarlijk werden gezien. Het werd toentertijd door de Duitsers Oflag IV C genoemd.

Tussen 1940 en 1945 werden er Poolse, Franse, Belgische, Engelse, Joegoslavische en Nederlandse krijgsgevangenen vastgehouden. Het kasteel is op een rots gebouwd. De grote buitenplaats had maar twee uitgangen. De gevangenen woonden in een 27 meter hoog gebouw. De buitenkant werd continu streng bewaakt door gewapende soldaten en prikkeldraad. Toen de Nederlandse officieren op 24 juli 1941 in Colditz aankwamen, waren er al ca.150 Franse, 60 Poolse, 35 Britse en 10 Belgische gevangenen. Op 9 januari 1942 werden 30 Fransen overgeplaatst naar een ander Oflag kamp. Op 19 mei 1942 werd een grote groep Polen naar een ander kamp overgeplaatst (40 van hen bleven in Colditz). In mei 1943 werd besloten dat

8. DUITSE GEVANGENISSEN VOOR VLIEGENIERS



L. Het krijgsgevangenkamp Colditz, boven op de berg.

R. Het door gevangenen gebouwde zweefvliegtuig op de bovenverdieping om mee te kunnen vluchten.

Colditz alleen nog maar gebruikt zou worden voor Britse en Amerikaanse gevangenen, de andere gevangenen werden in juni overgeplaatst. De Nederlanders, Belgen en Fransen gingen naar andere Oflags. In Colditz verbleven nog 325 officieren.

Ontsnappingen: Hoewel deze gevangenis werd gezien als een streng bewaakt kamp kende het een record van 31 succesvolle, van de 300 ontsnappingspogingen. Dit kan komen door de aard van de gevangenen die hier zaten: de meeste waren namelijk al eerder ontsnapt uit een ander krijgsgevangenkamp. Kapitein KNIL Machiel van den Heuvel ontpopte zich al snel als de ontsnappingsofficier die vele ontsnappingspogingen coördineerde zonder zelf te willen ontsnappen. Zes van de 31 staan op naam van Nederlanders.

In april 1945 hadden vier Engelsen een zweefvliegtuig gereed om mee te ontsnappen. Het werd bewaard op de zolder van de kerk van het kasteel. Het werd echter nooit gebruikt omdat Duitsland zich enkele dagen voor de geplande ontsnappingsdatum overgaf aan de geallieerden.

9. JACHTVLIIEGER MANFRED MEURER



Manfred Meurer werd in 1919 in Hamburg geboren. In 1938 melde hij zich aan bij de toenmalige "nieuwe" Luftwaffe van Duitsland. In het begin diende hij bij een luchtdoelartillerie eenheid, maar gedurende 1939 onderging hij een vliegerstraining. In 1940 werd hij overgeplaatst naar de "Zerstörer" Schule en leerde met de tweemotorige Messerschmitt Bf 110 vliegen. In de winter van 1941 werd hij overgeplaatst naar het 9./NJG 1, een nachtjager eenheid. Luitenant Meurer behaalde zijn eerste overwinning in de nacht van 26/27 maart 1942. Op het einde van dat jaar had hij acht overwinningen op zijn naam staan. Op 1 januari 1943 werd hij bevorderd tot Oberleutnant en benoemd tot Staffelkapitän van het 3./NJG 1.

In de nacht van 14/15 februari claimde hij drie RAF bommenwerpers. Het waren zijn 12e t/m 14e overwinning. In de nacht van 12/13 maart nog een viertal (*waaronder de Lancaster ED449 in het Aijermeer*). Dit bracht zijn totaal op 23. Op 16 april werd hij gedecoreerd met het Ritterkreuz. Gedurende de

maand mei scoorde hij in totaal 14 overwinningen, waaronder drie in de nacht van 23/24 mei (*waaronder de Lancaster W4919 bij Knoops*) en 25/26 mei en vier in de nacht van 29/30 mei. In de nacht van 27/28 juli behaalde hij zijn 50e overwinning, een RAF Mosquito. Op 2 augustus 1943 werd hij gedecoreerd met het Eichenlaub (264e van de totale Wehrmacht).

Op 5 augustus 1943, werd Hauptmann Meurer benoemd tot Gruppenkommandeur van de II./NJG 5. Met deze eenheid behaalde hij zes overwinningen. Op 28 september 1943 werd hij benoemd tot Gruppenkommandeur van I./NJG 1, met als thuisbasis de Fliegerhorst Venlo. Hij volgde hiermee Hauptmann Hans-Dieter Frank (55 overwinningen) op. Deze was verongelukt in de nacht van 27/28 september. De eenheid was uitgerust met de nieuwste Duitse nachtjager, de Heinkel He 219.

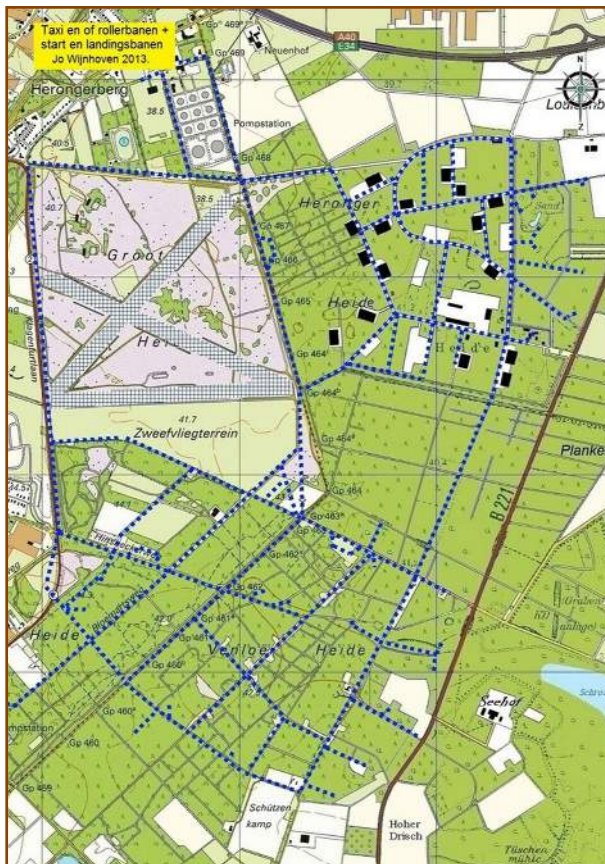
Meurer behaalde met dit type vijf overwinningen. In de nacht van 12/13 december schoot hij een RAF Mosquito neer en bracht hiermee zijn aantal overwinningen op 60. Hij boekte zijn 61e en 62e overwinning op 16/17 december.

In de nacht van 21/22 januari 1944 werden de Venlose nachtjagers ingezet tegen een vloot van meer dan 600 RAF-bommenwerpers die het gemunt hadden op de stad Berlijn. Eén van deze nachtjagers, een He 219, werd bemand door Hptm. Meurer, de Gruppenkommandeur van I./NJG 1, en Bordfunker Oberfeldwebel Gerhard Scheibe.

Tijdens het luchtgevecht kwam hun machine omstreeks 23.00 uur ongeveer 20 kilometer oostelijk van Maagdenburg in botsing met een RAF Lancaster. Beide vliegtuigen stortten neer. De bemanningensleden van beide vliegtuigen vonden hierbij de dood.

Manfred Meurer (24) vloog in totaal 130 missies en behaalde 65 overwinningen. Deze score bevat 40 viermotorige bommenwerpers en 2 Mosquitos. Al zijn overwinningen zijn 's nachts behaald.

10. FLIEGERHORST VENLO



De 3 startbanen op Fliiegerhorst Venlo (bron Jo Wijnhoven)



De als boerderijen uitzierende hangaars

Op de Venlose Heide lag al vanaf 1911 een vliegveld en in de WO I diende het als militair vliegveld. Al direct in het begin van de WO II had de Luftwaffe grote plannen met het terrein. Dit kwam vooral door de strategische ligging ten opzichte van het Roergebied. De voormalige Vliegbasis Venlo-Herongen werd tussen oktober 1940 en maart 1941 aangelegd als Duitse Fliiegerhorst op de Groote Heide bij Venlo en kreeg de naam Fliiegerhorst Venlo. Het werd door de Duitsers ingericht als buffer vóór het Ruhrgebied. Het complex met twee startbanen van 1450 meter en een van 1200 meter was uitgerust met de modernste veiligheidsinstallaties, radioapparatuur en nachtverlichting, en werd in de opvolgende jaren meerdere malen uitgebreid. De start en landingsbanen lagen op Nederland grondgebied, de andere gebouwen lagen verdeeld op Nederlands en Duits grondgebied. Door de Fliiegerhorst liep een netwerk van wegen met een totale lengte van ongeveer 48 kilometer tussen de hangars, onderkomens, werkplaatsen, casino's, voetbal- en tennisvelden. Tijdens de bouw werkten er 15.000 arbeiders en na de opbouw huisden er 2.500 manschappen. Veel grondstoffen werden aangevoerd via de Maas. De schepen waren daarbij gecamoufleerd; boven op het materialen lag een stro- of mestlaag van 10 cm. Ook werden de bunkers en hangaars boerderijachtig gebouwd. Ook voor de manschappenverblijf was de buitenkant uitgevoerd als een grote oud-Hollandse boerderij. In 1942 was het vliegveld het grootste van West-Europa en het speelde een belangrijke rol bij de "Nachtjagd". In maart 1941 arriveerde er de nachtjagereenheid I./NJG 1. Vooral met

behulp van de zoeklichten en de Nachtjagd-tactiek, behaalden zij al direct veel successen. In 1941 haalden zij zo'n 100 bommenwerpers neer. Vanaf november 1941 werd er gewerkt met radarstellingen. Deze maakte onderscheppingen zonder zoeklichten mogelijk. Dit heette de "Dunkle Nachtjagd". In maart 1943 werden er diverse ervaren nachtjachtbemanningen gestationeerd tijdens de reeks aanvallen tegen het Ruhr-gebied. Manfred Meurer was een van hen. Hij schoot in mei 1943 o.a. twee Lancasters neer in Bergen.

Naast nachtjagers vonden ook eenheden met eenmotorige jachtvliegtuigen, verkenners en toe-



Het totaal vernielde vliegveld op 3-9-1944



De overgebleven resten van een hangaar



De verkeerstoren, nu in gebruik als klintoren

wezigheid van de USAAF op Venlo. Toen vertrokken de laatste Amerikaanse bommenwerpers. Sinds 1946 leeft de vliegerij er voort in de Venlose Zweefvlieg Club.

stellen voor koeriers- en postvluchten onderdak op het vliegveld.

Zeer bijzonder was de stationering van de 2./JG 400 in de zomer van 1944. Deze eenheid was uitgerust met de Messerschmitt Me 163 Komet ook wel "Kraft-Ei" genoemd. Dit was een klein, staartloos jachtvliegtuig. Een raketmotor zorgde voor een snelheid van bijna 1.000 kilometer per uur. Het toestel startte op een afwerpbaar landingsgestel en landde op een ski. Het wordt gezien als een mislukking. Ze zijn niet vaak ingezet en vertrokken enkele maanden later weer richting Duitsland. In september 1944 kwam er een eenheid met V-I's. De He 111 bommenwerper vloog met deze Vliegende Bommen onder de romp richting Engeland. Zij lanceerden de bommen boven de Noordzee richting Londen en andere Britse steden. Vermoedelijk zijn er op deze manier enkele honderden gelanceerd.

De geallieerde luchtmacht lieten een belangrijke basis als Venlo niet links liggen. Na diverse kleinere stooraanvallen kreeg het vliegveld op 25 februari 1944 een eerste zwaar bombardement te verduren. Dit was in het kader van de 'Big Week'. Ruim 80 Amerikaanse vliegtuigen vielen de basis aan. Op 15 augustus en 3 september 1944 lag het vliegveld opnieuw onder vuur. Nu door 99 B-17's, 114 Halifaxes, Lancasters en Mosquito's. Dit laatste bombardement stelde het vliegveld bijna helemaal buiten gebruik. Het lag er omgeploegd bij en betonplaten van de startbanen stonden rechtop.

Al met al is de Duitse I./NJG 1 tot ver in 1944 op de Fliiegerhorst gebleven. De eenheid haalde in al die jaren ruim 500 geallieerde bommenwerpers neer.

Op 1 maart 1945 werd Venlo incl. vliegveld bevrijd. De United States Army Air Force (USAAF) nam het vliegveld na de bevrijding over en begon de herstelactie. Al op 10 maart arriveerden verschillende vliegtuigen op het vliegveld. Van hieruit voerden de Amerikanen een groot aantal succesvolle missies uit. Bijzondere bezoekers op de vliegbasis in Venlo waren beroemdheden als Eisenhower en Churchill. Op 20 september 1945 kwam een einde aan de aanwezigheid van de USAAF op Venlo.

11. WETENSWAARDIGHEDEN

Publicatiedatum van de NOS: 3 mei 2016

In Nederland liggen mogelijk nog 501 restanten van vliegtuigen met de stoffelijke overschotten van 1085 vermiste bemanningsleden uit de Tweede Wereldoorlog in de bodem, zo blijkt uit een analyse van de NOS/ Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945 .

Vliegtuigwrakken

In totaal stortten tijdens de oorlogsjaren meer dan 5000 vliegtuigen neer in Nederland. Het waren vooral Britse en USA bommenwerpers en gevechtsvliegtuigen die onderweg waren naar Duitsland. Maar ook honderden Duitse vliegtuigen zijn tijdens luchtgevechten in Nederland neergestort. Verreweg het grootste deel van de vliegtuigwrakken is al tijdens de Tweede Wereldoorlog door de Duitsers geruimd. Toch worden er met name ook in Zuid-Nederland nog veel vliegeniers vermist. Ook rondom Arnhem en Nijmegen liggen mogelijk nog veel vliegtuigwrakken in de grond. Het gaat om vliegeniers die sinds de crash van het vliegtuig vermist zijn en waarvan de locatie van de crash na de oorlog nooit is afgegraven.

Meer dan de helft van alle vermiste bemanningsleden zijn neergestort in de Waddenzee, het IJsselmeer of de Westerschelde, wat het nog veel moeilijker maakt om vliegtuigwrakken te lokaliseren en op te graven. Maar ook op het land liggen vliegtuigwrakken soms al zeventig jaar onder de grond. Vliegtuigen die volgeladen neerstortten, konden meters diep in de zachte bodem zakken.

Een groot deel van deze wrakken zal ook nooit opgegraven worden. Het kost namelijk gemiddeld € 300.000 om een vliegtuigwrak op land op te graven. Het bergen van een vliegtuig dat in het water ligt, is nog veel duurder. Het Rijk betaald 25% en de gemeente 75% van de kosten, waardoor de gemeenten er vaak niet happig op zijn. Alleen als er mogelijk nog bommen onder de grond liggen en de veiligheid in het geding is, betaald het Rijk 70%.

Bijnaam

De beste Duitse piloten werden "azen" genoemd. Om "aas" genoemd te worden moest men minstens vijf vijandelijke vliegtuigen neerhalen.

Vliegtuigen

In totaal hebben er 581 verschillende types oorlogsvliegtuigen meegedaan in de WO II. In die periode werden 794.655 vliegtuigen door de USA- UK- Dld- Rusland- Italië- Japan gebouwd.

Messerschmitt Me 262



De Me 262 met zijn twee straalmotoren

operationeel en in Nederland zijn 11 van deze straalvliegtuigen gevallen, van de 1.433 die

Vlaktbij het vliegveld Deelen is een bijzonder vliegtuig uit de Tweede Wereldoorlog opgegraven. Het is op 12 september 1944, vijf dagen voor de slag om Arnhem, bij Deelen door eigen luchtafweergeschut naar beneden gehaald.

Het vliegtuig, een Messerschmitt Me 262, was de eerste operationele échte straaljager die in de Tweede Wereldoorlog op grote schaal werd ingezet. Het was pas in 1944

ervan gebouwd zijn.

Het vliegtuig was bedoeld als jachtvliegtuig maar werd op last van Hitler omgebouwd tot jachtbommenwerper. Het bleek echter niet geschikt als bommenwerper, onder meer omdat door de hoge snelheid het bommen richten veel te onzuiver was.

Uiteindelijk werd de bommenwerpervariant verlaten en werd de Me 262 weer op de geallieerde bommenwerpers boven Duitsland afgestuurd. Generaal veldmaarschalk Erhard Milch had tegengeworpen:

"Mein Führer, das sieht doch jedes Kind, dass dies kein Bomber, sondern ein Jäger ist!"

Messerschmitt Me 163 B



De Me 163 B (Komet) met zijn raketmotor

Dit toestel had de bijnaam "Komet" en was het eerste en enige raketvliegtuig dat tijdens de oorlog werd ingezet. Het had geen horizontale staartvlakken en na de start werden de wielen afgeworpen en de landing moest op een glijrib gebeuren.

Het prototype vloog voor het eerst in 1943 en bereikte een snelheid van 990 km/u. Maar doordat het een futuristisch ontwerp was, waren er in den beginne nog veel problemen;

o.a. met de chemicaliën die voor de speciale brandstof nodig waren. Het had best wel goede vliegeigenschappen maar het voornaamste probleem was de beperkte vluchtduur; 8 minuten incl. de lange uitglijvlucht 15 minuten. Hierdoor kon er vaak slechts één aanval op de vijand uitgevoerd worden.

Op 28 juli 1944 werd voor het eerst een formatie Amerikaanse B-17 bommenwerpers door een Me 163 onderschept. In de periode tot 16 april 1945 heeft het Me 163 squadron zo'n 12 vijandige toestellen neergehaald. Hiertegenover stonden een gelijk aantal eigen verliezen. Er gingen meer toestellen verloren door ongevallen dan door vijandelijke acties.

Einde 1944 kwam de versie C die een grotere brandstofcapaciteit en ook een landingsgestel had.

Havilland Mosquito



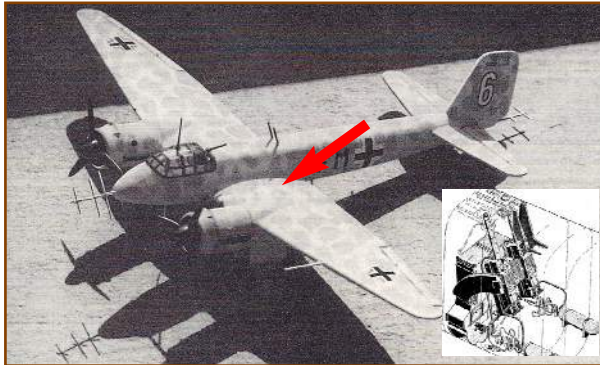
De "alleskunner" Mosquito

De Mosquito, "The Wooden Wonder" was een tweemotorig vliegtuig waarvan de romp en vleugel van multiplex waren (niet strategisch materiaal; geen aluminium nodig en "timmerlieden" nodig voor de bouw ipv metaalwerkers). Tussen het ontwerp en de eerste vlucht verstreken amper 11 maanden en het was medio 1941 operationeel. De piloot en de navigator zaten naast elkaar in de cockpit. Het

was een veelzijdig vliegtuig dat ingezet kon worden als: jachtbommenwerper, jachtvliegtuig en Pathfinder (markeerder van doelen). Het kon een hoge snelheid halen van 600 km/u en was zeer wendbaar. Op 25 september 1942 voerden ze met succes een precisiebombardement uit op het Gestapo -hoofdkwartier in Oslo en ze haalden in totaal 600 vliegtuigen en 600 V-1 's neer.

Aanvalstechnieken

- Al in een vroeg stadium van de bombardementen op Duitsland ontdekte de Luftwaffe dat een Britse bommenwerper (Wellington- Stirling- Halifax- Lancaster) het beste van onderuit kon worden aangevallen. Dit in een hoek van 45 graden naar de achterkant, vanaf de 8-uurs positie. Hierdoor kon tijdens de klim een jager (met boordwapens in de neus) continu blijven vuren op de bommenwerper zonder hierbij zelf in het schootsveld van de staartschutter te komen. De grote USA bommenwerpers hadden wel een buikkoepelschutter, maar dit ging natuurlijk weer ten koste van de bommenruimte.
- In de strijd tegen geallieerde bommenwerpers kwamen de Duitsers met een innovatief idee. Wapens rechtop in de romp monteren om vervolgens de vijand van onderuit uit te schakelen.



*Op deze Ju 88 zijn de 2 kanonnen aan de bovenkant van het vliegtuig goed zichtbaar
Inzet: Tekening Schräge Musik.*

De Duitse Heinkel He 219 was als eerste uitgerust met deze zogenaamde Schräge Musik, twee rechtop staande kanonnen. De met Schräge Musik uitgeruste toestellen slopen onder de Britse bommenwerpers, welke 'blind' waren aan de onderzijde, en openden het vuur op de romp en vleugels vol brandstof om vervolgens snel weg te draaien niet het slachtoffer te worden van de brokstukken van de aangeschoten bommenwerper. Dit systeem werd ook ingebouwd in een aantal Messerschmitt Bf 110 en de Junkers Ju 88. In de nacht van 17/18 augustus 1943 zette de Luftwaffe voor het eerst massaal

"Schräge Musik" in tegen bommenwerpers met als doel Peenemunde. 29 van de 166 bommenwerpers gingen verloren waarvan de RAF 10% als "onverklaarbaar verlies" aanmerkte. In de winterperiode 1943-1944 was de "Schräge Musik" uitzonderlijk effectief. Zo effectief dat de Britse verliezen niet aan te vullen waren. Bij een aanval op Leipzig verloor men 78 van de 823 bommenwerpers. Later bij een aanval op Nürnberg nog eens 96 van de 795. In het begin merkte de RAF de nieuwe Duitse tactiek niet op, de hoge verliezen werden toegeschreven aan toegenomen luchtafweer. Rapporten van bemanningen welke de opmerkelijke jagers beschreven werden van de hand gedaan. Maandenlang werden deze dodelijke aanvallen ontkend. Pas na een grondige analyse van getroffen vliegtuigen welke teruggekeerd waren kwam de RAF achter deze nieuwe tactiek. Een van de tegenmaatregelen was de montage van perspex ruitjes in de bodem. Tot en met het einde van de oorlog bleef de Luftwaffe de "Schräge Musik" met succes inzetten. Begin 1944 was een derde van alle nachtjagers uitgerust met "Schräge Musik".

- Een andere manier van aanvallen was het gebruik van de stand van de zon. Deze techniek was al in de "Battle of Britain" effectief toegepast door de Luftwaffe en later gekopieerd door de geallieerden. Bij de techniek probeerde de aanvaller tussen de zon en zijn doel in te komen. Eenmaal gelukt verdween de aanvaller in de felle zonneschijn. Andersom kwam de verdediger in de spotlight te staan en was zo makkelijk aan te vallen. De Britten hadden een handig ezelbruggetje om hun vliegers hiervan bewust te maken; "Beware of the Hun in the sun." (Hun=scheldnaam voor Duitser.)
- Als tegenmaatregel voor in de rug aanvallende vijanden werden in de vliegtuigen binnenspiegels geplaatst. Na de oorlog werd dit gebruik effectief overgenomen door personenauto's en overig verkeer.
- Een ander inventief gebruiksvoorwerp uit de luchtoorlog is de zonnebril. In 1928 werd voor het eerst geëxperimenteerd met een anti-glas bril. Later werden hier filters aan toegevoegd welke de fel blauwe lucht en de wolken meer contrast gaven. In 1938 had de firma Bausch & Lomb het model Ray-Ban Aviator af. Ray-Ban betekend, verban de straal (Ray=straal, ban=tegenaan). Feitelijk 's werelds eerste functionele zonnebril.

Luchtmachtartillerie mei 1940

Op 10 t/m 13 mei 1940 haalde de Nederlandse luchtmachtartillerie 314 Duitse vliegtuigen neer. Dit was voor Duitsland een gevoelig verlies en generaal Speidel zei later dan ook: “Het boven Nederland geleden verlies aan transportcapaciteit heeft zich nog jaren doen voelen”.

Slimme oplossing

Met de mitrailleur tussen de propellerbladen door schieten was bekend. Met het “trage kanon” van 20mm lukte dat niet. De Messerschmitt Bf 109 had daar een oplossing voor en schoot met het kanon door de holle propelleras.



De open propelleras van de Messerschmitt

Herkenning

- Bij de Amerikanen, die overdag vlogen met hun bommenwerpers, vloog de Masterbomber boven de formatie. Indien het doel niet gemarkeerd werd door de lichtkogels van een Mosquito dan werd eerst een rookbom gegooid. Deze trok een witte streep tot hij viel. Dit markeerde dan het doel voor de bommenregen. De Masterbomber maakte daarbij enkele rondjes om de overige bommenwerpers te instrueren.
- Bij de landing in Normandië werden de vliegtuigen van de geallieerden voorzien van witte strepen op de vleugels en romp. Dit gebeurde om snel de eigen vliegtuigen te kunnen herkennen en te voorkomen dat ze door eigen vliegtuigen beschoten zouden worden.



De witte strepen op een Spitfire

- Om te voorkomen dat de geallieerde vliegvelen niet zo snel opvielen vanuit de lucht werd de middenstreep vervangen door een speciale lichtblauwachtige klinker die, als men tijdens het landen er met de vliegtuiglichten op scheen, enigszins oplichtte. Over de rest van de klinkers werd heidehaksel uitgestrooid dat zwart/ bruinachtig uitzag.

De lichtblauwachtige klinker



12. WESTWALL

Westwall (of Siegfriedlinie bij de geallieerden) was een Duitse verdedigingslinie die vlak voor en tijdens de Tweede Wereldoorlog was gebouwd en liep van Kleef, aan de Nederlandse grens tot aan de Zwitserse grens. De Westwall had een lengte van meer dan 630 km. Het was een aaneenschakeling van bunkers, betonnen tankversperringen, mitrailleursnesten, prikkeldraadversperringen en mijnevelden. De leiding van de werken was toentertijd toevertrouwd aan ingenieur Fritz Todt. De Westwall was bedoeld om tanks tegen te houden. Daarom werd hij ook vaak Antitankwal genoemd. In de buurt van Siebengewald liep hij deels over Nederlands gebied. Hier was de Westwall een diep gegraven gracht met aan de Duitse zijde nog een flinke ophoging van het uitgegraven zand en dan nog deels een diepe greppel er langs.

In nat gebied was hij 3 meter bovenaan en 2 meter diep. Verder op droge zandgrond wel bijna 5 meter diep en bovenaan zoveel breder met schuine kanten onder 60 graden. Hij moest zo diep zijn dat er altijd grondwater in stond.

Hij kwam vanaf Duitsland binnen aan de Grensweg, halfweg tussen Driessen en Janssen. Bij de kruising met de Grensweg was het wegdek nog in tact en was er niets uitgegraven. De Duitsers hadden er, zoals op meerdere kruispunten een bom onder het wegdek geplaatst om indien nodig die te kunnen laten springen en zodoende een diepe krater te creëren. De Westwall kruiste verder de Beltweg en liep dan kris kras via de Lakei naar de Eckelse Beek, dichtbij het punt waar de Horsterbeek begint. Deze beek werd blijkbaar ook gezien als "Westwall", hetgeen evenzogoed het geval was voor de Kendelbeek die bij Hülm loopt. Normaliter liep de Westwall aan de Duitse kant van de grens. Waarom hij een stuk in

Niederländer !	Nederlanders!
<p>Alle Niederländer aus Gennep, Ottersum, Heyen und Umgebung bis zum 65. Lebensjahre werden zu täglichen Arbeiten dienstverpflichtet. Sie haben sich jeden Vormittag um 7 Uhr zum Arbeitsantritt an nachstehenden Plätzen einzufinden. Spaten oder Schaufeln sind mitzubringen. Bei Entziehung der Arbeitspflicht eines Mannes werden zwei Frauen zur Arbeit herangezogen.</p>	<p>Alle Nederlanders uit Gennep, Ottersum, Heijen en omgeving tot het 65. levensjaar worden tot dagelijksch werk verplicht. Zij hebben zich alle morgen om 7 uur an volgende plaatsen te versamelen. Schoppen zijn mee te brengen. Bij niet komen van een man naar het werk, worden 2 vrouwen gehaald.</p>
<p>Es wird von den Niederländern erwartet, daß sie keinen Anlaß dazu geben werden, schärfere Maßnahmen gegen sie anwenden zu müssen.</p>	<p>Het wordt van ieder Neederlander verwacht, dat ze geen oorzaak geven, scherpere maatregelen tegen ze aanwenden te moeten.</p>
<p>Nach Durchführung der notwendigen Arbeiten erfolgt wieder die Dienstentpflichtung.</p>	<p>Naar gedane noodwendige arbeit volgt weer die werk ontlating.</p>
<p>Alle Arbeitswilligen erhalten mittags eine warme Suppe auf ihrer Baustelle.</p>	<p>Alle die dagelijksch tot het werk komen, krijen warme zoep op de bouwplatsen.</p>
<p>Stellplätze für Gennep und Ottersum: Hotel van Bergen, Gennep</p>	<p>Sammelpaatsen voor Gennep en Ottersum: Hotel van Bergen, Gennep</p>
<p>für Heyen: Büro des Baurats Huth, OT.</p>	<p>voor Heyen: Kantor van Bourad Huth OT.</p>
<p>Hauptabschnitt Westwallbau.</p>	<p>Hauptabschnitt Westwallbau.</p>

Ook de mensen uit Heijen werden opgeroepen om te komen werken aan de Westwall.

12. WESTWALL

Siebengewald liep is onbekend. Dacht men van hogerhand in Duitsland dat Siebengewald bij Duitsland hoorde?

NB: Een deel van het als Siebengewald genoemde gebied valt onder Afferden, o.a. bij de Lakei.



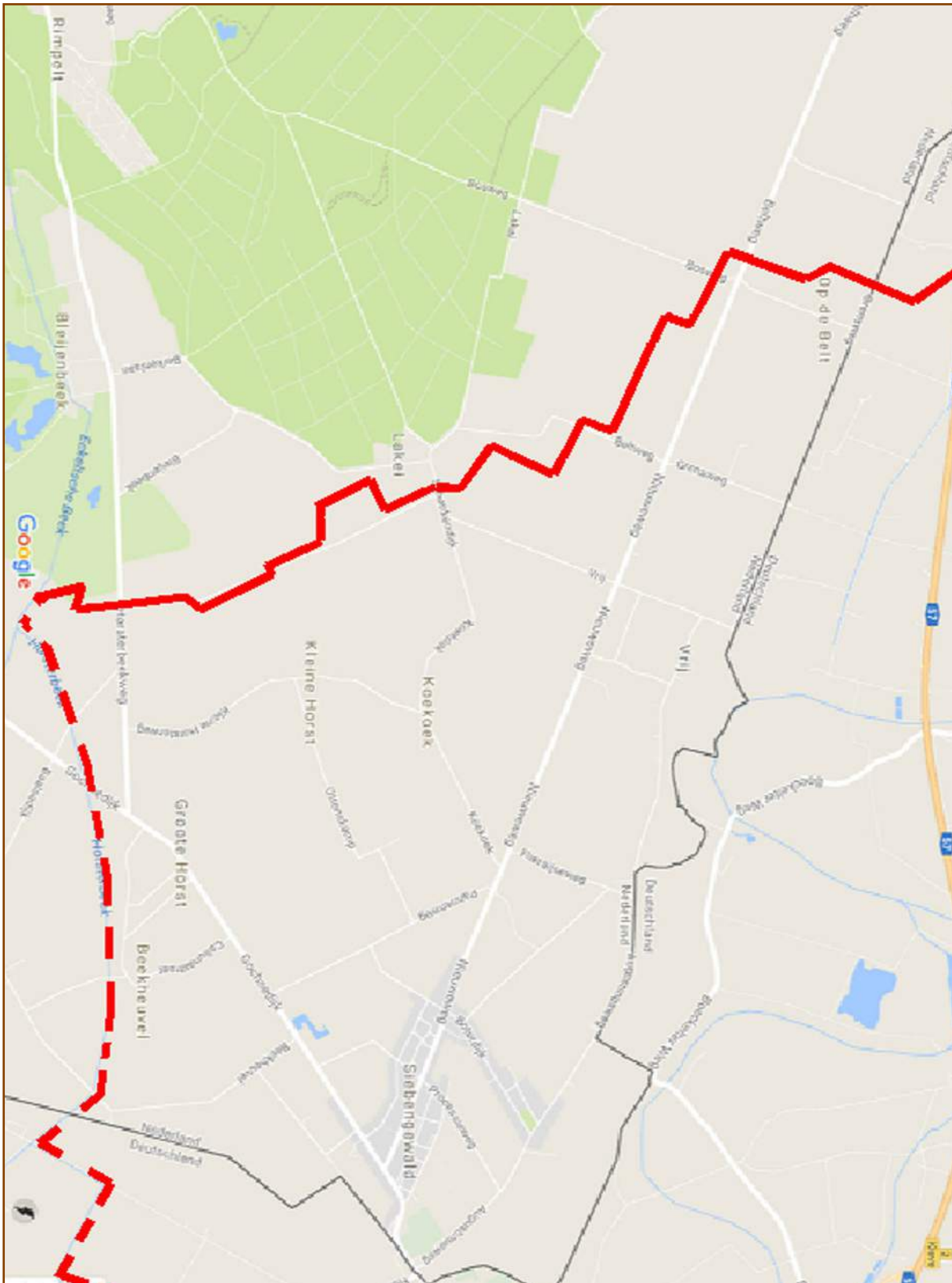
De Siegfriedlinie (Westwall en ook wel Antitankwal genoemd) liep langs de grens vanaf Kleef tot Bazel.



De Westwall was een aaneenschakeling van verschillende uitvoeringen aan versperringen.



Dit is de Westwall-uitvoering zoals die in Siebengewald lag: een diepe gracht van plaatselijk wel 5 m met grondwater. (WE)



Zo liep de Westwall door het Siebengewaldse gebied. De Horsterbeek diende ook als Westwall (gestippeld). De Westwall is opgetekend aan de hand van de RAF-luchtfoto's van 31 dec. 1944

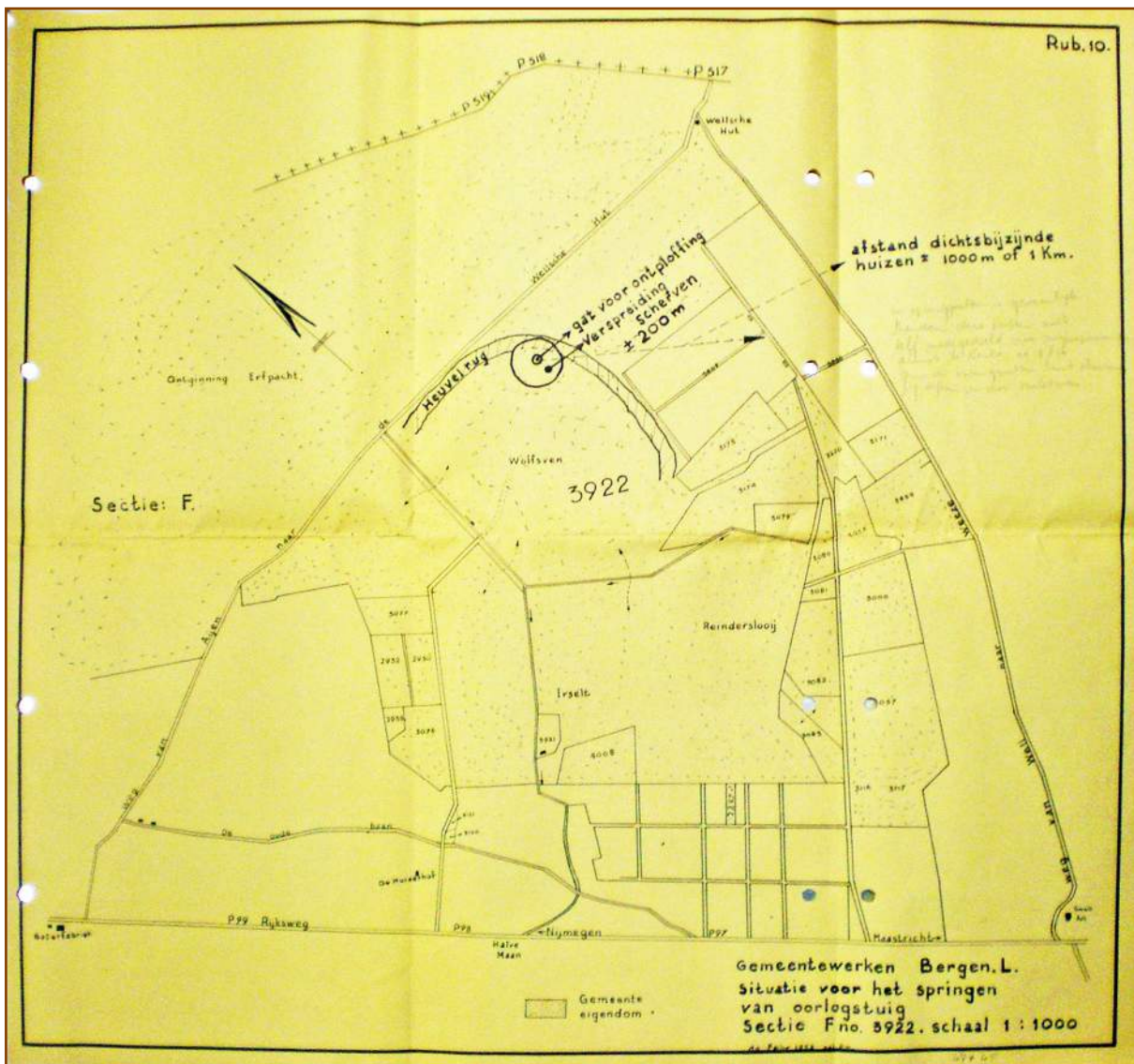
13. MIENENBERG



De huidige Mienenberg met L. en R. een "berg".

De "Mienenberg" had verschillende namen in die tijd; Munitieberg, Granatenberg en Springberg.

Ten oosten van het huidige water van het Reinderslooi en de Duitse grens liggen enkele grote hoge zandverstuivingen. De plaats tussen twee "zandbergen" en de "bergen" zelf werden vanaf 1952 gebruikt om explosieven te laten springen. De munitie die niet afgegaan werd opgehaald en lieten ze daar ontploffen. Dit gebeurde op willekeurige dagen en dat leidde tot klachten van de landbouwers. Zij konden in de zomertijd hun werkzaamhe-



De tekening waarmee de gemeente Bergen op 20 febr. 1952 toestemming gaf om in het Wolfsven explosieven (blindangers) te laten springen.



Verschillende "propellerklokken" aan de bommen die vooraf ingesteld werden. De propeller draaide de van te voren afgestelde schroef los waarna de ontsteking volgde. Zo'n 10% van de bommen ontploften niet (blindgangers genoemd).

den niet naar behoren uitvoeren. Na een ingediende klacht op 26 aug. 1952 werd afgesproken dat het laten springen van de munitie elke woensdagmiddag tussen 12 en 2 uur ging gebeuren. In beide zandbulten was een grote krater uitgegraven. Daar werd dan weer een gat in gegraven om de explosieven in op te stapelen en dan te laten springen. Ze werden op afstand tot ontploffing gebracht. De mannen van de E.O.D. zaten aan de andere kant van de berg in een uitgegraven schuilhut met hun apparatuur. Van daaruit werd een kabel gelegd naar de stapel explosieven die dan met een elektrische ontsteking tot ontploffing gebracht werden. Dit gebeurde meestal in beide kraters 2 keer in 2 uur. Van te voren hing er boven op de berg een rode vlag en even voor de ontploffing ging er nog een sirene af. Als de explosies voorbij waren ging er weer een sirene en de rode vlag ging weg. Prompt kwamen er uit de verschillende bosjes ijzerzoekende mannen tevoorschijn: Ai Hebben, Sjef Laarakker, Bér Peters, Wazzi Clot en nog wel een paar anderen. De hele heide lag dan vol met bom- en granaatscherven. Dat bracht een aardig zakcentje (voor de jongeren moet je dan aan pilsjes denken) op bij de ijzerboer Gradje Xhoffleer. Het meeste geld brachten de messingkoppen (zg "koper") van de granaten op. De ijzerdelen van de grote granaten/ bommen waren soms zo groot dat je ze amper alleen kon tillen. Bér Peters stond vaak met kar en paard te wachten tot hij kon gaan rapen. Ai en Sjef kochten samen een motor om de spullen weg te brengen. Een van de ijzerzoeker was "Katte Gradje" (Janssen uit Aijen) die altijd met een jute zak kwam waarin hij de scherven verzamelde. Op een keer liep hij weer over de hei met zijn zak op zijn rug maar er kwam rook uit de zak. Zelf had hij dit nog niet gemerkt en Ai riep: Grad, je zak staat in brand! Hij gooide de zak weg en ging er vandoor. Hij kwam niet meer terug. Bleek dat er een stuk van een fosforgranaat in de zak zat.

Als het kruit (zg polver) niet geheel uit de hulzen was werden ze door de E.O.D. leeggeschut en aangestoken. Zo is een keer een flink stuk heide afgebrand. De grote hulzen werden vaak meegenomen door de E.O.D. soldaten (voor een eigen zakcentje?).

In den beginne konden de koppen ingeleverd worden zoals men ze opraapte. Maar het bleek dat als ze in de smeltketel kwamen, dat de ontsteking ervan nog flink knalde. Dus mochten ze alleen maar ingeleverd worden zonder de ontsteking. Als de ontsteking was blijven zitten dan



De verschillende type bommen die door Lancasters afgeworpen konden worden en waarvan er diverse in onze regio gevonden zijn die niet uit zichzelf afgegaan zijn.



Het embleem van de E.O.D.

Rapport schade door munitie explosie aan de boerderij B 259
eigenaar G. Lucassen.

A	Kippenhok 8 stuks eenruiters à f. 5,50	f. 44,--
B	Kippenhok 4 stuks eenruiters à f. 5,50	22,--
C	boerderij 1 ruit 22 x 45	
	3 ruit 23 x 24	
	2 ruit 35 x 52	
	4 ruit 34 x 32	
	3 ruit 22 x 40	
	alsmede ± 2m ² uitkappen en opnieuw inzetten	25,--
	1000 nieuwe blauwe tuiles du nord pannen	200,--
	het dak gedeeltelijk indekken circa 3000 à f. 0,20 + werkloon 120,--	
	10 vorsten leveren met aanbrengen	12,--
	omzetbelasting w.r. 10 %	50,--
	Totaal	f. 473,--

Opgemaakt, 12 Mei 1953
De gem. opzichter
J.H. G. van der Vliet

Well, 4 Oct. 1952

Gemeentebestuur
der gemeente Bergen
Bergen L.

Op 28 Aug. 1952 werden door de Opruimingsdienst onder Well Hendrik Schooletr Well een stuk van het plafond naar beneden kwam. De schade werd door den persoon v.d. Opruimingsdienst bij ons thuis bezoken en tevens werd ons medegedeeld dat de rekening naar het Gemeentebestuur kon worden gezonden.

Bij sluiten de ren een gekiteerde rekening in tweevoud in.

Gez. Hendrik
Hoogachtend,
H. S.

L. De duurste schaderekening is van Gradus Lucassen.

Bo. Een vreemde rekening is die van "Schoester Piet": de woning ligt in het centrum van het dorp, 6 km van de Mienenberg af.

moest men de kop uit elkaar slaan/ doorzagen om ze eruit te halen. En dit was een risicovolle aangelegenheid. Ai Hebben heeft dat een keer ervaren. Bij het demonteren ontplofte de ontsteking en had hij een groot gat in zijn linkerhand. Snel met handdoeken verbonden en naar de plaatselijke huisarts Dr. Smals. Die belde meteen een taxi om hem naar het Venrays ziekenhuis te brengen. Daar werd de wond schoongemaakt en al het losse vel weer aan elkaar genaaid. Het litteken is nog goed zichtbaar.

Op de hei werden nogal eens niet ontplofte granaten gevonden. Die werden dan recht op gezet zodat iedereen ze kon zien en de E.O.D. haalde ze dan de week daarna op. Of men bracht ze zelf terug naar de berg. Men zag het gevaar ervan niet in. Over gevaar in de buurt van de ontploffingen werd sowieso niet gesproken. Meestal stond je al tijdens de ontploffingen, nog geen 100 meter er van af en kon je de scherven door de lucht zien vliegen.

Het waren vaak flinke harde knallen en er sprongen geregeld ruiten kapot, soms zelfs de pannen van het dak bij de woningen in de buurt. Later kwamen er klachten van de dichtbijzijnde boerderijen van Roodbeen, Zegers, Lucassen. De schade kon je dan opgeven bij de gemeente



De E.O.D. aan het werk; foto uit een artikel over de opruimingsdienst in Bergen in Het Vrije Volk dd 14-04-1960

en de kosten werden vergoed. In het gemeentearchief zijn zo'n vijftig rekeningen teruggevonden. Relatief kleine bedragen van f 4,- tot f 40,-. Het hoogste schadebedrag is van Gradus Lucassen; f 473,- voor pannen en ruiten.

Later werden er drie kleine bunkers en enkele muurtjes gebouwd voor proeven met explosieven. Deze stonden dichtbij de berg, in een cirkel, verschillend in bouwvorm. Er heeft ook een rij met bielzen gestaan.

De muurtjes waren ca. 3 meter hoog en de bunkers 4 meter en 3 meter in diameter. In het midden van de cirkel werden dan de explosieven tot ontploffing gebracht of er werd met



De “proeftuin”: de bunkers en de muurtjes die beschoten werden.

een mortier op de muur geschoten. Tijdelijk heeft er ook nog een houten schutting van zo'n 3 meter hoog gestaan. Na het laten springen van de munitie werden de gaten in de schutting geteld. Bij elke explosie werden de nieuwe gaten met een andere kleur gemarkeerd. Het geheel werd de “proeftuin” genoemd.

Hoe het precies in zijn werk ging en welke informatie het opleverde is niet bekend.

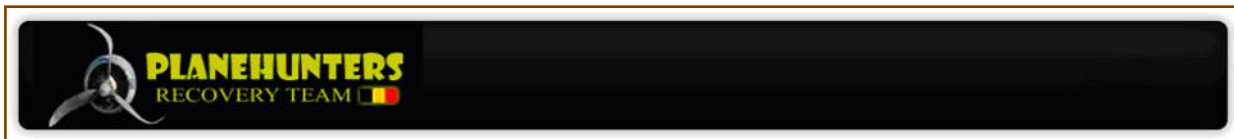
Na "einde oefening" (ca.1970) mochten de bielzen opgehaald worden voor f 1,-/ stuk. Ook de stenen mochten toen gratis opgehaald worden van de Boxmeerse aannemer die de muur gebouwd had. Iedereen aan het stenen afbikken en stapeltjes maken. En toen ineens waren alle stenen foetsie.

Uit de lijsten van waar munitie gevonden is, blijkt dat de E.O.D. op 212 plekken een of meerdere explosieven in de gemeente Bergen opgehaald heeft. Het zijn "karrenvol" van die blind-gangers die men op de Mienenberg heeft laten springen. Na de WO II lag er overal munitie. Als men granaten, bommen of zelfs mijnen vond, vaak bij ploegen van het land, dan werden die langs de landweg gelegd. Er zijn in de gemeente diverse ongelukken mee gebeurd, zelfs met dodelijke afloop. Vanaf 1945 tot 1948 had de Mijn- en Munitie Opruimingsdienst (MMOD) de leiding, daarna de Hulpverleningsdienst (HVD) tot 1972 en vanaf toen ging het beheer over naar de Explosieven opruimingsdienst (E.O.D.).

De “springactie” is zeven jaar na de WO II begonnen (maart 1952 tot 1965?).

De laatste actie vond plaats met een grote bulldozer en een nog veel grotere zeefmachine die alle metalen resten die nog in de grond waren blijven zitten eruit zeefde. De zeefactie is gebeurd in de periode jan. 1983 tot medio maart 1985. Er zijn voor deze actie 781 mandagen en 83.610 km aan reiskosten (voornamelijk Culemborg - Bergen v.v.) in rekening gebracht.

14. PLANEHUNTERS



Het Planehunters recovery team bestaat uit 8 mensen, dat zijn 4 Belgen en 4 Nederlanders. Benny Ceulaers uit België is de oprichter en langzaam is de groep de laatste 10 jaar uitgegroeid in deze samenstelling. Thijs Hellings vervult de rol van vicevoorzitter, is Nederlander maar woont in België.

Alle leden zijn vrijwilligers en het is hun hobby waaraan ze hun hart hebben verpaid. Het doel is vliegtuigcrashes uit de WO2 te lokaliseren in Noordoost België en Zuidoost Nederland. Dit gebeurt middels het gebruik van metaaldetectors om zo bewijzen te vinden dat een crash ook op de locatie heeft plaatsgevonden. Die locatie is middels het horen van getuigen of bestuderen van documenten naar voren gekomen.

Nadat een site is geconformeerd wordt veelal geprobeerd contact te zoeken met familie van de inzittenden. Dit met het doel informatie te verschaffen over de crashplek aan nabestaanden. De groepen werken in hun eigen gebied maar een aantal maal per jaar wordt er een project samen gedaan met alle leden. De groep heeft een eigen facebook-site en is ook te vinden op internet www.Planehunters.be.

De Nederlandse afdeling (Joop Hendrix, Sjaak de Veth, Marcel Hermes en Bernard Ploegmakers) werkt reeds jaren op projectbasis samen met vrijwilligers om in hun woonplaats alle crashes te vinden. Deze projecten duren gemiddeld 1 jaar en worden afgesloten met het uitbrengen van een boek en het plaatsen van informatieborden in de desbetreffende gemeentes. Vanaf 2014 zijn zo al de gemeentes Venray, Sint Anthonis, Boxmeer en zoals moge blijken uit dit boek ook Bergen onderzocht. Onderstaand een aantal impressies van de afgelopen jaren.



15. DETECTORONDERZOEK

Werking van een metaaldetector

Een metaaldetector is een instrument om metalen voorwerpen op te sporen. Het maakt gebruik van het natuurkundige principe van elektromagnetische inductie en het ontstaan van wervelstromen.

Er zijn vier factoren belangrijk voor het discrimineren van een voorwerp:

- 1 Het soort materiaal
- 2 De hoeveelheid materiaal
- 3 De vorm van het voorwerp
- 4 De ligging van het voorwerp.

Omdat elk materiaal anders reageert op het opgewekte magnetisme kun je een detector instellen op het soort materiaal wat je zoekt. Ligt er een grote brok materiaal dan "piept" de detector harder. Blijft hij piepen bij een heen en weerbeweging dan is het voorwerp langwerpiger.

Het dieptebereik van een detector is ca. 40cm. Er zijn ook dieptezoekers die 6 m diep gaan.

Een ander veel voorkomende toepassing van metaaldetectoren vindt men in de vorm van de zogenaamde "poorten" in luchthavens en winkels.

Ook zijn er kleine draagbare versies in de handel die werken door trillingen in de hand.

Doel van het onderzoek

Voor het zoeken naar vliegtuigonderdelen wordt de detector meestal ingesteld op aluminium. Regelmatig is het nodig om tijdens het zoeken om te schakelen naar staal of koper. Het voornaamste doel is om de positie van de crashplek zo accuraat mogelijk vast te stellen.

Als er (veel) aluminium plaatwerkonderdelen gevonden worden is dat de indicatie dat er ter plekke een vliegtuig gevallen is. Tevens kunnen dan de coördinaten van de crashplek bepaald worden.

Een tweede doel is om aan de hand van de gevonden soorten onderdelen het type van het toestel vast te stellen. Op veel onderdelen staat een productienummer. Vaak kan de kleur die nog op de brokstukken zit een aanwijzing zijn voor indentificatie van het type toestel. Bijna alle onderdelen zijn uniek voor een bepaald type vliegtuig.



Bo. Typeplaatje

(683=Lancaster)

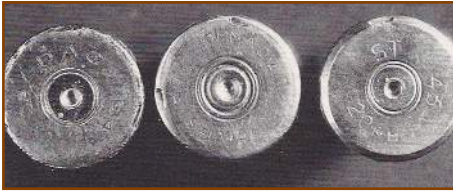
Be. Modificatieplaatje

Een bijzonder gezocht onderdeel van een vliegtuig is het typeplaatje, dat het type vliegtuig aangeeft en het modificatieplaatje, dat zowel het type vliegtuig en serienummer vermeld. Het komt maar sporadisch voor dat dit gevonden wordt.

Om te kunnen bepalen van welk vliegtuig een gevonden onderdeel is heeft men op Vliegveld Volkel van diverse oorlogsvliegtuigen uitgebreide onderdelenlijsten.

Gesteld kan worden dat zeventig jaar na de crash van een vliegtuig op de plaats van het ongeval nog veel, weliswaar vaak kleine, overblijfselen te vinden zijn.

De Duitsers ruimden alle wat grotere resten op om ze weer te hergebruiken, want Duitsland had een groot tekort aan grondstoffen. Ze hadden een *Luftwaffe Bergebatallion 4* dat kon helpen als het in de buurt zijnde vliegveldpersoneel er niet uit



De herkenbaarheid van 20mm patronen; Can- USA- Brits

kwam. Elk wrak moest eerst vrijgegeven worden door de *Flieger-technische Gruppe*. Belangrijke radio- en radaronderdelen werden naar speciale instellingen opgestuurd. Verder zijn na de oorlog heel wat "ijzerboertjes" actief bezig geweest met het vergaren van metaaldelen.

Als een piloot, na aangeschoten te zijn, een goed uitgevoerde noodlanding maakt dan wordt er heel weinig tot niets meer van terug gevonden.

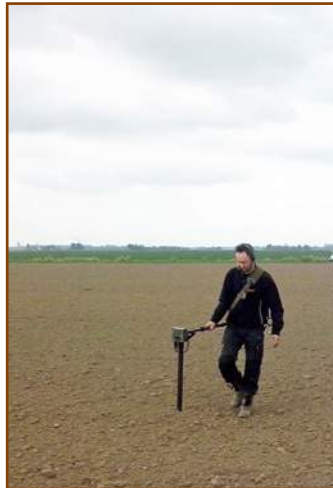
Als de gevonden onderdelen ver verspreid liggen, is het vliegtuig in de lucht geëxplodeerd. Als er dan ook nog een bomlading mee gemoeid is dan vind je heel veel kleine fragmenten. Soms kan aan de verspreiding van de gevonden onderdelen bepaald worden vanuit welke richting het vliegtuig neergestort is. Zijn er nog explosieven aan de orde dan moet de Explosieven Opruimingsdienst Defensie (EOD) er aan te pas komen.

Het veldonderzoek in de gemeente Bergen

Op het overzicht van de Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945 (SGLO) staat meestal vermeld waar de vliegtuigen gevallen zijn. Maar deze indicatie is in sommige gevallen niet altijd de goede. Zo heeft een vliegtuig dat in de buurt van de Papenbeek (Well) gevallen zou zijn, in Siebengewald een noodlanding gemaakt. Het vinden van de crashplekken is goed gelukt omdat van alle 13 vliegtuigen (oog)getuigen zijn gevonden. Behalve van twee noodlandingen zijn met de detector onderdelen teruggevonden en kon worden vastgesteld welk vliegtuig er gevallen was. De Vliegerberg in Bergen lag zelfs bezaaid met kleine onderdelen. Er is wel vijf maal gezocht om daar het "*Typeplaatje*" te vinden, maar het is helaas niet gelukt. Mooi is het als je een technisch onderdeel vind en dat je het kunt "matchen" met een foto van het origineel. Het veldonderzoek van de gevallen vliegtuigen is praktisch geheel gedaan door Joop Hendrix, lid van de Planehunters, met zijn rechterhand Sjaak de Veth en zij doen dit al diverse jaren. Het lijkt allemaal simpel spitwerk, maar het gaat natuurlijk om uit te zoeken van welk vliegtuig het gevonden onderdeel is/ waar het zat in het vliegtuig en om de gebeurtenis van de crash zo nauwkeurig mogelijk te analyseren. Al met al vergt het een gedegen kennis van oorlogsvliegtuigen en moet men alle vliegbewegingen kennen om het geheel goed te kunnen interpreteren. Het is eigenlijk een (vrijwilligers)vak op zich.



Joop Hendrix met detector



Werken met een diepzoeker



Sjaak de Veth met detector

16. Overzicht crashes en noodlandingen

Plaats	Datum/tijd	Type	Vlgtnr.	Bemanning	Crash/ noodlanding
Heijen	20/21-12-1942 20.15	Wellington Mk III	BJ589 156 Sqdn	2 Pow 3 †	Nabij Villa Helios F/Sgt. A.Proudfoot
	23-09-1944 16.30	Mustang P-51D	44-13996 352FG/328FS	1 *	Nabij Nieuwe Erf Maj. D.W.Blanchard
	28-09-1944 16.40	Typhoon Ib	MP125 137 Sqdn	1 †	Nabij Nieuwe Erf F/O D.W.Guttridge
	28-09-1944 16.40	Typhoon Ib	MN169 137 Sqdn	1 Pow	Diekendaal/ Brem P.O H.T.Nicholls
	28-9-1944 ca. 17.00	Messerschmitt Bf 109 G-14	460383 3./JG77	1 †	Links van Villa Helios Lt. H.Klinker
Afferden	22-02-1944 13.30	Boeing B-17	42-31510 379BG/524BS	6 * 4 Pow	Kuiken broederij 1e Lt. D.P. McCall
	24/25-12-1944 ? 23.30	Junkers Ju 87 D5	?	2 overleefd ?	Quin-ven U/O Ermas Girnatis
Siebengewald	18-09-1944 15.30	Douglas C-47A	43-15185 316TCG/365 Sqdn	5 Pow	Openbare school 1e Lt. H.Wharton
	28-09-1944 8.00	Typhoon Ib	JR497 438 Sqdn	1 Pow	Op de Belt, Bosweg F/O. A.H. Vickers
Bergen	12/13-05-1943 21.25	Lancaster Mk III	ED449 50 Sqdn	7 †	Aijermeer Sgt. F.Ward
	23/24-05-1943 2.33	Lancaster Mk I	W4919 101Sqdn	7 †	Achterk. Eendenven F/Sgt. J.H.T. Hayes
	28-11-1944 11.55	Typhoon Ib	MP183 440 Sqdn	1 Pow	Evenacker Aijen F/O. A.Frombolo
	21/22-02-1945 20.40	Lancaster Mk I	NN744 170 Sqdn	5 Pow 2 †	Vliegerberg F/Lt. T.C.B. Smith
Wellerlooi	1-1-1945	Junkers Ju 88 G-6	621582 4./NJG 3	4 †	Tuindorp Oblt. A. Györy
		Brits	USA	Duits	Totaal
Pow:	Prisoner of war	10	9		19 (36%)
† :	Overleden	20		5	25 (47%)
* :	Ontsnapt		7 (ontsnapt)	2 (overleefd)	9 (17%)
	Totaal	30 (57%)	16 (30%)	7 (13%)	53
	Crashes	8 (58%)	3 (21%)	3 (21%)	14



- 1e** 20 dec. 42, om 20.15 uur: Wellington III, bij Milieu station, Villa Helios
- 2e** 23 sept. 44, om 16.30 uur: Mustang P-51D, nabij het Nieuwe Erf
- 3e** 28 sept. 44, om 16.40 uur: Typhoon Ib MP125, nabij het Nieuwe Erf
- 4e** 28 sept. 44, om 16.40 uur: Typhoon Ib MN169, nabij het Diekendaal
- 5e** 28 sept. 44, om ?? uur: Messerschmitt Bf 109, Heesweg

1e Wellington III, UK bommenwerper



De Wellington bommenwerper en het embleem van het 156 Squadron.

Missie van de Wellington op 20 dec. 1942

Om 18.20 uur vloog er een missie van 222 vliegtuigen: 111 Lancasters, 56 Halifaxes, 39 Wellingtons en 26 Stirlings vanaf vliegveld Warboys (Cambridgeshire) naar Duisburg om te bombarderen.

De crewleden rapporteerden dat ze goed zicht hadden op de Rijn en havens. Ze hadden de bommen om 21.00 uur laten vallen vanaf een hoogte van 3 à 5 km aan de zuidkant van de havens en het rangeerterrein en er stond veel in brand. Er was weinig zwaar Flakgeschut van de Duitsers en maar 3 kegels van zoeklichten. Van Duitse zijde is geen bevestiging ontvangen over de omvang van de schade. Om ca. 22.30 uur waren de vliegtuigen terug op hun basis. Helaas voor de geallieerden ging deze aanval ten koste van 12 vliegtuigen: 6 Lancasters, 4 Wellingtons en 2 Halifaxes en dat is meer dan 5%. Een van de 4 Wellingtons werd neergeschoten op de heenweg en crashte in Heijen bij Villa Helios (nu milieu station). In de beginperiode, in 1942, vlogen de bommenwerpers nog zonder bescherming van eigen (nacht)jagers en waren daardoor een relatief makkelijke prooi voor de Duitsers.

Begin december was voor het Wellingtons squadron een zeer succesvolle periode geweest. De bombardementen op Frankfurt 2 december, Mannheim 6 december, Turijn 8 en 9 december, waren allen zonder verliezen. Jammer voor hen dat dit omsloeg. Op 20/21 december waren ze naast de ervaren piloot in Heijen nog een tweede ervaren piloot, enkele crew-leden en een week later nog een ervaren piloot kwijtgeraakt. Er zijn in december 1942 geen verdere vluchten meer ondernomen vanuit Bomber Command.

Crash

De Duitsers hebben gerapporteerd dat het vliegtuig is neergeschoten op 20 december 1942 om 20.15 uur, door Oberleutnant Reinhold Knacke met de nachtjager Messerschmitt Bf 110. Hij heeft 44 luchtgevechten gewonnen en is op 3 febr. 1943 gesneuveld bij een crash in Achterveld.

Er zaten 5 man in het vliegtuig; een Canadees en 4 Engelsen. Twee ervan zaten verbrand in het compleet uitgebrande vliegtuig. Eentje was zo zwaar gewond dat hij na goed en wel naar Villa Helios gebracht te zijn, aldaar overleed. De gesneuvelden werden alle drie naast de oprit van Villa Helios gelegd. De piloot G.A. Proudfoot, een rossige Schot van 52 jaar is met zijn parachute ¾ km vanaf het gevallen toestel terechtgekomen. Het was zijn derde missie in december 1942. James Madden, ca. 30 jaar, heeft bij de landing een been en twee ribben gebroken toen hij bij de boerderij van Harry Goossens, Brugfort (nu radio Goossens aan de Siebengewalseweg) op een ijzeren paal terecht kwam.

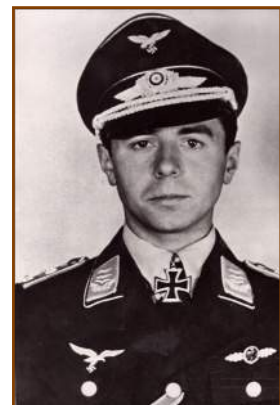
Dokter Hermans uit Gennep kwam met een auto van Muller uit Gennep om hem te verzorgen. Hij is naar het Canisiusziekenhuis in Nijmegen gebracht voor behandeling en heeft het overleefd.

NB: Het toeval wil dat de zus van Madden ten tijde van de crash in Nijmegen woonde.



Nabij de vroegere villa Helios is de Wellington gevallen. (GF)

De drie overleden crewleden zijn in eerste instantie in Venlo begraven en later overgebracht naar het Britse militaire kerkhof Jonkerbos bij Nijmegen. De twee crew-leden die de crash overleefd hadden werden gevangengenomen en de berichtgeving "Save and well" aan het Nederlandse Rode



De piloot Reinhold Knacke heeft de Wellington neergeschoten. Op een hoogte van slechts 300m. Het was zijn 38e luchtoverwinning.

20.12. 20.15 Uhr Abschuss 1 Vickers-Wellington etwa 200 m nördl. Heijen (etwa 20 km südostwärts Nijmegen) durch Nachtjäger; von Besatzung 2 Mann gefangen. *for San. MG & doorl.*

De Duitse rapportering van het neerschieten van het Engelse vliegtuig.(GF)

I. *[Redacted]* hasband has fractured his leg and two ribs, but is very well without danger of life. He is provided in Roman Catholic Hospital Nijmegen.
 II-Many thanks for letter I was deeply grateful. Please tell Jack our thoughts, prayers and love are always with him. All are well at home.
 III John Edward Madden Sgt R A F No. 42729. M Stalag IX C Arbeits Command 1249

Correspondentie via het Rode Kruis/ gemeente Bergen over de situatie van Madden

4099.
 Opgeve Britsche vliegers. het Nederlandsche Rode Kruis
 te GRAVENHAGE.
 21 December 42.
 Ik heb de eer U te berichten, dat in den omgeving van deze gemeente in den nacht van 20 op 21 December j.l. zijn neergesloegd twee Britsche vliegers, behoorende tot de bemanning van twee verwohllende vliegtuigen.
 Een dezer vliegers, genaamt Proudfoot, 52 jaar oud, is een Schot en was piloot van een Wellingtonbombermanwerper, welke alhier is neergesort. Proudfoot is volkomen ongedeerd.
 De andere vlieger is een Engelschman, genaamt Madden en vermoedelijc 28 tot 30 jaar oud. Hij was ~~zwaar~~ gewond, doch volgens opgave van een dokter niet doodelijk. Het type van het vliegtuig, tot welke bemanning hij heeft behoord is niet bekend. Hij is ter verzorging opgenomen in het St. Genitusziekenhuis te Nijmegen.
 Beide vliegers waren piloten en zijn door Duitsche militairen krijgsgevangen gemaakt.
 DE BURGEMEESTER VAN BERGEN.

1942		
PRINCEBUTEK STORRINGTON BELLEVILLE		
LAC	Hutton, Charles Fortune	RCAF
LAC	Hutton, Edsel Raymond	RCAF
LAC	Hutton, Gordon Walter	RCAF
LAC	Hyndman, Thomas Frederick	RCAF
Sgt	Hysert, Francis Oerton	RCAF
Sgt	Hysert, Arnold Wentworth	RCAF
WO	Hobson, Wallace Leslie	RCAF
WO	Hick, Douglas Gordon	RCAF
WO	Hick, Percy John	RCAF
WO	Hinson, Donald Clifton	RCAF
WO	Inglis, Andrew Shanks	RCAF
WO	Ingram, Kenneth James	RCAF
WO	Innes, Walter Harrison	RCAF
WO	Insigner, Theodor Marie	RCAF
WO	Irish, Jack William	RCAF
WO	Irwin, William John	RCAF
WO	Irvine, Douglas George	RCAF
WO	Irvine, James Frederick	RCAF
WO	Irwin, Walter Harrison	RCAF
WO	Irwin, George Kenneth	RCAF
WO	Irwin, John Regius	RCAF
WO	Irwin, Ken Sully	RCAF
WO	Irwin, William Dwyer	RCAF
WO	Ismay, Wilfred Herbert	RCAF
WO	Ismond, Clifford Gerald	RCAF
WO	Ismlson, Glenn Herbert	RCAF
WO	Iversch, Donald Murray	RCAF
WO	Iversch, John Andrew	RCAF
WO	Ivers, Donald Arthur	RCAF
WO	Izzard, Aubrey Ferguson	RCAF
WO	Izzard, Lawrence Theodor	RCAF
PO	Jacks, James Cornacher	RCAF
Rin	Jackson, Arthur Frederick	RCAF
FS	Jackson, Earl Morse	RCAF
FS	Jackson, Edward Earl	RCAF
FS	Jackson, Crankie Andrew	RCAF
FS	Jackson, Kenneth Robert	RCAF
FS	Jackson, Leonard Douglas	RCAF
FS	Jackson, Leonard Thomas	RCAF
HA	Jackson, Marcus Harry	RCAF
HA	Jackson, Robert James	RCAF
HA	Jackson, Ronald Adey	RCAF
HA	Jackson, Rutherford James	RCAF
HA	Jackson, Wallace Henry	RCAF
HA	Jackson, William	RCAF
HA	Jacobs, William Stewart	RCAF
HA	Jacobson, Milford Robert	RCAF
HA	Jacobson, Joseph Alfred	RCAF
HA	Jacques, Douglas Harold	RCAF
HA	Jacques, Alexander	RCAF
HA	Jainke, Walter Robert	RCAF
HA	James, Alan Frederic	RCAF
HA	James, Francis Gerald	RCAF
HA	James, Gerald Griffith	RCAF
HA	James, Robert Frederick	RCAF
HA	James, William Conroy	RCAF
HA	James, William Henry	RCAF
HA	James, William Patrick	RCAF
HA	Jamieson, John Beattie	RCAF
HA	Jamieson, John Murray	RCAF
HA	Jamieson, Jamieson, Robert David	RCAF
HA	Wt Off	RCAF
HA	Jamieson, Rowland	RCAF
HA	Jamieson, Stuart William	RCAF
HA	Jamieson, William	RCAF
HA	Jamiszewski, Franciszek	RCAF
HA	Jaquet, Stuart Arthur	RCAF
HA	Jardine, Douglas Graham	RCAF
HA	Jason, William	RCAF
HA	Jay, Clyde Homer	RCAF
HA	Jay, David Joseph	RCAF
HA	Jazar, Romeo Nicholas	RCAF
HA	Jean, Donald Thompson	RCAF
HA	Jelley, Basil	RCAF
HA	Jennings, Ernest Norman	RCAF
HA	Jerry, Samuel	RCAF
HA	Jeffs, Richard Norman	RCAF
HA	Jesko, Oswald James	RCAF
HA	Jennette, Francis Charles	RCAF
HA	Martinou, RCAF	RCAF

L. Melding van de Gennepse burgemeester aan het Rode Kruis van de twee gevangen genomen vliegeniers.(GF)

R. Jackes memorial Mount Pleasant Cemetery, Toronto, Ontario, Canada-Find a grave. (GF)

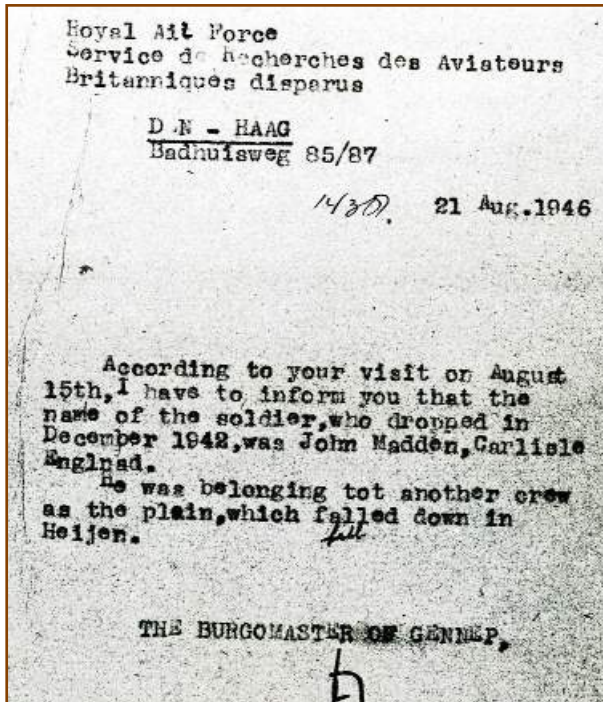


L. De graven in het Jonkerbos van de 3 gesneuvelde crew-leden: Calvert, Wallis, Jackes.(GF)

M. Jackes memorial - Canadian Virtual War Memorial (GF)

R. Oberleutnant Knacke is op 3 februari 1943 gesneuveld in Achterveld, Nederland.

Hij werd 24 jaar oud. Hij is begraven in Ysselsteyn (GF)



*Bo. In 1948 was John Madden op bezoek en is hij op de crashplek geweest.
LnR. John met zijn vrouw, Gerrit Franken, Harry Goosens en een Nijmegenaar. (GF)
L. Melding van dit bezoek door de Gennepse burgemeester aan de RAF. (GF)*

Kruis werd verzorgd door de Gennepse burgemeester Jan van Banning.

Verschillende mensen, o.a. Karel Lucassen en de familie Janssen uit Heijen zagen het brandende vliegtuig neerkomen, kort na acht uur op een donkere avond in december 1942. Het is niet bekend of het toestel zijn bommen gelost had of dat ze er nog in zaten bij de crash.

Bemanning

Piloot	G.A.	Proudfoot	RAF	Pow/ Stalag Luft 3
Navigator	Malcolm R.	Wallis	RAF	Jonkerbos
Wo ag*	Cyril	Calvert	RAF	Jonkerbos
Wo ag	John E.	Madden	RAF	Pow/ gewond
Air gunner	James C.	Jacks	RCAF	Jonkerbos

* radiotelegrafist en boordschutter



L. De stapel restonderdelen die verzameld zijn van de Wellington. (HvA)

M. Sigarendoos van een van de crew-leden (GF)

R. In 1999 nog gevonden cable-cutter: zat aan de voorkant van de vleugel om de lijnen van de versperringsballonnen door te knippen. (GF)

2e Mustang P-51, USA jachtbommenwerper



De Mustang P-51 en het embleem van het 328 Fighter Squadron, 352 Fighter Group

Missie van de Mustang P-51 op 23 sept. 1944

In het kader van de operatie Market Garden streken op zaterdag 23 september 1944, 350 Waco-zweefvliegtuigen neer op het landingsterrein Oboe bij Overasselt, 15 km zuidwestelijk van Nijmegen. Ze waren vanaf een vijftal Engelse vliegvelden gesleept door C-47 Skytrains, bij ons gewoonlijk Dakota's genoemd.

De 'gliders' voerden ca. 2.900 man luchtlandingstroepen aan en verder nog jeeps, gevechtswagens, munitie en voorraden. Tenslotte werden uit veertig Dakota's nog ruim vijfhonderd Poolse parachutisten gedropt.

Vanuit Engeland was de luchtvloot geëscorteerd door een groot aantal Amerikaanse jagers: 40 Lightnings, 136 Thunderbolts en 410 Mustangs. Die hadden bovendien tot taak om in het gebied rond Nijmegen vijandelijke vliegtuigen uit de buurt te houden en het vijandelijke Flakgeschut buiten werking te stellen.

Eén van de veertien jagers, die na afloop van de operatie als 'missing in action' werden geboekstaafd, was een P-51 Mustang met als ervaren piloot major Jack Blanchard van het 328ste Fighter Squadron.



Jack Blanchard in zijn Mustang P-51 op 23-09-1944 (Sam Sox)



Jack, in het midden, met zijn maten.(GF)



De plek waar de Mustang P-51 gevallen is en waar recent nog kleine onderdelen van het vliegtuig gevonden zijn. (JH)

Crash (uit een artikel in dec. 1987 van M. Willemsen uit Venray)

De zesde vlucht naar vijandelijk gebied verliep voor de uit Californië afkomstige Blanchard minder gunstig dan hij had gehoopt. In de namiddag (16.30 uur Engelse tijd) werd zijn toestel, tijdens een verkenning van het gebied ten zuiden van Nijmegen, door Duits luchtafweerschut getroffen. Hij was gedwongen uit zijn brandende vliegtuig te springen tussen Afferden en Siebengewald. Hij deed dit op een hoogte van slechts 350 meter en zag, hangende aan zijn parachute, zijn Mustang te pletter slaan. Hoewel hij bij zijn sprong met zijn knieën in aanraking was gekomen met de duikende machine was hij goed aan de grond gekomen. Jack landde in het buurtschap Nieuwe Erf, in de achtertuin van de boerderij van Van Boekholt, een Rijksduitsers. Op zijn boerderij zaten een groot aantal onderduikers en zelf was hij ook ondergedoken omdat hij had geweigerd in Duitse dienst te gaan.

Eén van de onderduikers, Cor Kemper uit Den Haag) die een beetje Engels sprak, verborg de parachute van Blanchard, gaf hem burgerkleding en bracht hem naar een in de buurt gelegen bosje, waar de Duitsers hem niet zo makkelijk zouden vinden.

Drie dagen later werd de piloot door waarschijnlijk dezelfde onderduiker, naar Afferden gebracht, naar de bakkerij van de weduwe Harrie Kool. Jan Kool, broer van Harrie sprak engels. Jack moest daar drie weken op een zolderkamer huizen omdat er bij de burens Duitsers waren ingekwartierd. Overigens kon hij ook maar zeer moeilijk lopen vanwege zijn beenblessures. De kapelaan bracht hem naar Hein van Wees, Had 7 jaar in het Indische leger gediend en sprak engels.

Op 13 oktober bracht van Wees hem van Afferden naar Siebengewald, naar de boerderij "De Grote Horst" van Theo Theunissen, die familie was van Kool.. Van Wees was daar zelf ook ondergedoken, met nog meer onderduikers, meest uit eigen land maar ook een Joegoslaaf en

dat zij met gevaar voor eigen leven en met behulp van haar onderduikers en ondanks de in de onmiddellijke nabijheid liggende Duitse militairen 'n Amerikaanse Piloot, namelijk Majoor Jack D. Blanchard, escade-commandant, die met zijn vliegtuig bij de boerderij was neergestort, van burgerkleden heeft voorzien en de parachute opgeruimd heeft, waarna een onderduiker de Amerikaan verstopte in een hol in het bos, alwaar zij hem gedurende 14 dagen van voedsel heeft voorzien (de piloot is daarna verder getransporteerd);

dat deze onderneming niet zonder gevaar was geweest, bleek al zeer spoedig uit de uitgebreide speurtochten die de Duitsers ondernamen naar de ontvluchte piloot;

Uit het verslag van Maria Boekholt in Historisch Heijen blijkt dat het helpen van piloten weliswaar begrijpelijk was, maar wel een gevaar voor eigen leven inhield.

1. Mar 15, 1945

Dear Mother Kool & family:-
 It has been a long time since we were all together having dinner in the chicken coop on Theunissen's farm. I sure hope everyone is in good health and that living is not too hard by now.

I don't know how to thank you all for taking care of me so well and risking your lives so many times. I hope that some time I will be able to repay you.

In song I haven't written some but the American Intelligence would not

De 1e blz van de bedankbrief die mevr. Kool na de oorlog van Jack kreeg. Tijdens de oorlog mocht hij geen brief versturen naar het oorlogsgebied. (GF)

rivier kon dit plan van de Ondergrondse in Bergen echter geen doorgang vinden. Op 18 november begonnen de Duitsers in Bergen jongelui op te pakken voor hulp bij de aanleg van verdedigingswerken in de grensstreek. Omdat het erg riskant begon te worden in het dorp vroeg Piet van Mill, van het verzet in Bergen, aan Hein van Wees om de vluchteling maar weer te komen halen!

Gevaarlijke rit

De rit van 8 kilometer werd deze keer overdag gemaakt. Onderweg moesten diverse Duitse wachtposten en een vers aangelegde tankgracht worden gepasseerd. De piloot, die meer verstand had van vliegen dan van fietsen, werd bij een noodbruggetje staande gehouden door een Duitse wacht. Hein van Wees, die Jack Blanchard op korte afstand volgde redde ook hier de situatie.

Hij wist de Duitsers wijs te maken dat hij een ongelukkige man begeleidde, die hulp nodig had. De begripvolle soldaat pakte toen de fiets van de Amerikaan, bracht die over het bruggetje en gaf hem weer terug met de woorden 'Bitte schön'.

Daarna bereikte men zonder verdere avonturen weer het vertrouwde adres, de boerderij van de familie Theunissen in Siebengewald. Deze was inmiddels verlaten door de bewoners omdat ze waren geëvacueerd. Blanchard huisde aldaar de meeste tijd in een kippenhok, waar Van Wees hem af en toe eten bracht en soms een spelletje poker met hem deed.

Na verloop van tijd begon de situatie echter onhoudbaar te worden. De bezetters waren voort-

een gedeserteerde Duitser. Blanchard kreeg een veilige schuilplaats in het hooi, van waaruit hij bij gevaar het veld kon invluchten.

Duits bezoek

Op zekere dag was het wel even schrikken toen er onopgemerkt een Duitse officier de keuken binnenstapte. Hij ging naast de piloot aan de tafel zitten en gaf hem een amicaal schouderklopje.

Blanchard reageerde heel onnozel en hield zijn kiezen stevig op elkaar. Van Wees, die ook aan tafel zat, redde de situatie door de Duitser te vertellen dat Jack een onnozele, ongelukkige man was. Terwijl Van Wees de Duitser aan de praat hield kon de "onnozele man" zich ongemerkt uit de voeten maken.

Na een Duits bevel tot evacuatie van de mensen van de Belt, op 3 november 1944, verhuisde Blanchard via Van Wees naar de familie Thissen in het Limburgse Bergen.

NB: de rest van Siebengewald is op 28-01-1945 geëvacueerd.

Het plan was hem, vanuit dit aan de Maas gelegen dorp, naar de andere oever te brengen, die in Engelse handen was.

Vanwege de strenge bewaking van de

durend bezig nog achtergebleven bewoners uit hun huizen te verdrijven en ook het verkrijgen van etenswaren werd een steeds nijpender probleem.

Hannes Weijs

Van Wees besloot via een tussenpersoon de hulp in te roepen van Hannes Weijs, een inwoner van Siebengewald, die van de Duitsers niet behoefde te evacueren. Hij onderhield zeer goede betrekkingen met Duitse burgerlijke en militaire instanties in het Duitse grensgebied (Goch en Kleef), die, voor zover ze niet anti-nazi waren, in elk geval gevoelig waren voor boter, sigaren, chocolade en geld. Hannes Weijs bleek ook nu weer bereid als redder in de nood te fungeren. Op 20 januari 1945 liet hij Blanchard door enkele bekenden (A. Kersten en J. Jetten) overbrengen naar zijn woning. Met behulp van Janssen uit Goch, 60 jaar en een Gestapo-kennis van Weijs, werd het plan geboren om Weijs zelf, een vriend van hem (Peters, de secretaris van de burgemeester) en de Amerikaan, zogenaamd als spionnen over de Maas te zetten. Janssen had dit al een keer eerder geregeld met twee Belgen en een Fransman.

Hulp van de vijand

Op 22 januari reden de drie, onder begeleiding van de Gestapo-officier en een andere Duitse officier, in burger, in een Duitse auto naar Bergen. Daar kwamen ze in contact met weer een andere Duitse officier, in uniform, die hen naar de Maas bracht. Aan de oever lag een rubberboot klaar voor de overtocht. De twee Nederlanders en de Amerikaan stapten samen in met een Duitse soldaat die hen naar de overkant zou brengen. De Engelse zijde van de rivier kon echter niet worden bereikt. Met een touw, dat aan de boot was bevestigd werd deze toen weer teruggetrokken naar de Duitse kant. Een tweede poging met twee Duitse soldaten aan de riemen, had wel succes. De drie 'spionnen' stapten op de Engelse oever van boord en de Duitsers roeiden terug naar hun eigen linies. Gewapend met een witte vlag liep het drietal in het nachtelijk duister het reeds bevrijde gebied binnen. Tegen het aanbreken van de ochtend bereikten ze een huis, waar ze een Engels legervoertuig zagen staan. De Amerikaan sprak een Britse militair aan die weer iemand anders te hulp riep. Deze bracht het drietal over naar een brigadier en enige tijd later werden ze aan een 'security'-verhoor onderworpen. Na dat verhoor was Blanchard weer een vrij man en werd op 25 jan. naar de 83 Gp RAF te Eindhoven gebracht. Maar voor Weijs en Peters liep het minder goed af. De ondervragers waren kennelijk tot de conclusie gekomen dat de twee Nederlanders 'echte' spionnen waren. Zij werden in Eindhoven gearresteerd en moesten ruim vijf maanden doorbrengen in gevangenissen in Tilburg, Deventer en Utrecht (fort Blauwkapel).

Eerherstel voor Weijs

Pas in 1950 werd Weijs, na een zeer uitvoerig onderzoek, volledig gerehabiliteerd. Bij Koninklijk Besluit van 3 februari 1950, nr. 24. werd hem de Bronzen Leeuw, de op één na hoogste onderscheiding, toegekend. Op 19 juni 1950 werd deze hem in de Ridderzaal te 's

Gravenhage door Z.K.H. Prins Bernhard uitgereikt.



Jack herenigd met zijn gezin.(GF)

In het KB werd o.m. gezegd dat Weijs van 1940 tot 1945 inlichtingen van militair belang had doorgegeven betreffende sterkte, opstellingen en benamingen van vijandelijke troepen in Noord-Limburg en het vijandelijke gebied rondom Goch. Voorts, dat hij een aantal bemanningsleden van geallieerde vliegtuigen had geholpen om weer hun eigen linies te bereiken. Een viertal van hen had hij zelfs in het Duitse grensgebied opgehaald. Tenslotte, dat hij eind 1944 een Amerikaanse vliegenier

(Blanchard) persoonlijk naar de Britse linies had gebracht. Niet vermeld was dat Weijs erin slaagde met behulp van het Arbeitsamt in Goch, honderden mannen uit Noord-Limburg, die verplicht waren tewerkgesteld in het Duitse grensgebied, naar hun haardsteden te laten terugkeren. Evenmin, dat hij kans had gezien om Dr. J. van Banning, destijds Burgemeester van Gennep, die zich, al flink toegetakeld, in Duitse gevangenschap bevond terug te halen naar ons land waar hij onmiddellijk onderdook. Dr. van Banning was gevangen genomen omdat hij had geweigerd inwoners van Gennep aan te wijzen voor het verrichten van 'Schanzarbeit' in het grensgebied.

Welke Duitsers Blanchard hebben geholpen bij zijn ontsnapping en waarom ze zo bereidwillig waren, viel niet meer te achterhalen. Maakten ze deel uit van het verzet, dat - op zeer bescheiden schaal - ook in Duitsland aanwezig was of wilden ze, toen het voor de meest verstokte nazi wel duidelijk was dat de oorlog verloren was en het Derde Rijk ten onder zou gaan, hun eigen hachje redden?

Weijs, die na de oorlog even weinig spraakzaam was als tijdens, zou die vraag uiteraard hebben kunnen beantwoorden. Maar hij verwisselde op 23 juli 1979 - op hoge leeftijd - het tijdelijke voor het eeuwige. In een 'in memoriam' bij het overlijden van Hannes Weijs schreef **Dr. Banning:**


"In de noordpunt van Limburg zal hij als een legendarische figuur blijven voortleven. In stoere

Col Jack Damon Blanchard

[Memorial](#)
[Photos](#)
[Flowers](#)

[Share](#)
[Edit](#)

[Learn about sponsoring this memorial...](#)

<p>Birth: Nov. 1, 1915 Santa Monica Los Angeles County California, USA</p> <p>Death: Aug. 9, 2004 Newport Beach Orange County California, USA</p> <p>He is survived by his wife of 62 years, Janet, two daughters Sherril (Presar), Bonnie (Serres), two sons, Robert Howard and Richard Damon, 7 grandchildren and 5 great-grandchildren.</p> <p>We will always remember his enormous love of life and family, his memory will be cherished forever, we will love him eternally.</p> <p>Burial: Riverside National Cemetery Riverside Riverside County California, USA</p> <p>Created by: Melinda (Mindy) Gibson Record added: Aug 16, 2004 Find A Grave Memorial# 9328554</p>	 <p>Cemetery Photo Added by: Anonymous</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; text-align: center;"> Add a photo for this person </div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; text-align: center;"> Request A Photo </div> </div> <p style="font-size: small;">Photos may be scaled. Click on image for full size.</p> <div style="border: 1px solid gray; padding: 2px; text-align: center; margin-top: 10px;"> Leave flowers and a note </div>
--	--

Begraafplaats van Jack Blanchard (GF)

JACK DAMON BLANCHARD

[Obituary](#)
[Condolences](#)

BLANCHARD, Jack Damon (88)

Colonel Jack Blanchard, USAF (Retired), was born Nov 1, 1915, in Santa Monica and passed away on Aug 9, 2004, in Newport Beach, CA. He is survived by his wife of 62 years, Janet, two daughters, Sherril (Presar), Bonnie (Serres), two sons, Robert Howard and Richard Damon, 7 grandchildren and 5 great-grandchildren. We will always remember his enormous love of life and family, his memory will be cherished forever, and we will love him eternally.

Interment will be at Riverside National Cemetery, Monday, Aug 16 at 11:45 AM.

Donations may be made in his name to Hospice Support, VNA, 2500 Redhill Avenue (#105), Santa Ana, CA 92705.

Published in the Los Angeles Times on Aug. 13, 2004

Het overlijdensbericht met zijn levensverhaal (GF)

ijver bouwde hij een groot transportbedrijf op, maar meer nog door zijn eenvoudige hartelijkheid en vriendschap was hij de ongekroonde koning van Siebengewald. Zijn populariteit was goed voor vele raadszetels en een langdurig wethouderschap. Maar nog meer was hij toeverlaat in oorlogstijd".

Met erkentelijkheid, voor verstrekte informatie, aan de heren H. van Wees, J. Piron, J.J. Daemen, H. Meijer, H. Talen van Doc. Centrum Volkel, de Kanselarij der Nederlandse Orden en de National Archives te Washington.

Op 15 nov.1945 schrijft Jack Blanchard een bedankbrief naar zijn onderduikadres: Maria Kool in Afferden. Hij laat weten dat hij wel eerder een brief had willen schrijven, maar de American Intelligence dit tot nu toe verboden had. Hij had van de Nederlandse Council gehoord dat er een tekort aan voedsel en kleding was in Holland. Daarom heeft hij enkele dingen opgestuurd die mogelijk gebruikt kunnen worden. Hij laat weten dat hij ook een brief gekregen heeft van iemand van de familie Weijs. Hij hoopt ook nog een keer naar Holland te kunnen komen.

Levensloop van de piloot Jack Blanchard

Geboren: 1-11-1915 te Santa Monica, USA
In militaire dienst: 9-9-1940
Gecrasht: 23-7-1942 te Glendale, USA (gered met parachute)
WO II bases: 29-8-1944 vliegveld Bodney, Engeland
Gecrasht: 23-9-1944, Nieuwe Erf (gered met parachute)
Ondergedoken: tot eind januari 1945
Overgebracht naar bevrijd gebied/ over de Maas: eind januari 1945
Gestorven; 9-8-2004 te Newport Beach, USA



Recent gevonden kleine onderdelen (JH)



Groot stuk aluminium plaatwerk (HvA)



Recent gevonden onderdeel met het nr. 109; is van een P-51 (JH)

3e Typhoon Ib MP125, UK jachtvliegtuig**4e Typhoon Ib MN169, UK jachtvliegtuig**

De Typhoon Ib en het embleem van het 137 Squadron

Missie van de Typhoon Ib op 28 sept.1944

De Typhoons waren jachtbommenwerpers wat betekende dat deze ingezet werden vanaf net bevrijdde vliegvelden kort aan de frontlinie. Hun doelen waren "tactisch" wat betekende dat deze vaak kleiner waren (tanks, troepen, bruggen etc.) en last-minute acties werden aangegeven door de Engelse grondtroepen (Close air support/ nabije luchtsteun). Logisch gevolg is dat de vliegvelden zich met de frontlijn mee verplaatsten, wat goed te zien is in de chronologie. Ook van Duitse zijde begaf men zich soms op bevrijd gebied. Zo is een geval bekend uit



*Groepsfoto van het 137 Squadron, gemaakt in Normandië in 1944.
Guttridge is zittend 3e van R. met pijp, Nicholls is zittend 3e van L. (GF)*



*Bo. Pilot Henry T. Nicholls in Frankrijk in 1944.
Foto ontvangen van zijn collega John Colton. (GF)*

L. Henry T. Nicholls

Eindhoven waarbij een Duits gemotoriseerd luchtafweer dichtbij het vliegveld kwam en hier opstijgende Typhoons onder vuur nam!

Zoals reeds aangegeven bij het verhaal van de Messerschmitt Bf 109 was er op 28 september 1944 een luchttoerlog in de regio aan de gang. Dit was overigen niet alleen op die dag het geval, het was een dagelijks gebeuren in die periode. De Operatie Market-Garden was dan weliswaar voor de geallieerden niet goed afgelopen, maar men bleef de Duitse regio bestoken. Op een zeker moment moesten de geallieerden een keer ergens de Duitse grens over. Men nam aan dat dit niet zonder slag of stoot zou gaan gebeuren en op veel tegenstand van de Duitsers zou stoten. Alles wat de geallieerden daarbij kon tegenwerken moest dan ook kapotgeschoten worden.

Dagelijks voerden daarom de Typhoons gewapende verkenningsvluchten uit. Dat gebeurde in groepjes van acht (soms 11) vliegtuigen die meestal driemaal per dag op willekeurige tijden een uurtje rondvlogen in het gebied Kranenburg-Emmerich-Cleve-Goch. Ze speurden en beschoten dan spoorlijnen- colonnes- gecamoufleerde opstellingen- Flak afweergeschut.

Op 28 september begon de morgen met regen, maar na het ontbijt brak de zon door.

Goed weer dus en goed zicht.

Vertrek 9.56 uur en terug om 10.52.

Ze vlogen met acht Typhoons vanaf Eindhoven. De MP125 met de piloot Guttridge was er ook

OPERATIONS RECORD BOOK			Page No. _____
in F.R. and A.C.I., II., chapter XX., and		of (Unit or Formation) 137 Squadron.	No. of pages used for _____
Date	Time	Summary of Events	SECRET.
27.9.44		I was wrong - there is more rain, and we are getting it. Still, a few bright intervals during the day, of which we took full advantage. P/O PEDERSON and P/O COPEMAN brought us two new planes to replace U (SGT. BUTLER) and D (W/O PIKE'S prang). Our new C.O., S/LDR. (TIM) BROUGH, D.F.C., arrived from 182 Squadron. A mild celebration and next day's work lined up. Squadron did three ops during the day, mainly against enemy infantry and guns. Three good shows - all back safe.	
28.9.44		Day opened with even more rain - No wonder they have Dykes here. Manchester isn't a patch on it. However, the sun won through soon after breakfast, and the Squadron performed 3 ops during the day. P/O. GATES returned from U.K. with a new plane - B for beer. Third op of the day was an Armed Recce and cost us two good pilots. P/O D.W. GUTTRIDGE - blown to pieces in mid-air, and P/O H.T. NICHOLLS, who baled out, but drifted away towards Germany. A new pilot, W/O N.F. SWIFT (Australian), arrived, was a welcome addition to the Squadron.	

							Page No. _____
Date	W/O A/c Type & No.	Dist. Crew	Time	Up	Down	Summary of Events Details of Sortie or Flight	References in Appendix
28.9.44	MN 980	P/O W.B. SHORT.					
	ED 576	P/O L. WACKER.					
	MN 198	P/O M.P. PEDERSON.					
	MN 586	S/L E.F. BROUGH.					
	MP 125	P/O H.P. ISAACHSEN.					
	MN 475	P/O J.M. MANDESS.	12.46	13.35		11 R.P. Typhoons, together with G/C GREEN, D.S.O., D.F.C., leading, were detailed to attack a concentration of Infantry in a wood at E.3830. Red smoke indicated the target and all R.P.s were seen to burst in the target area. One aircraft returned early with technical trouble.	
	MN 169	P/O J. J. ...					
	MN 131	P/O L. J. ...					
	MN 627	P/O M. J. ...					
	MN 928	P/O E. ASHORTH.					
	JP 504	P/O K.B. BRAIN.					
	MN 586	S/L E.F. BROUGH.					
	MN 198	P/O M.A. BERRY.					
	MN 475	P/O J. GATES.					
	MN 640	P/O J. B. ...					
	MN 169	P/O H.T. NICHOLLS.	16.12	17.09		8 R.P. Typhoons, led by S/L BROUGH, D.F.C., were detailed to carry out an Armed Recce of the area BROSCH - CLEVE - KRANENBURG - APPERDEN - GOCH. No movement was seen on road or rail and no attacks were made. Intense, accurate heavy and light flak was encountered near KESSEL and P/O GUTTRIDGE and P/O NICHOLLS were both hit. The latter baled out and was last seen drifting North, but nothing was seen of the former.	
	MP 125	P/O D.W. GUTTRIDGE.					
	ED 576	P/O A. R. ...					
	MN 627	P/O H.A. COPEMAN.					

Operational Narrative for September, 1944. (Continued)

28th Sept. Flying commenced at 06.40 hrs. and the improved weather continued till 18.30 hrs. A total of 110 sorties was flown, mainly on Armed Recces, in the Arnhem - Americh - Cleve - Goch area, and in direct support of our ground troops N.W. of Eindhoven. On the former missions, trains, MET, and fuel dumps came in for most attention, five of the former being destroyed and one damaged and three MET destroyed and three damaged. On one of these missions 137 Squadron lost P/O. Guttridge and P/O. Nicholls, shot down by flak near Kessel, the latter, however, was seen to bale out and may be safe.

On the close support missions infantry in a wood N.W. of Eindhoven were attacked on two occasions by 247 and 137 Squadrons at the same time as microphones were being used to induce the Huns to surrender rather than suffer further attacks from Typhoons; by the end of the day nearly 100 Huns had given themselves up.

247 Squadron were unlucky to lose P/O. Lee (Aus.) on one of these attacks, the tail of his a/c. being seen to come off in the dive.

Bovenstaand drie verschillende RAF-rapporteringen over het verlies van de twee Typhoons MP125 en MN169 op 28 sept. 1944.(GF)



*Bij de resten van de Typhoon MP125 op Nieuw Erf.
LnR: Paul Franken, Toon Franken en Gert Franken. Toon is de vader van Gerrie Franken. (GF)*

bij. Ze hadden opdracht om de trein die vanaf Geldern naar het noorden reed aan te vallen. Het bleek een stilstaande wagon te zijn en de instructies waren om die niet aan te vallen. Ze hadden wel zes Duitse opslagplaatsen in een bos gezien, beschoten en er was een grote vuurzee te zien na de aanval.

Vertrek 12.46 uur en terug om 13.35.

Ditmaal met 11 Typhoons. Doel was om een troepenconcentratie van de infanterie aan te vallen in een bepaald bos. De leider van hun groep gaf het doel aan middels een rood rookgordijn. Alle meegenomen raketten werden afgevuurd in het betreffende gebied.

Vertrek 12.46 uur en terug om 13.35

Met acht Typhoons een rondgang gemaakt, maar er werden geen bewegingen gezien op de wegen en op het spoor. Er werden geen aanvallen gepleegd. Nabij Kessel (Dld) was intensief en accuraat licht en zwaar Flakgeschut geconstateerd. Hierbij werden de beide Typhoons MP125 en MN169 geraakt. De piloot H.T. Nicholls van de MN169 was eruit gesprongen. Hij werd door zijn collega's zwevend in de lucht in noordelijke richting gezien. Van de MP125 (piloot Guttridge) hebben collega's niets meer gezien. Aldus de militaire rapportering.



Graf van David William Guttridge op Rheinberg War Cemetery (GF)

Crashes

De beide vliegtuigen zijn op 28-09-1944 om 16.40 uur neergeschoten.

Er zijn enkele ooggetuigen van de crash. Volgens hen is het afweergeschut niet dat van Kessel. Math Wilbers heeft gezien dat de beide toestellen werden beschoten door het Flakgeschut dat stond opgesteld op de Belt tussen Schoofs en Holtmeulen. Daar stonden er drie stuks van in een sloot, gecamoufleerd met gaas.

Clemens Franken zag het ook gebeuren. Hij was op de Starterse Hei aardappelen aan het rooien toen hij zag dat 3 à 4 vliegtuigen nog een rondje over de Flak maakten. Van een toestel werd een stuk van de staart afgeschoten en het toestel kwam neer aan de linker kant van de Siebengewaldse weg. Het andere toestel is neergestort in Krebbers zijn bosje op de Schaafseweg.

Volgens hem was het de Flak die opgesteld stond bij Pet Vermaaten op de Belt, op Duits gebied.

De MN169 stortte neer op de Diekendaal bij Roelofs. De piloot Nicholls is eruit gesprongen en werd gevangen genomen. Voor zover



In het open veld was in 2000 de crashplek van de MP125 nog goed te zien als een zwarte plek. (GF)

bekend had hij ernstige brandwonden, kon hij niet lopen en werd hij op een fiets naar het ziekenhuis in Goch gebracht. Echter niet voordat hij naar de crashplaats van de MP125 was gebracht om zijn verongelukte collega Guttridge te identificeren.

'Cornishman' (uit Cornwall) Henry Nicholls is een van de weinige piloten, die als een buitengewoon goed oorlogsvlieger van het schiereiland Malakka in 1942 wist te ontvluchten. Hij wist te overleven en uit gevangenschap van de Japanners te blijven. Uiteindelijk wist hij terug te keren naar Engeland. Daar werd hij piloot bij het Typhoons Squadron 137.

Bij deze eenheid maakte hij begin juli tijdens twee nachtelijke vluchten, met zijn toestel drie vliegende bommen (V1/V2?) bij de Franse kust onschadelijk. Tijdens de tweede vlucht raakte hij met zijn boordkanon de staart van de bom, die vervolgens in de zee explodeerde. Dit gebeurde op een hoogte vliegend van 750m.

Hij vloog zijn toestel, zonder verdere belangrijke gebeurtenissen en als een afzonderlijk vliegend vliegtuig (niet meer in formatie) alleen over het Kanaal terug en arriveerde voordat het hele squadron aankwam voor nieuwe grondbombardementen.

Nicholls was op 4 augustus 1944 nog een keer betrokken bij een speciale actie.

Omstreeks 12 uur zijn er vier Typhoons de Oosterschelde ingevlogen en tussen 12 en 13 uur werd de SAT12 succesvol onder vuur genomen door de piloot W.A. Flett. Het schip is daarbij in brand gevlogen en de munitiekamer is ontploft.

Rond 16 uur zijn er wederom vier Typhoons (2 met raketten, 2 fighters) de Oosterschelde in gevlogen om de gevolgen van de eerdere aanval op de 2.000 tonner die voor de kust van Noord-Beveland lag te aanschouwen. De piloten Ashworth, Gates, Nicholls en Holder vlogen tijdens deze aanval over twee coasters van 400/500 tons en een kleine stil liggende M/V-er. Ze hebben deze weer met succes aangevallen. De SAT12 was inmiddels gezonken.

Tijdens deze gevechtshandeling is de Typhoon van Holder neergestort en hij is verongelukt.



Harry Reintjes heeft 's avonds, toen de Duitsers bij het toestel stonden te waken, onder de ogen van de Duitsers de wielen van het vliegtuig MP125 door de graaf mee naar huis genomen. De door Harry en broer Joseph zelf gebouwde tractor met de achterwielen van de Typhoon MP125. (Foto uit: Boeren in Heijen van Jacques Urselmann)

De Typhoon van Nicholls werd nabij Colijnsplaat door Flak beschadigd, maar de piloot slaagde erin om de basis alsnog te bereiken.

De crashplaats in Heijen van de MN169 is inmiddels bebouwd en er kan niet meer gedetecteerd worden naar onderdelen. Wel is bekend dat op dit terrein bij het bouwrijp maken 20mm munitie en vliegtuigresten gevonden is. Aldus heeft Don Hermens verteld, die toen bij de gemeente Genneep werkte en belast was met bouwvergunningen. Hij noemde zelfs dat het om een Typhoon ging.

De MP125 crashte op het Nieuwe Erf tegenover het huis van Henry Urselmann, nu Henk Hendriks. De piloot D.W. Guttridge kwam daarbij om het leven. Hij werd in eerste instantie begraven op het kerkhof van Hommersum en is op 25-06-1946 herbegraven op het Rheinberg War Cemetery.

Bemanning

Piloot MN169
Piloot MP125

Henry T. Nicholls
David William Guttridge

RAF Pow
RAF Rheinberg War Cemetery



Harry Urselmann bij de onderdelen van de motor van de Typhoon MP125.(HvA)

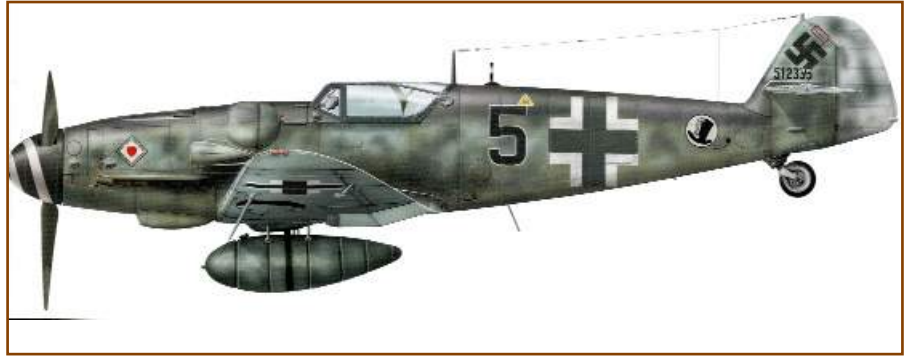


Dozen vol onderdelen van de Typhoon Ib MP125 (HvA)

NB: Van de andere Typhoon (MN169) die op Diekendaal (nu industrieterrein) gevallen is, is bekend dat er wel spullen gevonden zijn, maar er is niets van bewaard gebleven.



5e Messerschmitt Bf 109, jachtvliegtuig



De Messerschmitt Bf 109 (met een Droptank) en het embleem van Jagdgeschwader 77

Missie van de Messerschmitt Bf 109 op 28 sept. 1944

Op 28 sept. 1944 was er in de omgeving het reeds genoemde grootscheeps luchtgevecht aan de orde. Er namen 196 Spitfires en 52 Typhoons aan deel die een gewapende verkenning en grondaanvallen uitvoerden. In totaal zijn er op die dag, alleen al in de gemeente Bergen, vier vliegtuigen (drie Typhoons en een Messerschmitt) gevallen. De Messerschmitt die in Heijen gevallen is had de opdracht: Beschieten van de geallieerde jachtvliegtuigen en andere laagvliegende vliegtuigen in het westelijke bestrijdingsgebied.

Crash

Tijdens het luchtgevecht werd de Messerschmitt aangeschoten. Het is toen neergestort tegenover het huis van meester Vullings in het bos aan de Heesweg. Het toestel was compleet vernield en het waren een en al brokstukken. De piloot, Helmuth Klinker, 21 jaar en in 1923 geboren te Rehm, is met zijn parachute neergekomen aan het einde van de Heesweg op de kruising rechts bij de drie vijvers en links naar Villa Helios. Het ruggedeelte van de piloot hing in een boom met een half geopende parachute. Het hoofd lag op de grond en los van zijn romp. Aan de andere kant van de weg lagen nog meer lichaamsdelen. Het lichaam was compleet in stukken gereten. Er zijn geen herkenningsplaatje en privé eigendommen teruggevonden.



Restanten van de Messerschmitt zoals die er begin 1946 nog lagen.

LnR. Theo Arts uit Plasmolen, Sjraar Nogarede uit Bergen en Theo Heijs uit Australië.(GF)

De lichaamsdelen werden ongekist (in een soort plastic zak) begraven op het kerkhof in Heijen en er werd een kruis met opschrift bij geplaatst. In 1950 meldde pastoor Rutten aan de burgemeester van Bergen dat de resten van Klinker in Heijen op het kerkhof begraven lagen. In 1952 liet de gemeente Weeze weten aan de moeder van Klinker dat haar zoon in Weeze op het Kriegsfriedhof begraven kon worden. Men liet ook weten dat een lichaam overbrengen van Nederland naar Duitsland via de overheid geregeld moest worden, met veel administratieve rompslomp, en er nogal wat kosten aan verbonden waren. Toen heeft de



Graf van de piloot Lt. Helmut Klinker in 1996 te Ysselsteyn.(GF)

familie besloten om het lichaam over te brengen naar het grote Duitse kerkhof in Ysselsteyn. Op 20 december 1956 is het herbegraven in Ysselsteyn.

Bij de crash had iemand van de omstanders een pistoolholster in zijn hand waar de naam Klinker in stond. Deze moest hij afstaan aan Duitse militairen, het pistool was niet meer te vinden. Heel wat Heijenaren hebben onderdelen van het vliegtuig meegenomen o.a. de heer Jakobs die een achterwiel ervan jarenlang heeft gebruikt voor in zijn kruiwagen. In die tijd was de weerzin tegen de Duitsers erg groot, hetgeen moge blijken uit de lugubere actie om het hoofd op een paal te plaatsen met de opmerking: "Zo die doet niets meer". Er is geen officiële tijd van de crash bekend, maar dit zal waarschijnlijk ongeveer dezelfde tijd (ca. 17.00 uur) zijn als die van de twee Typhoons die in Heijen gevallen zijn.

Klaas Niemijer, een voormalig politieagent in Heijen, heeft gefungeerd als bron van dit crashverhaal.

Bemanning:

Piloot Lt. Helmut Klinker Luftwaffe Ysselsteyn

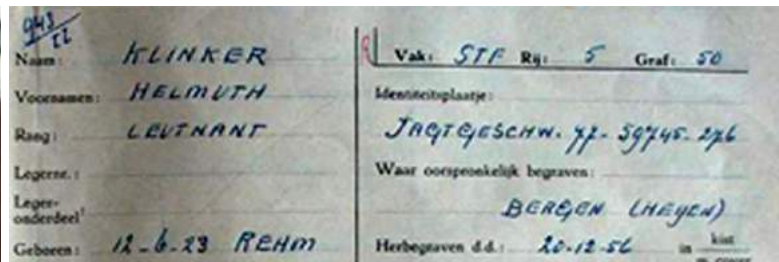


2x onderdeelnr R8-109 van de Me 109.

1x gevonden door HVA)

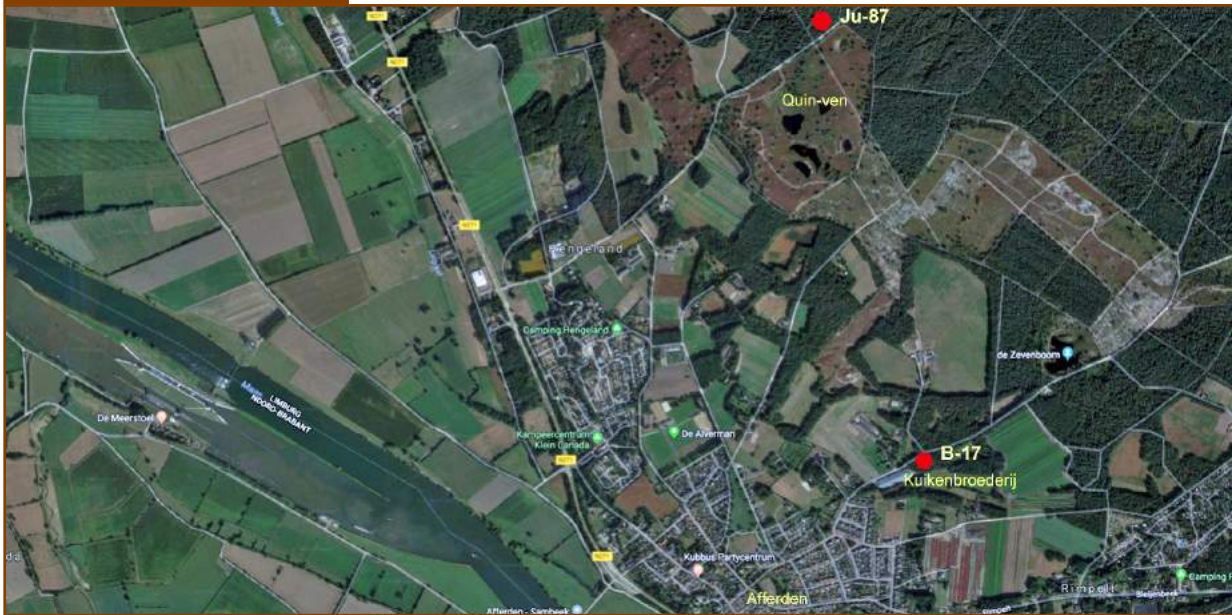
1x gevonden door (JH)

Enkele "gematchte"onderdelen. (JH)



Een bijzondere vondst: Het identificatieplaatje van de Duitse piloot met zijn nummer; 59745-276 en het document van de begrafenis met hetzelfde nummer.

Afferden



In Afferden zijn in de WO II twee vliegtuigen gevallen:

- 1e 22 febr.1944, om 13.30 uur: B-17, USA bommenwerper, aan de Kapelweg
- 2e 24 dec. 1944, om 23.30 uur Ju 87 D-5 jachtbommenwerper, nabij het Quin-ven

1e Boeing B-17, USA bommenwerper



De Boeing B-17 en het embleem van het 524 BS Squadron.

Missie van de B-17 (Flying Fortress, Het vliegende fort) op 22 febr. 1944

Ter herinnering:

22 februari 1944 was voor Nederland een afschuwelijke dag. In het begin van de morgen was het nog even mooi weer maar later werd het slecht, met sneeuw en weinig zicht.

Op die dag werden weer diverse missies uitgevoerd onder de naam operation "Big Week". Een ervan was de Gotha-missie met 177 Amerikaanse bommenwerpers. In Gotha werd de Messerschmitt gemaakt. Toen de toestellen al boven Duitsland waren werd de missie afgeblazen vanwege het zeer slechte weer. Ze moesten omkeren, hetgeen een chaos werd door het slechte weer. Om alsnog de bommen kwijt te raken werd de stelling gehanteerd om in zo'n geval dan maar "gelegenheidsdoelwitten" te bombarderen. Het is een vergissing geweest, maar de bommen vielen in Nijmegen. Mogelijk was het doelwit Cleve of het spoorwegstation van



Het vliegveld Kimbolton waarvan de B-17's van het 524BS vertrokken.

Nijmegen. Feit is dat er bijna 800 mensen (excl. onderduikers) omkwamen. Een groot deel van de historische binnenstad werd verwoest, waaronder diverse kerken.

Op dezelfde dag stegen in totaal 289 vliegtuigen op om bedrijven/ steden in het Harzgebied/ Maagdenburg te bombarderen. 19 bommenwerpers van de 379 Bomb Group vlogen naar Wennigerode. Ze waren opgestegen om 10.50 uur. Hun basis vliegveld was Kimbolton.

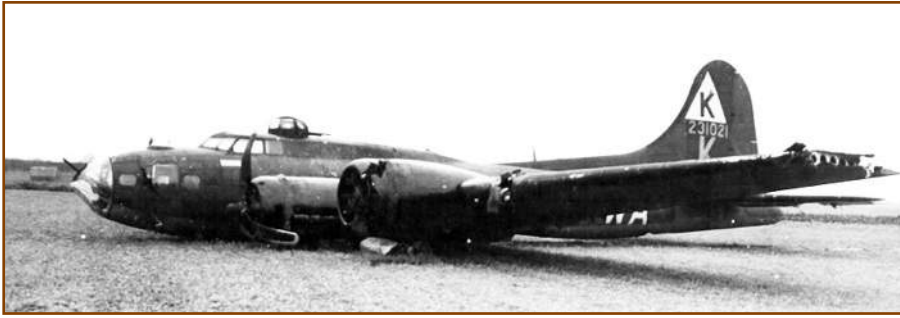
In het doelgebied voor hen lagen de fabrieken van de Rautal-werke waar tijdens de WO II veel aluminium onderdelen gefabriceerd (gietwerk) werden voor de defensie industrie. Er werden ook veel vliegtuigonderdelen voor de Dessau Junkers Groep geproduceerd. De vroegere chocoladefabriek was nu een productiebedrijf van Junkers. Er werkten veel dwangarbeiders en gevangenen uit het concentratiekamp van Buchenwald.

Bij het bombardement verliezen in 5 minuten tijd rond 14.00 uur 192 mensen hun leven volgens de Wennigerode-site. Er vallen 210 bommen, er worden 67 huizen verwoest en ca. 400 andere gebouwen worden al dan niet flink beschadigd. O.a. in de stad rond de St. Janskerk, waaronder een grote brouwerij. Hiervan zijn de twee bovenste verdiepingen nooit meer opgebouwd. Het westelijke deel van de Oranjerie, een staats gebouw bij een park, was zwaar beschadigd. Wat de schade aan de fabrieken is, is niet vermeld en niet teruggevonden. Het bombardement is uitgevoerd door 17 bommenwerpers want twee zijn op de heenweg neergeschoten, een in Senden (Dld) en eentje in Afferden.

De crash van de B-17

De B-17 was de zwaarste bommenwerper in de WO II en werd ook wel het Flying Fortress (Vliegend Fort) genoemd. Het verhaal van de B-17 die op 22 febr. 1944 in Afferden gevallen is begint eigenlijk met een noodlanding van een andere B-17.

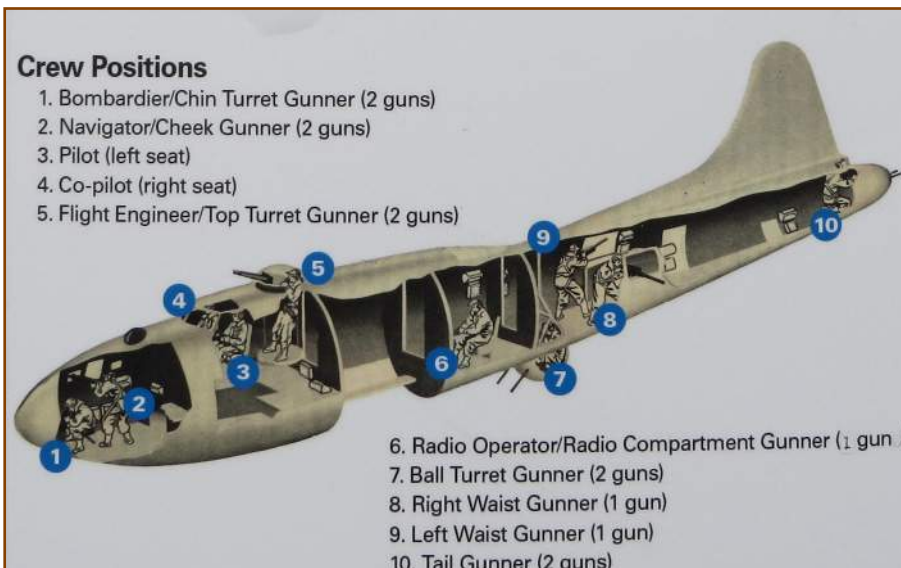
Op 30 januari 1944 had de bemanning van de B-17 met de bijnaam "Whirlaway" een noodlanding moeten maken op Engels grondgebied. Ze kwamen terug op 2 motoren. Een Duitse jager was met hen in botsing gekomen en had de linkervleugel met twee motoren flink geraamd. De jager was stuurloos geworden omdat staartschutter van de B-17 de piloot dodelijk geraakt had. Zelf waren ze ook aangeschoten bij hun terugvlucht van Duitsland en er zaten wel 400 kogelgaten in het toestel. Vier grote gaten zaten in de vleugel en eentje was een meter lang en 30 cm breed. Het vliegtuig bleef vliegen ondanks dat het niet meer kon vliegen; aldus



De B-17 "Whirlaway" waarmee de piloot Mc Call op 30 jan. 1944 een noodlanding moest maken na de botsing met een Duits vliegtuig.



Het formatie vliegen van een aantal B-17's.



*De posities van de bemanningsleden in een B-17.(JS)
De radio-operator (nr.6) was een manusse van- alles. Hij was tevens een getraind schutter (invaller als een andere schutter gewond raakte), EHBO-er en activeerde de camera tijdens het bombardement.*

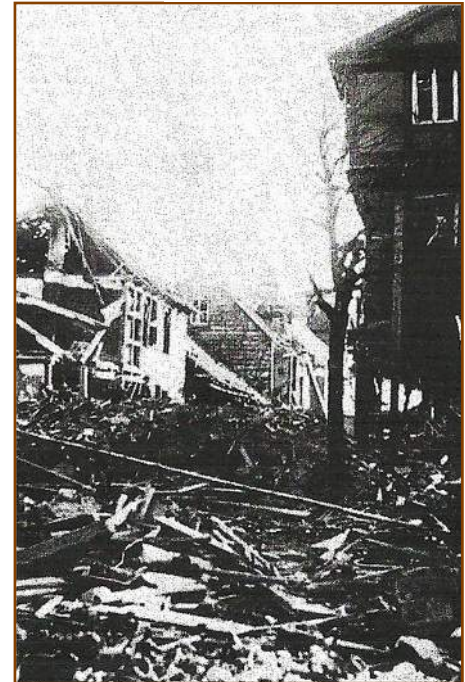
het verhaal. Iedereen in het vliegtuig juichte toen ze het Kanaal bereikten. Ze zakten nog steeds, vlogen onderhand op een hoogte van 300 meter en het vliegtuig ging rakelings over een hotel. De piloot, Mc Call, zette het "met veel vlieg- en kunstwerk" aan de grond, dichtbij een Engelse boerderij. Twee mensen van de crew hadden schotwonden.



Het nieuwe vliegtuig dat Mc Call kreeg toebedeeld, na de noodlanding met zijn "Whirlaway", kreeg de bijnaam "Paper Doll". Een bijnaam overigens die al meerdere vliegtuigen hadden, maar dan wel met een ander meisje.



Bo. De Grosse Schekstrasse in Wernigerode na het bombardement op 22 febr. 1944. (Dieter Oemler)



R. De binnenstadt (Dieter Oemler)

Drie weken later, op 22 febr. 1944, vloog Mc Call met een gedeeltelijke andere crew richting Duitsland met een nieuwe B-17 met de bijnaam "Paperdoll" en begon het aan een bombardementsvlucht naar Wernigerode. Dit nieuwe vliegtuig was op 16-11-1943 afgeleverd in Denver, Colorado USA. Op 4-1-1944 werd het toegevoegd aan de 379 Bomber Group/ 524 Bomber Squadron op de vliegbasis Kimbolton in Engeland.

Het was voor Mc Call de 16e vlucht en voor Edgar Taylor, de staartschutter, zelfs de 25e.

Ooggetuige van de crash, Piet Kaanen uit Vierlingsbeek.

Er zaten 10 bemanningsleden in de B-17 dat op de heenweg al beschoten werd door een Flakgeschut en daarna nog door een Messerschmitt Bf 109G en Me 410's die er jacht op gingen maken. Dit gebeurde al in Brabant. De piloot vloog met zijn toestel links aan de buitenkant van de formatie van 8 à 9 vliegtuigen. Hij moest de formatie verlaten omdat een of twee

AFFERDEN: CRASH

CRASHES on 22.02.44						
P-47C	41-6335	78/83	1515h	l.s. S. of Eindhoven		POW
P-47D	42-75647	353/351	1558h	N.Sea, W. of HvH		MIA
"	42-75653	" "	?	N.Sea, off Dutch coast		MIA
"	?	" "	?	buried St.Trond		KIA
"	42-75065	✓ " /352	1415h	cr. Ekeren (B)		KIA
"	42-75226	✓ " /351	1515h	nr. farmhouse Berg-Neukirchen (ld.Opladen)		POW
P-51B	43-12393	✓ 354/353	1430h	500 m E. of Kameren (Blomberg/Lippe)		KIA
P-51B	43-6741	357/362		pres. Giesaeen-Oudkerk 1352h		POW
"	43-6576	✓ " /364	1425h	12 km W. of Köthen		KIA
P-47D	42-75814	361/376	1325h	3 km N. of Boxel (Tongeren)		KIA
"	42-75580	✓ 362/378	1557h	3 km NE of Merchtém (15 km NE Brussels)		KIA
B-24D	42-72865	44/67	?	pres. area Wesel		MIA 1
" J	42-100402	44/67	?	N.Sea		MIA all
B-17F	41-24490	✓ 91/324	1430h	SE of Münster at Gremmendorf		KIA 1
B-17G	42-37939	91/322	?	ditched		all safe
"	42-37746	✓ 91/323	1400h	Külenbruch, 6 km NW of Börsingfeld (S.Minden)		3 KIA
"	42-39898	✓ 91/322	1400h	Flintrup/Freckenhorst		KIA 2
"	42-39815	✓ 91/323	?	Lügde		KIA 7
"	div.	91/div.		aircraft returned. Killed in air		3
"	42-31377	✓ 92/327	1515h	Hoerdum (Jutland), DK		KIA 1
"	42-97494	92/325	?	N.Sea		MIA 10
"	42-31399	303/360	1300h	Wijk-bij-Duurstede		all surv.
"	42-38041	303/358	?	Irthlingborough, U.K. during assembly col.		KIA 9
B-17F	42-5788	✓ 303/360	1605h	Duffel, 15 km SE Antwerp		KIA 4 MIA 1
"	42-5052	✓ 303/358	1500h	Garweiler, area Grevenbroich		KIA 5
"	42-29931	303/360	1640h	cr. N.Sea on British coast		KIA 3 MIA 7
B-17G	42-31409	305/364	1459h	cr. N.Sea off Danish coast		MIA 10
"	42-31322	305/364	?	Sheffield, U.K. on return		KIA 10
"	42-31500	✓ 306/367	1609h	3 km E. of Grand-Hallet, 17 km SW St.Trond		KIA 10
"	42-31428	✓ 306/367	1500h	Daaden, 6 km S. of Dermbach		KIA 9
"	42-31695	✓ 306/369	1510h	Kirchelhütte/Sieg.		KIA 10
"	42-31406	✓ 306/368	1510h	1 km SE of Dermbach		KIA 5
"	42-39935	306/369	?	pres. N.Sea		MIA 10
"	42-39945	✓ 306/423	1530h	Herfen/Waldbröl		KIA 7
"	42-31670	306/367	1633h	Nieder-Rieferath near Herchen (W.of Siegen)		KIA 4
"	42-39857	351/511	?	all POW, 1 near Cologne, 1 at Paderborn		POW all
"	42-31612	351/510	1600h	Uebach-Palenberg 15 km N. of Aachen		KIA 1
"	42-97520	✓ 379/525	1508h	Schlebusch nr. Leverkusen		KIA 9
B-17F	42-5828	379/524	?	Oberbruch/Rheinland		POW all
B-17G	42-31519	379/524	1315h	Afferden, NL.		all surv.
B-17F	42-29829	✓ 379/527	?	near Göttingen		KIA 5
"	42-31028	✓ 379/524	1305h	Senden/Westf.		KIA 7
B-17G	42-31533	✓ 381/535	1400h	Hajen-on-the-Weser		KIA 7
"	42-31443	✓ 381/532	1340h	Brake-Senne nr. Bielefeld		KIA 6
"	42-39946	✓ 381/533	1415h	Hillegossen/Leopoldshöhe in village Evenhausen-Greete, E of Bielefeld		KIA 5
"	42-31696	✓ 381/535	1400h	700 m N of Sandebeck		KIA 2
"	42-97474	✓ 381/533	1440h	Opherdicke 5 km S of Unna		KIA 4
"	42-39895	✓ 381/535	1350h	Hiddesen 4 km SW of Detmold/Lippe		KIA 10
"	42-31516	384/546	?	Irthlingborough, U.K. after collision		KIA 8
"	42-97450	384/546	1230h	cr.-ld. 5 km from Wesel		all POW
"	42-97488	384/547	1230h	pres. area Dortmund where crew b/o		all POW
"	42-39809	384/547	1230h	Gehlen, 6 km W. of Dorsten - rest crew killed		KIA 1 rest Pt
B-17F	42-3087	✓ 384/546	?	HARDTBERG NEAR Gahlen		KIA 2
B-17 2 x		384/	?	collided nr. Irthlingborough		KIA 18
B-26B	41-31685	386/555	1145h	Dubbeldam/Noerdijk		6 POW
B-26B	41-31644	386/555	1145h	Den Hout		KIA 1
B-17G	42-38002	✓ 401/614	1450h	Alvesse		KIA 2
"	42-31930	✓ 401/613	1220h	Lüchtringen/Höxter		KIA 1
B-24H	41-28615	453/633	1222h	in water 15 km NW Steenberg		KIA 1 9 MIA

Ook het aantal verliezen aan geallieerde zijde was soms spectaculair groot. 22 febr. 1944, op de dag dat Nijmegen per "vergissing" gebombardeerd werd en er ook een bommenwerper in Afferden gevallen is, verloren alleen de Amerikanen die dag 49 zware bommenwerpers en 11 jachtvliegtuigen. En 's nachts vloog er even zogoed een aantal Engelse bommenwerpers en overdag erna ook weer een hele kolonne Amerikaanse richting Duitsland. Het hield nooit op, geen dag, geen nacht.



Animatie van de crash, 75 jaar na de dag van de crash. Gemaakt op 22-02-2019 door Piet Kaanen

motoren het niet meer deden. Hij maakte een rondje linksom waarbij de mensen in Vierlingsbeek bang waren dat hij daar zou vallen. Daarna maakte het toestel nog een groter rondje. Inmiddels raakten de twee aangeschoten motoren in brand. De piloot gaf het commando om eruit te springen. Zeven vliegeniers kwamen met hun parachute aan de oostkant van de Maas aan de grond. Bij de laatste bocht was het vliegtuig aan de westkant

en vloog na nog een bocht gemaakt te hebben vanaf richting Duitsland naar Afferden. Piet heeft enkele witte stippen gezien en dat zijn waarschijnlijk de parachutes geweest.

Voor zover bekend waren er geen bommen meer in het vliegtuig toen het crashte. Mogelijk heeft men deze laten vallen in de buurt van Mill want in die richting zijn enkele flinke knallen gehoord. Enkele familieleden bleven het vliegtuig volgen tot het viel en dat was tussen 12.00 en 13.00 uur. Tot zover het verhaal van Piet.

De laatste drie van de crew, de piloot Mc Call, 2e piloot Gurney en de telegrafist Cvitkovitch sprongen er waarschijnlijk als laatste uit, net voordat het vliegtuig explodeerde en neerstortte. Dat gebeurde in Afferden aan de Kapelweg dichtbij waar de muzikant het "Duveltje" woonde en nabij waar momenteel de Kuikenbroederij is. De drie vliegeniers kwamen met hun parachute in Afferden aan de grond.

NB: De vrouw van Thei Verrijdt uit Afferden heeft nog enkele blouses gemaakt van het mooie parachutestof van de drie vliegeniers. Het is ook bekend dat er trouwjurken en 1e communicleedjes van genaaid zijn.

De overige zeven kwamen neer zoals gezegd, aan de andere kant van de Maas. De flight engineer, Fiers, werd direct door de Duitsers opgepakt en is naar de Bredase krijgsgevangenis gebracht. De rechterzijschutter, Sciligo, kwam in St. Anthonis terecht. Onderwijzeres H. v.d. Ligt uit Rijkevoort en nog vele buurmensen, incl. twee Duitsers, zagen het gebeuren. Hij had zijn parachute al verborgen en zij zorgde ervoor dat hij kon wegglijpen in de menigte. Hij kwam via de kerk bij het onderduikadres van de boswachter Loeffen terecht. Lantigne, Williams, Geary, Taylor kwamen nadat ze opgevangen waren door de familie Otten in Erp of Loeffen, na wat omzwervingen op de Zwarte Plak bij Griendsveen terecht. Bij het verzet was bekend dat vanuit de Zwarte Plak de piloten verder naar België geholpen werden. Onderweg toen Taylor opgehaald werd om naar de Zwarte Plak te gaan zagen ze dat een trein beschoten werd door twee Engelse vliegtuigen. Ze zagen hoe de locomotief geraakt werd maar dat de vliegtuigen in een duikvlucht elkaar raakten. De piloot sprong eruit maar het was te dicht bij



Een zeer gewild damesblouseje van het zijden parachutestof.

de grond en hij viel te pletter. Eddy Taylor kon het niet aanzien, moest overgeven en was nog dagenlang van streek van het beeld van zijn neerstortende kameraad.

De drie crewleden, Mc Call- Gurney- Cvitkovitch, die aan de oostkant van de Maas terecht kwamen werden op een andere manier geholpen door het verzet. Ze kwamen bij Thei Verrijdt in de Lakei terecht. Eentje (Charles Gurney) kwam bij hen binnen en kreeg burgerkleden. Buiten zag hij de paarden en zei; "Horses en Cows". Thei begreep wel dat het over paarden en koeien ging, maar kende geen woord Engels. De andere twee hielden zich schuil in het bos. De piloot zat nog in de kamer toen er wel 10 Duitsers aankwamen en vroegen of zij een vliegtuig hadden zien vallen. Ja, zeiden zij, ver over het bos. Of ze een "Fahrrad" hadden. Ja dat hadden ze, wel met volbanden.

Een van de Duitsers pakte de fiets, een tweede sprong er achterop en ze fietsten door de karweg richting Afferden. Een à twee dagen later had een van de familie contact opgenomen met kapelaan Gerrits en 's avonds kwam deze de piloot ophalen. De kapelaan fietste voorop en Thei fietste met de piloot achterop naar Haij Schelbergen uit Bergen. Daar zaten de andere twee al. Haij nam contact op met de in Well bij de familie Schreurs ondergedoken burgemeester Douven. Van daaruit werden de drie volgens de reeds beschreven Pilotenvluchtroute naar de Zwarte Plak geleid. Op 25 februari kwamen zij aan op de zwarte Plak.

Zes weken na de crash en vele omzwervingen waren ze me z'n achten (van de 10) op de Zwarte Plak. Eentje zat in de gevangenis en de 10e ,Hively, zat in de Kronenberg. De drie crewleden van de westzijde van de Maas waren er als eerste en zij waren een van de eerste piloten van de velen die er later ook ondergedoken hebben gezeten. Ze zijn maar heel kort op de Zwarte Plak geweest.

Volgens Gurney (co-piloot) zijn ze al op 28 februari aan hun vluchtroute begonnen. Deze verliep via "de Witte" (Wiel Houwen uit Helden) naar Haelen-Ittervoort-Maaseik (België) naar Brussel. De vele andere piloten zijn bijna allemaal via dezelfde vluchtroute gegaan.

Helaas voor Mc Call en Gurney, zij zijn in België (Amay) gesnapt op 10 augustus 1944 en hebben 10 maanden moeten "brommen" in Wezlar. Ze keerden op 6 juni 1945 terug naar Amerika. Zes van de 10 bemanningsleden zijn via de genoemde route succesvol ontsnapt en waren allen voor 8-9-1944 terug in Engeland. Bert Poels van de Zwarte Plak heeft na de oorlog bijna alle crewleden van deze B-17 in Amerika bezocht. Al zijn verhalen staan in zijn boek "Vriend en Vijand".

Ooggetuigeverhaal van de crash, Ben Barbiers uit Afferden.

Het was winter 1944 en het vroom nog flink op 22 februari. Op een brede sloot in de buurt werd geschaatst en gesleed. Plotseling zagen we een vliegtuig met een dikke rookpluim vanuit Duitsland op ons afkomen. Er sprongen 5? piloten aan een parachute uit het brandend vliegtuig. Het toestel kwam steeds dichterbij en overal vlogen brokstukken in het rond. Het stortte



Vijf van de tien leden die in het vliegtuig zaten dat in Afferden neerstortte. (Bert Poels)

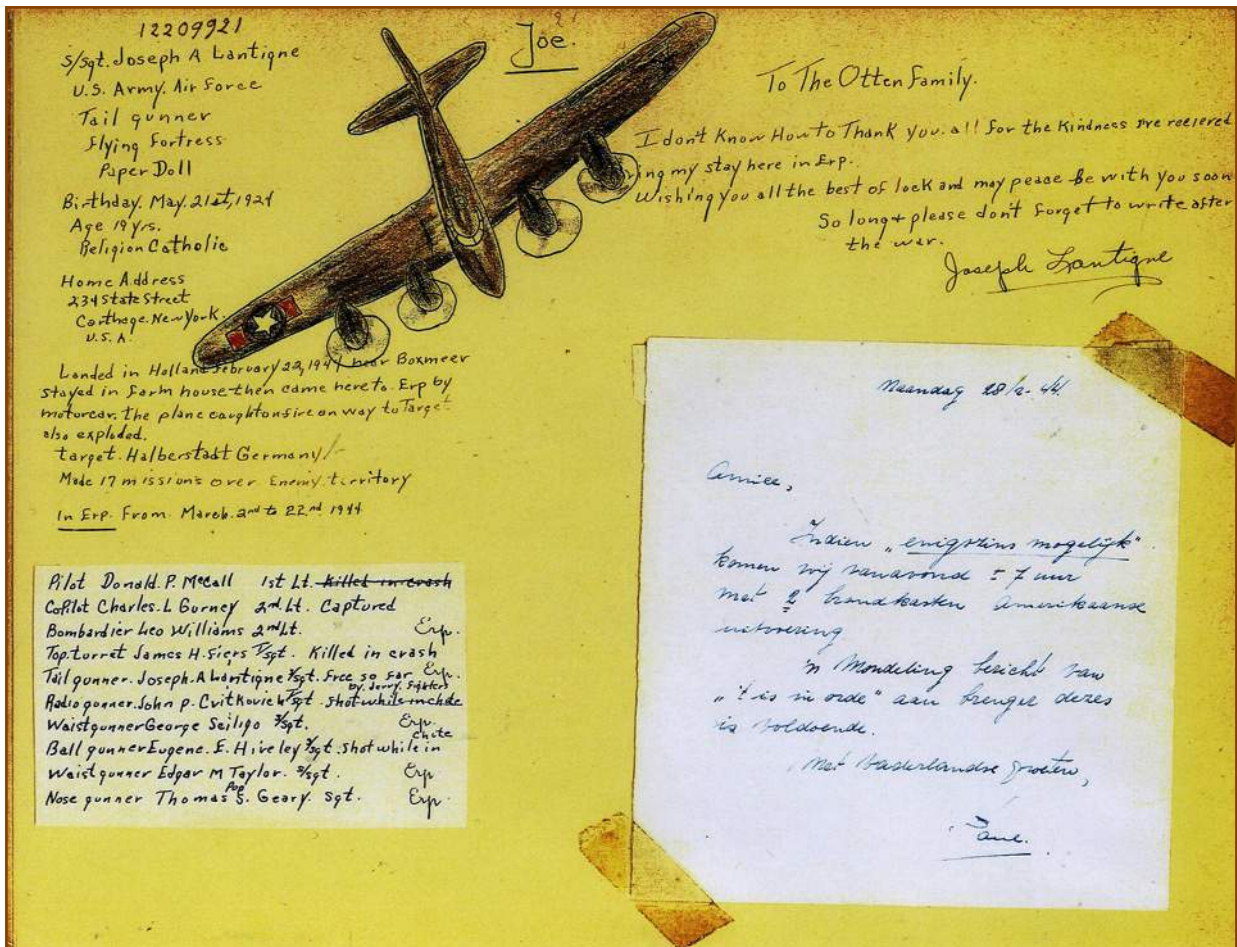
Een gedeelte van de bemanning van de Flying Fortress "Paperdoll", 1943, met o.a. McCall, Gurney en Williams (voorste rij 1, 2 en 4), Cvitcovitch en Lantigne (achterste rij 1 en 2), die op de Zwarte Plak terecht kwamen



Het was een drukke bedoening in huize Otten in Erp met al zijn ondergedoken vliegeniers. Pa kijkt of ze wel allemaal goed in de rij staan. Williams is 4e van rechts, Sciligio is 2e van rechts. (DCV)



Drie vliegeniers in de keuken bij Antoinette Otten te Erp. LnR. Lantigne, Walmsley en Edgar Taylor. (DCV)



Geschrift van Joe Lantigne die zijn dankbetuiging in het "gastenboek" van de familie Otten in Erp heeft geschreven. (DCV)

neer op het einde van de Kapelstraat vooraan op de heuvel. Het was ongeveer 80 meter voor het huis van Fons Laemers (nu huisnummer 61) en ongeveer 40 meter van het huisje van Huub Swerts (t' Duveltje). Na zestig jaar kan men aan de begroeiing nog zien waar het vliegtuig lag te branden. Bommen zaten er niet meer in. We renden als een haas naar huis en de kelder in, want heel Afferden stond onder een grote verstikkende rookwolk. De buurman Piet Staaye kwam even kijken of er iemand iets overkomen was, want vader was werken op de zagerij in Pfalzdorf. De buurman zei dat we maar natte doeken met azijn voor onze monden moesten houden. Hij dacht dat het gas was, maar het was de stank van verbrande rubber en kerosine. Wanneer het vliegtuig 400 meter verder was gevlogen dan had het midden in het dorp gelegen. Het was een bommenwerper die geen bommen meer bij zich had, gelukkig voor ons maar natuurlijk jammer voor de mensen in Duitsland. Terwijl het vliegtuig lag te branden vlogen Duitse jachtvliegtuigen enkele rondjes boven het neergestorte toestel, waarschijnlijk om te zien of zij hun werk wel goed gedaan hadden. Dit was de 2e keer dat Afferden aan een ramp ontsnapte. (note; enkele maanden eerder was er al een bom dicht bij het centrum van Afferden in het veld gevallen). Het is echt een wonder geweest. Voor ons was er weer van alles te doen, er viel misschien iets te gebruiken, van de Micca ruiten (= plexiglas) kon je mooie ringen maken. Maar het duurde niet lang want de resten werden door de Duitsers opgehaald. Hierna ging het gewone leven weer zijn gangetje. Of de piloten gevangen zijn genomen weet ik niet, maar overdag was het moeilijk om aan de Duitsers te ontkomen. Zeker niet omdat ze boven Duitsland uit het brandend vliegtuig waren gesprongen. Uit "Mijn jeugd jaren tussen Grens en Maas" van Ben Barbiers.

Verslag van Hively die aan de oostkant van de Maas terecht kwam; report 2748

Als een gevluchte vliegenier in het bevrijde Brussel aankwam of bij behouden terugkomst in Engeland werd er van de neergestorte bemanningsleden een geheim rapport opgesteld. Daarin werd het complete relaas opgetekend van de crash. Boven zo'n rapportering stonden een aantal gegevens over het betreffende bemanningslid en het toestel waarin deze zich bevond. In de marges tekende men de belangrijkste feiten van het vluchtverhaal op en vaak werd er aan het slot een commentaar van de interviewer toegevoegd.

Hieronder volgt de kern van het verslag van de buikschutter, Hively, die met een ernstige schotwond aan zijn rechterbeen aan de grond kwam.

Eugene F. Hively crashte met de B-17 op 22-02-1944 aan de oostkant van de Maas. Hij werd op 23 november 1944 bevrijd en keerde op 29 november 1944 terug in Engeland.

"We werden ergens boven Boxmeer in Holland geraakt door FW 190 en Me 109 jachtvliegtuigen. Motor nummer vier vloog in brand en toen ik naar buiten keek, zag ik dat de vlammen zich in de hele vleugel vraten. Juist op dat moment werd ik in mijn rechterbeen getroffen door een 20mm kogel. Toen ik al dat bloed rondom mij zag, besepte ik dat mijn been er ernstig aan toe was. Daarom bleef ik in het toestel, terwijl de anderen eruit sprongen, om eerst mijn been te laten bevriezen, opdat ik niet dood zou bloeden. Terwijl ik wachtte, zag ik nog een Me 109 op ons afkomen. Ik greep mijn geschut en gaf hem de volle laag. Ik geloof dat ik hem te pakken had, want ik zag dat hij met een rookpluim naar beneden dook.

Uit angst voor nog meer Me 109's ben ik toen ook maar gesprongen. Ik moet in de lucht buiten bewustzijn geraakt zijn, want het eerstvolgende dat ik mij kan herinneren, is dat ik op de grond lag en dat een Nederlander mij wat cognac probeerde te geven. Ik zag dat ik in een opgeploegd, bevroren veld terecht was gekomen. Rondom mij stonden allemaal Nederlanders.

Een van hen, die Engels sprak, wilde weten waar ik vandaan kwam. Toen ik hem vertelde dat ik Amerikaan was, wikkeld hij mij met hulp van enkele anderen in dekens.

Ik vroeg hem om doktershulp en hij zei mij dat die al onderweg was en elk moment kon komen. Toen de dokter gearriveerd was, brachten de Nederlanders mij in de dekens naar een ziekenhuis in Boxmeer. Daar maakten ze mijn parachutebanden los en gaven me direct een bloedtransfusie.

Om ongeveer 16.00 uur kreeg ik te horen dat ik naar een ziekenhuis in Venlo gebracht zou worden. Ik werd naar een bus gedragen, waarin een politieman, een non en nog enkele burgers zaten. Ik meen dat deze passagiers met opzet aanwezig waren, om zonodig de aandacht van de Duitsers af te leiden.

Toen we in het ziekenhuis van Venlo aankwamen, werden al mijn kleren weggebracht, behalve mijn wollen onderhemd. Ik kreeg nog een bloedtransfusie en werd vervolgens onder narcose gebracht. Toen ik de volgende dag wakker werd, kreeg ik te horen dat mijn been tot boven de knie geamputeerd was. Die middag kreeg ik bezoek van een Duitse officier en zijn ordonnans. Hij was aardig en medelevend en deed geen poging om mij te ondervragen.

Hij nam mijn naam en rangnummer op, vorderde een van mijn identiteitsplaatjes en vertrok weer. De volgende dag kwam er een GAF-chirurg bij me kijken. Hij sprak geen Engels en beperkte zich ertoe mijn conditie met de Nederlandse artsen te bespreken. Na tien dagen was ik weer zover opgeknapt, dat ik door het ziekenhuis rond kon lopen. Ik kwam er achter dat het ziekenhuis door de Duitsers beheerd werd. Er stonden Duitse hospitaalsoldaten op wacht. Er bleken ook vijf of zes Duitse soldaten te liggen met zelf aangebrachte wonden om te voorkomen dat ze naar het oostfront gestuurd zouden worden. Vrijwel direct nadat ik weer "op de

been" was, ontwikkelden de verpleegsters en artsen een plan voor mijn ontsnapping. Telkens als er Duitsers het ziekenhuis kwamen inspecteren, kreeg ik een telefoontje van een van de artsen of verpleegsters om te vertellen dat ik weer mijn bed moest induiken. De Duitsers werd vervolgens verteld dat ik nog niet in staat was om vervoerd te worden.

Ik kreeg de best denkbare behandeling in het ziekenhuis. Ik had de beste kamer van het hele gebouw en kreeg praktisch alles wat ik maar wenste. Zo kreeg ik maar liefst twee Rode Kruispakketten, een Britse en een Duits. Vreemd genoeg bevatte het Duitse Rode Kruispakket voornamelijk producten die in Engeland en Canada gemaakt waren en enkele dingen die uit de USA kwamen. Alleen de sigaretten waren van Duitse makelij.

Op 2 april kwam een Duitse medisch officier naar me kijken. Ik had de indruk dat hij me naar een Duits hospitaal wilde overbrengen. Ik belde de zuster, die hem vertelde dat hij eerst nog een van de Venlose dokters zou moeten raadplegen. De volgende dag kwam er een SS Sergeant informeren naar mijn overplaatsing. Een van de artsen vertelde mij dat de Duitsers mij inderdaad wilden verschepen, maar ook dat er reeds plannen werden gemaakt om me te laten ontsnappen. Om 3.00 uur kwam een van de verpleegsters me melden dat iemand me om 5.00 uur een boodschap zou komen brengen. Het briefje dat deze man me bracht, maakte duidelijk dat ik om 22.00 uur klaar moest staan om te vertrekken. Het was ondertekend met "underground". Verschillende zusters hielpen me toen met inpakken en brachten me daarbij allerlei cadeautjes. Om 22.00 uur vertrok een van de verpleegsters met mijn bagage. Ze had mij geïnstrueerd om uit het hospitaal te lopen, een bepaalde straat in. Daar zou ik twee blokken verder mijn gidsen ontmoeten.

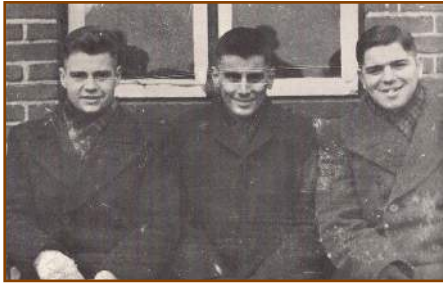
Niet lang nadat ik mijn bed uit mocht, had een Nederlandse Rode Kruisman mij een paar krukken gegeven en kon ik me vrijelijk door het ziekenhuis bewegen. Zolang er geen Duitse soldaten aanwezig waren, liep ik overal rond. De Duitse hospitaalsoldaten waren inmiddels gewend aan het feit dat ik rondwandelde in de tuinen achter het ziekenhuis. Daarom kon ik ze die nacht passeren zonder hun wantrouwen te wekken. Ik vertrok door de achterdeur de tuin in. Ik probeerde daarbij zoveel mogelijk in de schaduw te blijven. De Tuinpoort was speciaal voor mij opengelaten en ik kon zonder problemen de straat inwandelen. Ik liep zo'n twee huizenblokken en zag toen twee mannen op fietsen, die mijn gidsen bleken te zijn. Ik sprong



S/Sgt Eugene F. Hiveley wordt geknipt door "Fietsen They" in het onderduikkamp "Kronenberg".

achterop een van de fietsen en hield mijn krukken stevig vast. We reden ongeveer twee kilometer en stopten toen bij het huis van de Nederlander die mij eerder die dag het briefje had toegestopt. Ik kreeg te horen dat ik ongeveer twee weken in zijn huis zou worden ondergebracht, maar uiteindelijk ben ik vijf maanden bij hem geweest.

Op 3 september werd mij verteld dat ik bij een tramhalte een paar gidsen zou ontmoeten, die zouden proberen mij naar bevrijd gebied te brengen. Terwijl ik op mijn tram stond te wachten, werd ik aangeklampt door een Duitse militair, die wilde weten wanneer de tram zou komen. Ik had inmiddels genoeg Nederlands geleerd om hem heel koeltjes te



*Acht van de 10 crewleden.
De foto's zijn gemaakt tijdens hun
onderduikperiode op de Zwarte
Plak. (Bert Poels)*

*Bo. Donald Mc Call (piloot),
Charles Gurney en John
Cvitcovitch.*

*M.Edgar Taylor, Thomas Geary,
Joe Langtine*

Be. Leo Williams, George Sciligo

zeggen dat ik het niet wist. Toen vertrok hij weer zonder ook maar iets te vermoeden.

Mijn gidsen, drie mannen en een vrouw, kwamen langs in een kar met paard en namen me mee. Gevolgd door een politieman op de fiets, reden we naar Kronenberg. Ik werd naar een boerderij gebracht, waar ik die nacht sliep.

De volgende dag kwamen er twee Duitse Officieren naar de boerderij en moest ik mij de hele dag verstoppen in een kippenhok. 's Avonds stapte ik op een fiets en werd begeleid naar een hut in de bossen, waar ik twee weken verbleef. Ik kreeg dagelijks te eten van de boer bij wie ik had geslapen.

Rond 18 september werd er voor mij geregeld dat ik mij in de boerderij kon verstoppen.

Ik bleef daar tot 22 november, toen het 15e Scottish Seaforth Regiment de streek bevrijdde.

Ik had geleerd om te fietsen en was er achter gekomen dat ik op een been best goed vooruit kwam. Terwijl ik op de boerderij verbleef, reed ik regelmatig rond in de buurt en bespiedde de Duitsers die links en rechts mijnen legden. Ik prentte deze plaatsen goed in mijn hoofd en gaf die informatie later door aan de kolonel van het Seaforth Regiment. Opgesteld door; Irvin H. Luiten, Major, Inf.

Commentaar:

Er zit geen specifieke les in het verhaal van de ontsnapping van Sgt Hively, maar het is een prachtige illustratie van het feit dat de belangrijkste factoren van een succesvolle ontsnapping de vastbeslotenheid en de moed van de ontsnapte zijn. Sgt Hively heeft een zeldzame hoeveelheid van deze kwaliteiten, waardoor hij op krukken en met een been wist te ontkomen aan de Duitsers. Hopelijk zal zijn verhaal anderen inspireren. Goedgekeurd door; W.S. Holt, Lt.Col., AC Commanding

De vlucht poging van Langtine die aan de oostkant van de Maas terecht was gekomen.

Jos Verbeek heeft naar verluidt Scilligo, Williams en Langtine helpen vluchten naar geallieerd gebied. Een kleinzoon van Jos Verbeek heeft de vlucht poging van Joe Langtine opgetekend. Joe ging samen met een andere Amerikaan Alex Walmsley op pad naar Brussel. Hierbij werd de gebruikelijke procedure gevolgd: twee leden van de ondergrondse gingen voorop, op enige afstand gevolgd door hun beschermelingen. Aangezien deze als niet-militair het kwetsbaarst waren, was de regel dat als er zich moeilijkheden zouden voordoen, de verzetsmensen hun eigen weg zouden gaan en de 'ontsnapten' aan hun lot over zouden laten. Dit klinkt hard, maar het was een kwestie van lijfsbehoud: bij arrestatie waren de levens van de verzetsmensen in direct levensgevaar, die van de vliegers, die als militairen immers onder de Conventie van Geneve vielen, niet. Er werd afgesproken dat de wegen zich zouden scheiden zodra ze in Brussel waren, omdat Joe Lantigne geen woord Frans sprak en Alex de taal vrij goed beheerste. Als Joe bij een scherpe controle tegen de lamp zou lopen zou het verlies mogelijk tot een

'ontsnapte' beperkt kunnen blijven. Het was een kwestie van overleven. Wel zouden de mannen in elkaars gezichtsveld proberen te blijven.

Maar reizen anno 1944 was wel een groot verschil met nu: maar al te vaak vielen treinen uit door mankementen, beschietingen en bombardementen. Zo ook hier: de spoorlijn naar Brussel was door de geallieerden gebombardeerd en de trein kon wegens de bomkraters niet verder. Voor dergelijke tegenvallers hadden de Duitsers zo hun eigen recept: iedereen moest de trein verlaten en met spaden en kruiwagens, die iedere trein in die tijd aan boord had, werden de passagiers aan het werk gezet. Onze 'ontsnaptten', die er meer nog dan de andere reizigers alle belang bij hadden hun reis te kunnen voortzetten, werkten als koelies. Hun zwoegen werd beloond: enkele uren later tufte de trein met zijn vermoeide en bezwete passagiers tenslotte Brussel binnen.

Omdat het al laat in de avond was, kregen alle passagiers een bewijs mee waarin werd verklaard dat hij of zij zich na 'Sperrzeit' op straat mocht bevinden. Ze volgden hun gidsen en alles ging goed, totdat ze op zeker moment een Duitse patrouille tegen het lijf liepen. Het was een tegenslag te veel. De Duitsers hielden de verzetsmensen aan. Gelukkig werden hun papieren in orde bevonden. Daarop liepen ze op Alex af en vroegen ook zijn papieren. Toen hij deze tevoorschijn haalde, sloeg een van Duitse sldaten, blijkbaar een agressieve Feldwebel, hem de pijp uit de mond, die hij enige tijd tevoren had gekregen. Het kostte hem een tand. De woesteling vroeg hem waar hij heenging, waarop Alex antwoordde dat hij een tante wilde bezoeken in de Rue Guillaume, (aannemende dat er in elke stad wel een straat met die naam was). Nadat de Duitser hem enkele ogenblikken scherp had aangekeken gaf hij hem met een gebaar te kennen dat hij zijn gang kon gaan. Alex Walmsley was opnieuw door het oog van de naald gekropen!

Nu was het de beurt van Joe Langtine die, beseffend dat hij tegen de lamp was gelopen, de Duitsers in onvervalst Amerikaans uitmaakte voor alles wat lelijk was. Nu was Leiden in last. Joe werd gearresteerd en Alex werd snel teruggeroepen. Of hij de man kende. Na dit te hebben ontkend mocht hij weer gaan. Slechts met moeite kon hij de neiging om te gaan rennen onderdrukken.

Zodra hij de hoek van de straat om was, bleek dat zijn gidsen verdwenen waren. Wat nu? Het had geen zin te blijven staan en dus liep hij maar door, totdat hij bij een rij pakhuizen arriveerde. Hier verstopte hij zich op een losplaats. Met de kraag van zijn jas omhoog en zijn handen diep in zijn zakken besloot hij hier te blijven wachten, onderwijl de hoek van de straat scherp in het oog houdend. Hij bleef er staan totdat de trams begonnen te rijden. Vanaf het eindpunt liep hij de stad uit.

Note: Het is een heel gezocht geweest om na te gaan of het vliegtuig op de heen- of terugweg gevallen is. Uit de vele bekende verhalen van de crewleden komt dit niet naar voren. Er zijn militaire rapporteringen die aangeven dat het op de terugweg is geweest en er zijn er waarin het naar voren komt dat het op de heenweg geweest is. Na veel uitzoekerij, analyse en overleg mag gesteld worden dat het op de heenweg gevallen is.

Ooggetuige van de crash, Wim Derksen uit Heukelom.

Een jaar na de eerste uitgave van het boek is er nog iemand naar voren gekomen als ooggetuige van deze crash. Wim Derksen (85 jaar) en woonachtig in Ven-Zelderheide, maar in zijn jeugd jaren woonde hij in Heukelom dicht bij de kapel (is dicht bij de Maas en tegenover Groeningen).

Zijn ooggetuigeverslag:

Als in de oorlogsjaren de vliegtuigen overkwamen ging de "hele" familie altijd naar buiten om

er naar te kijken. Zo heeft hij ook gezien hoe het afgelopen is met de Paperdoll.

De formatie vliegtuigen vlogen richting Duitsland en boven Maashees aangekomen had eentje ervan een rookpluim. Het maakte een rondje aan de westkant van de Maas. Daarna maakte het nog een tweede rondje en tijdens dit rondje sprongen er zes man uit met een parachute. Hij dacht dat het ook nog een 3e rondje gemaakt had, maar wist dat niet zeker meer. Na het laatste rondje vloog het plotseling, richting het oosten en aan de oostkant van de Maas sprongen er nog drie mannen uit. Het was zuid-westen wind. De zes daalden erg snel en hielden de benen naast elkaar en bewogen die, naast elkaar houdend, snel op en neer. Het gebeurde allemaal dicht bij de Maas en Wim denkt dat zij dat slaan met de benen deden om maar niet in de Maas terecht te komen. Toen het vliegtuig in Afferden viel kwam het op het eind vrij recht (ging het op zijn kop staan; zoals zijn vader toen zei) naar beneden.

Hij heeft negen man aan een parachute zien hangen (het zijn er in werkelijkheid 10 geweest).

Aldus nog een bevestiging dat het vliegtuig op de heenweg gecrasht is.

De bemanning van de B-17

Piloot	Donald P.	McCall	USAAF	Pow	Stalag 3
Co-Piloot	Charles.L.	Gurney	USAAF	Pow	Stalag 7a
Bommenrichter	Leo	Williams	USAAF	Ontsnaapt	
Flight engineer	James H.	Fiers	USAAF	Pow	Stalag 4
Radiotelegrafist	John P.	Cvitkovich	USAAF	Ontsnaapt	
Linkerzischutter	Joe A.	Lantigne	USAAF	Pow	Stalag 4
Rechterzischutter	George	Sciligo	USAAF	Ontsnaapt	
Buikkoepelschutter	Eugene F.	Hively	USAAF	Pow en Ontsnaapt	
Staartschutter	Edgar M.	Taylor	USAAF	Ontsnaapt	
Navigator	Thom S.	Geary	USAAF	Ontsnaapt	



Er zijn diverse kleine onderdeeljes gevonden op de crashplek van de B-17. De Duitsers en mogelijk andere verzamelaars hebben blijkbaar alles goed opgeruimd. (JH)

2e Junkers Ju 87, Duitse jachtbommenwerper



De Junkers JU 87, jacht(duik)bommenwerper en het NSGr 2 embleem

Voorgeschiedenis

Bijna een jaar na de eerste boekpresentatie in Well is er ook in Heijen een presentatie gehouden. Hierbij kwam Leo de Rijck vertellen dat hij nog een crashgeval kende dat niet in het boek vermeld stond. Op de door Leo aangewezen plek, nabij het Quin-ven in Afferden, werden al direct vliegtuigonderdelen gevonden/ gedetecteerd. Het bleek een Ju 87 D5 te zijn geweest. Leo en ook Bert Hornen, die er nog steeds in buurt woont, lieten weten dat zij het vliegtuig niet hebben zien vallen en ook nooit hebben zien liggen. Het vliegtuig is kennelijk gecrasht in de periode dat de mensen van Afferden geëvacueerd zijn geweest: 15 okt. 1944- eind mei 1945, waarbij aangetekend moet worden dat er na februari 1945 nauwelijks nog vliegtuigen in de regio gevallen zijn. In het bosgebied en dicht bij de crashplek zijn twee bomkraters gevonden. Ook is bekend dat er na de oorlog een zware bom (250 kg) in het Quin-ven had gelegen die later door de EOD tot ontploffing is gebracht.

Het onderzoek

De crash van de Ju 87 in Afferden bleek tot nu toe niet geregistreerd te zijn. Wel werd in een overzicht een Ju 87 teruggevonden die in Venray neergestort zou zijn; op kerstavond 1944 en de inzittenden waren gesneuveld. Bij het schrijven van het crashboek in Venray zijn weliswaar 44 vliegtuigen teruggevonden maar dit toestel niet. De lucht-afstand is maar 15 km.



De duikvlucht van de Stuka: Veel trefzekender dan het laten vallen van bommen op grote hoogte.

Er wordt ook nog een andere situatie vermeld. In een boek van Hub Groeneveld wordt vermeld dat er een Ju 87 is neergestort in Walbeck in de kerstnacht. 18 km van Afferden. De Heimverein van Walbeck kan dit niet bevestigen en laat weten dat er bij hun in het dorp maar één vliegtuig (Duits jachtvliegtuig) gevallen is en wel in september 1944.

Is "Walbeck" wel echt Walbeck? In die tijd was er geen GPS en vloog je met een landkaart op de schoot en dan vaak ook nog in de nacht. Als je terugkwam van zo'n missie en rapport uitbracht maakte je een gissing waar precies je op iemand schoot. Je pakte dan een coördinaat waar je dacht dat het was. Dat was het niet, het was een "ongeveer daar denk ik" plek. Kan dus makkelijk vele km's schelen die je moest schatten in de hitte van het gevecht.

Ju 87

De Junkers Ju 87 was een tactische duikbommenwerper van de Duitse Luftwaffe. Hij is vooral bekend als Stuka. Deze benaming is formeel de afkorting van het Duitse woord Sturzkampfflugzeug. In het begin van de Tweede Wereldoorlog boekte de Junkers Ju 87 grote successen tegen onvoorbereide troepen. Voor de Luftwaffe kon het toestel zorgen voor precisiebombardementen die, gemeten in geld, materiaal en mankracht, goedkoop te noemen waren. Het was een vervangingsmiddel voor de artillerie en verleende uitstekend luchtsteun aan de infanterie.

De Junkers Ju 87 was een van de meest gespecialiseerde ontwerpen die ooit in massaproductie werden genomen. Het toestel was onder meer voorzien van een raam in de vloer waardoor de piloot het doel kon zien, en uitgerust met luchtremmen die de duik zeer konden vertragen, waardoor hij nauwkeuriger kon richten. De Ju 87 had aan de buitenkant twee zichtbare kenmerken: een vast onderstel, voor een vereenvoudigde constructie en geknikte vleugels voor beter zicht naar beneden vanuit de cockpit.

Later werden er sirenes op het vliegtuig gemonteerd, die de bijnaam "de bazuinen van Jericho" kregen. Op het moment dat de Stuka een duikvlucht begon, begonnen de sirenes te loeien. Meestal joeg het geluid ervan de mensen beneden grote schrik aan, waardoor ze in hun paniek het verdedigende leger in de weg liepen.

Er zijn diverse uitvoeringen van gemaakt. Met bommen tot zelfs 1000 kg, mitrailleurs en anti-tankkanonnen.

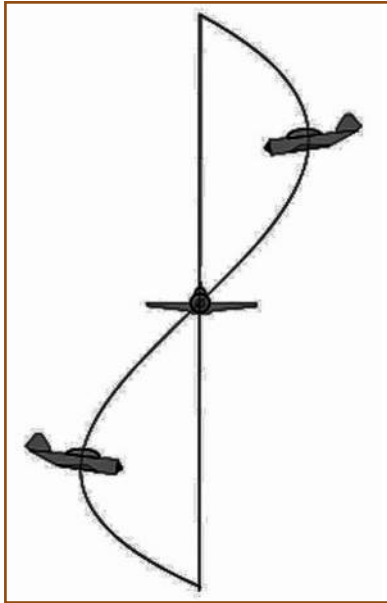
In totaal zijn er zo'n 6500 Stuka's gebouwd. Er zijn er nog twee intact. Eentje staat in het Museum of Science and Industry in het Amerikaanse Chicago. De andere is te zien in het Royal Air Force Museum in het Noord-Londense Hendon.

Missie van de Ju 87-D5 (D3)

Het is niet bekend wat de missie van dit toestel was. Het was onderdeel van de Nachtschlachtgruppe (NSGr 2?) die in die tijd hun basis in de buurt van Keulen had. Het type vliegtuig werd nog maar weinig ingezet; vanwege de sterk geslonken aantallen en omdat het onderhand verouderd was. Uit de gevonden restonderdelen blijkt dat dit toestel waarschijnlijk 2 à 3 bommen van 250Kg bij zich had. Ook kan op basis van de gevonden patroonmunitie gesteld worden dat de Ju 87 van het type D5 of D3 is geweest.

Crashverhaal

Hoewel niet bewezen, wordt verondersteld dat er bij deze crash een relatie is met het genoemde toestel uit Venray en/ of het onderstaande Canadese pilotenverslag van een door hem in Walbeck aangeschoten Stuka op 24 december 1944. Er is dus geen zekerheid, maar het meest waarschijnlijke is het onderstaande crashverhaal.



De spiraalval van een vliegtuig, vrille genoemd

Een half uur voor middernacht verpletterde MacTavish en Grant (van het Canadese 410 squadron) nog een Stuka ten noordoosten van Venlo, wat hun patrouillegebied was. De Ju 87 maakte heel goed gebruik van zijn snelheidsbereik om aanvallen te ontwijken, meerdere malen zijn snelheid scherp te verminderen, abrupt te keren en dan weer vol gas te geven. MacTavish achtervolgde de Ju 87 terwijl die naar het noorden en oosten vloog en zag dat het twee bommen onder de vleugels droeg. Het was moeilijk om te voorkomen dat de snelle Mosquito het doel voorbijschoot waardoor Mac een tijd lang niet in staat was om in positie te komen om te vuren. De eerste aanval mislukte doordat de Stuka piloot plotseling optrok en wegvloog terwijl de Mosquito zijn wielen en flappen nog uit had. Een tweede aanval werd van dichtbij gedaan, waardoor het toestel aan de linkerkant geraakt werd en naar 250 meter daalde. Nog dichterbij werd een derde aanval uitgevoerd, deze keer aan stuurboord. Blijkbaar niet meer onder controle, schoot de Ju 87 naar de aarde terwijl de nachtjager de neus naar beneden duwde voor een laatste spuitbeurt. MacTavish's

hoogtemeter registreerde 150 meter en zijn snelheidsmeter gaf al duikend 250 km/uur aan. "Bijna onmiddellijk was er een grote flits op de grond waaronder ons toestel werd verlicht alsof er bommen waren ontploft." Aldus MacTavish.

Bij de crash is het vliegtuig niet brandend neergestort want er zijn geen verbrande resten gevonden. De plek waar het gevallen is was relatief klein en diep in de grond zijn geen onderdelen gevonden. Ten teken dat het vliegtuig vrij vlak en met een niet al te hoge snelheid op de grond terecht is gekomen. Mogelijk in een zogenaamde Vrille.

Bemanning van de Ju-87

Piloot	?	?	Luftwaffe
Bordfuncker	?	?	Luftwaffe

NB: Naast diverse restonderdelen is er 20mm munitie gevonden die ook in de Mosquito zat.



Handgreep van de cockpit Ju 87



Kenmerk van een 250 kg bom



Diverse restonderdelen



Koppeling met BA ;is Duits



Identificatie nr.s Ju 87

Siebengewald



In Siebengewald zijn in de WO II twee vliegtuigen gevallen:

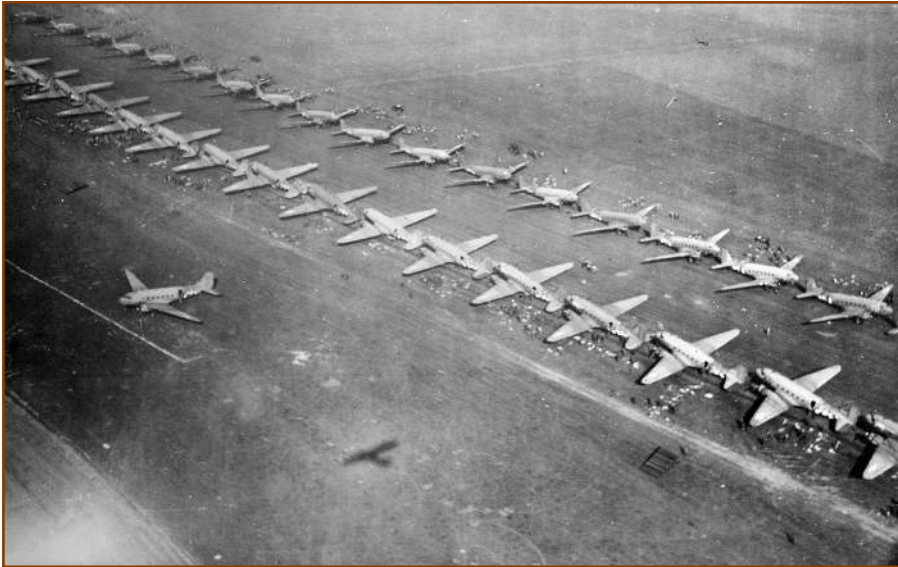
1e 18 sept. 44, om 15.30 uur: C-47, USA transportvliegtuig, Op de Belt

2e 28 sept. 44, om 8.00 uur: Typhoon Ib, Canadese jachtbommenwerper, aan de Bosweg

1e Douglas C-47, USA transportvliegtuig



Het Douglas C-47, transportvliegtuig en het embleem van het 365 Squadron.



Missie van de C-47 op 18 sept. 1944

Operatie Market Garden was een geallieerd offensief dat begon op 17 september 1944 en op 26 september eindigde. Het was de grootste operatie op Nederlands grondgebied tijdens de Tweede Wereldoorlog. Doel was een aantal bruggen te bezetten om door te kunnen stoten naar het Ruhrgebied en ook ten oosten van de lijn Eindhoven-Nijmegen-Arnhem de Duitsers te kunnen afsluiten van de Nederlandse westkant van deze lijn. Het was voor de geallieerden en Nederland grotendeels een mislukking doordat een laatste brug bij Arnhem niet kon worden ingenomen. Mede hierdoor werd het westen van Nederland niet bevrijd en kreeg te maken met de



**Bo. Het grote aantal C-47 dat klaar staat voor de operatie Market Garden om als trekker van de zweefvliegtuigen te fungeren.
Be. Zo'n getrokken zweefvliegtuig: Waco genoemd**

Hongerwinter. Er zijn diverse boeken over verschenen en er is een film over gemaakt: "Een brug te ver". Voor de actie moest er veel materiaal en militairen verplaatst worden in het vijandelijk gebied. Dit gebeurde door veel luchtlandingen met vliegtuigen waarachter een beladen (materiaal en/of soldaten) zweefvliegtuig, Waco's genoemd. Er deden o.a. 1274 type C-47 transportvliegtuigen aan mee met 2160 Waco's.

Ooggetuige van de crash:

Math Wilbers heeft het zien gebeuren. De crash was op 18 sept. 44 na de middag. Er kwamen twee dezelfde vliegtuigen aanvliegen vanuit het zuiden. Een ervan was geraakt want er kwam een vlam uit de cockpit. Het was een van de vliegtuigen die zweefvliegtuigen afgezet had in de buurt van Groesbeek. De twee vliegtuigen vlogen nog even samen en toen nam het ene vliegtuig dat niet brandde afscheid. Het is niet bekend of het vliegtuig door het Flak-afweerge-



schut aangeschoten was of door een Duitse jager (note: het is een 20mm-Flak geweest). Het vliegtuig moest door hoogteverlies de formatie verlaten. Het draaide nog een keer richting het Lakeise bosgebied. Het was duidelijk te zien dat de vliegtuigbemanning er met een parachute uit sprongen. Het vliegtuig werd niet meer beschoten door het Flakgeschut van de Lakei. Daarna vloog het weer richting de Openbare school op de Belt. Bij de school was het al vrij laag en de motoren bulderden nog. Het stond niet in lichterlaaie. We moesten van vader allemaal de kelder in. Het vloog over het huis van Willemse en even later stond dit in brand. Niet dat het geraakt was maar door de benzine die er volop uitlekte. Het was een enorme

De gecrashte C-47 vloog rakelings over de vroegere Openbare School aan de Beltweg, en alvorens neer te storten raakte het met een vleugel de boerderij die vroeger bij deze akker stond.

schrik voor de familie Willemse. De kraamverpleegster was net het kindje (Ria) aan het verzorgen dat drie dagen eerder in hun schuilkelder geboren was. Het huis is niet meer opgebouwd en het schrot werd later in de (gier)kelder gegooid (en het zit er nu nog). Het vliegtuig vloog steeds lager, raakte met een vleugel het huis van Venbroecks en daarna volop de erbij staande schuur, die ook onmiddellijk in brand vloog. Zo'n 50 meter achter het huis van Venbroecks (nu van Baal, Beltweg 10) stortte het vliegtuig neer. Vroeger liep er een veldweg a/d linkerkant van de woning Beltweg12. Het vliegtuig is gevallen aan de rechterkant van deze veldweg.

Na de oorlog heeft de navigator (Allan Thorburg) van het vliegtuig een verslag gemaakt van wat er gebeurd is bij de crash.

Sergeant John Ruscito, sergeant Otis Johnson en ik zelf landen aan de rand van het bosgebied ten oosten van Afferden in Holland. De piloot 1e luitenant Harvey Wharton en 2e luitenant

Maurice O'Connor landen in een open veld dichtbij en werden bijna direct gevangen genomen. De volgende dag (19 sept.) kwamen John Ruscito en Otis Johnson in contact met de Nederlandse ondergrondse die hen verstopten en te eten gaven. Op de derde dag kreeg ik contact met dezelfde Hollandse mensen die een dokter van Afferden (dokter Meier) regelden om mij te verzorgen: mijn linkerbeen en enkel waren beiden gebroken. Op de 20e sept. verstopten de Hollanders ons in de bossen waar we verbleven tot we gevangen genomen werden door de Duitsers op 21 oktober 1944.

De laatste keer dat ik John Ruscito nog gezien heb was in de krijgsgevangenkamp te Wetzlar, Duitsland ca 2 nov. 1944. Na de bevrijding op 29e april 1945 in Moosburg, waar ik gevangen zat, werd ik gebracht naar het kamp Lucky Strike te Le Harve, Frankrijk, waar ik onze piloot Harvey L. Wharton trof. Van daaruit gingen we naar de States en ik kwam thuis op 5 juni 1945. Bij thuiskomst gaf mijn moeder mij een brief van John Ruscito die hij geschreven had op 11 mei 1945 met een retouradres als volgt: Sergeant John Ruscito, dept. of Patient. U.S. Hospital Plant 4143 H.P.O 204 c/o Postmaster N.Y. Ik heb sinds die tijd niets meer van hem gehoord. Voor zover mijn kennis reikt leeft hij nog. Dit ondanks dat hij te maken heeft gehad met enkele tegenslagen sinds hij in het ziekenhuis ontslagen is.

Aldus Capt. Allan L Thornburg 0-744875

45e Bomb Sqdn, 40e Bomb Group. March Field, Riverside, California.

De door Thornburg genoemde drie zijn verstopt in het bos bij de familie van Thei Verrijdt uit de Lakei.

Thei zei altijd dat de Duitsers niet het bos in durfden om te gaan zoeken omdat zij dat veel te gevaarlijk vonden. Bang verrast te worden door piloten of door de ondergrondse die er zaten. Ze leefden in een zelf gemaakte houten hut in de bossen, niet zo erg ver van het centrum van Afferden. Het eten, veel boterhammen en pannenkoeken, werd verzorgd door de familie Verrijdt uit de Lakei. Dit was in die periode zeer risicovol vanwege de vele Duitsers die er in die tijd in de buurt waren en een van de vliegeniers was niet goed meer ter been. De Duitsers bleven zoeken, ze werden gevonden en gevangengenomen. Ze hadden zich ca. een maand schuil kunnen houden.

NB: Gerrie Franken heeft nog even een E-mailcontact gehad met een dochter van de piloot Harvey Wharton, maar zij heeft dit helaas niet voortgezet.

De bemanning van de C-47

Piloot	Harvey L.	Wharton	USAAF	Pow	Stalag Luft 3
Navigator	Allan	Thornburg	USAAF	Pow	Stalag Luft 7a
2e piloot	Maurice Denise	O'Conner	USAAF	Pow	
Radiotelegrafist	John Richard	Ruscito	USAAF	Pow	Stalag Luft 4
Crew chef	Otis	Johnson	USAAF	Pow	Stalag Luft 4



Na 70 jaar lagen er nog veel kleine restonderdelen op het bouwland dat al die jaren bewerkt was. (JH)

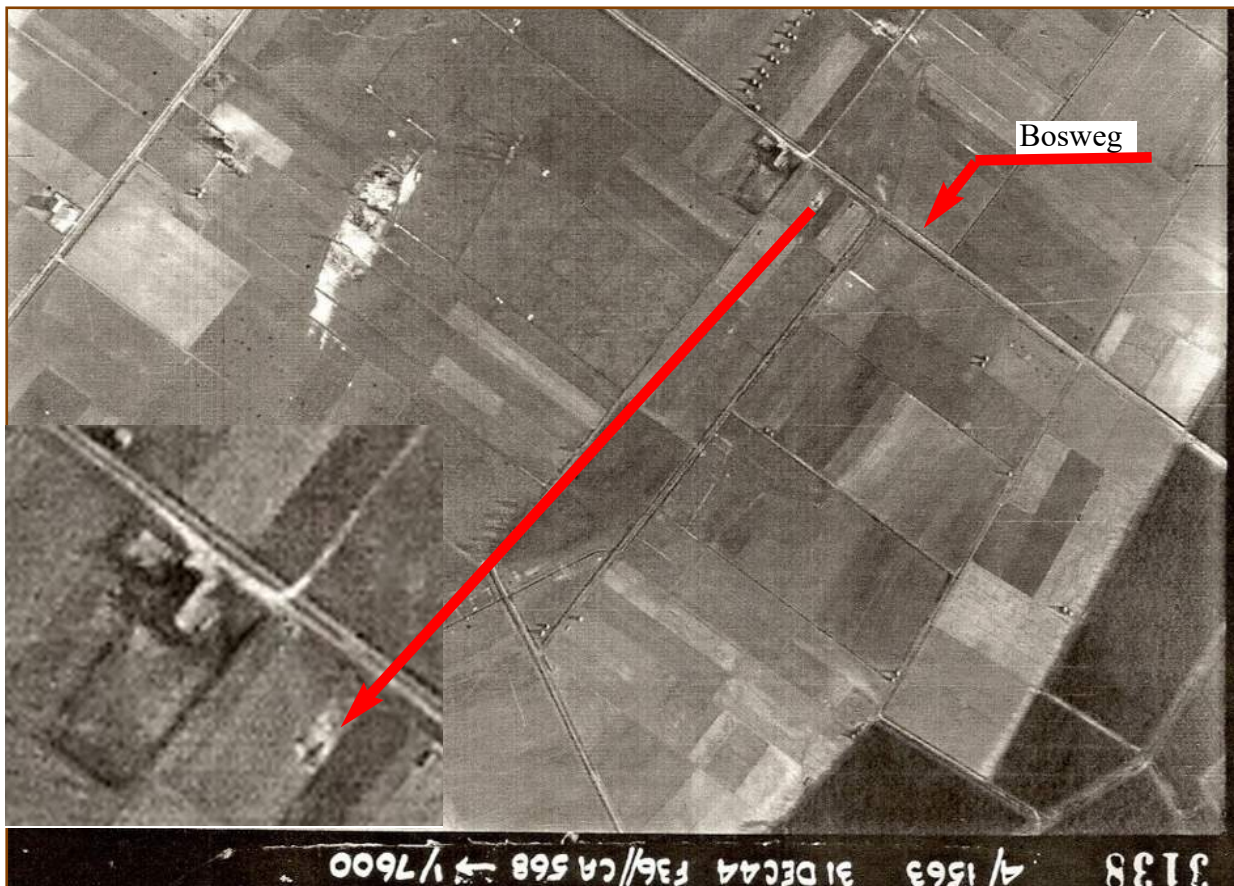
2e

Typhoon Ib, Canadees jachtvliegtuig



De Canadese Typhoon Ib en het embleem van het 438 Squadron.

Missie van de Typhoon Ib op 28 sept. 1944



Op deze luchtfoto van 31 dec.1944 van de RAF is de crashplek van de noodlanding nog zichtbaar.

Inzet: Zo te zien ligt het vliegtuig er nog.

Deze Hawker Typhoon Ib JR497 van 438 Squadron was van de Royal Canadian Air Force (RCAF).

In september 1944 opereerden ze met hun collega's, het 439 Squadron en 440 Squadron, vanaf vliegbasis Eindhoven (B-78). Later verplaatsten deze squadrons zich naar vliegveld Goch/Weeze (B-100) en daarna naar vliegveld Achmer (B-110).

De Market Garden operatie was weliswaar net op 28 sept. beëindigd, maar ook op die dag was het nog gewoon oorlog. Buiten de grote operaties vlogen de bommenwerpers en jachtvliegtuigen elke dag. Deze groep Typhoons had de missie: Gewapende verkenning. Dit hield in dat men een bepaalde route vloog en alle verdachte zaken; treinen, schepen, colonnes en transporten beschoten moesten worden. De Typhoon van de piloot Vickers had de pech dat hij om 10.30? uur geraakt werd door een Flak. Zijn collega's zagen het gebeuren.

Ooggetuige van de crash/ noodlanding:

Math Wilbers heeft ook deze crash gezien.

Eind september kwam er over de Belt een formatie van acht "Spitfires" (waren Typhoons) gevlogen in twee groepen van vier. Ze kwamen vanuit de Gaesdonk. Drie van de acht waren aangeschoten; één viel op de Bosweg, één op het Nieuwe Erf en eentje op Duits gebied. Het vliegtuig dat op de Bosweg viel had nauwelijks gebrand en was nog compleet. Math is naar de crashplek geweest.

Het karrenspoor van de Bosweg lag wat hoger dan het veld. Het toestel is met zijn landingsgestel dwars tegen de opgehoogde weg gevlogen. Er staken nog metaaldelen in de weg, en toen is het met een buiklanding ca. 15 meter verder neergekomen. Hij kwam heel dicht bij het huis waar nu Bosweg 2 is. Het was een soort noodlanding. De piloot is uit het vliegtuig geklommen en was nog een beetje gewond aan zijn gezicht. Hij heeft met zijn parachute geprobeerd om het vliegtuig in brand te steken, maar dat is hem niet gelukt. Het was weliswaar een klein brandje maar je kon direct na de crash niet dicht bij het vliegtuig komen want de munitie uit de cockpit knetterde zo af en toe. Ze moesten nog achter de muur van het huis gaan staan. De piloot werd bij de familie Holtmeulen in een strohoop gestopt, maar werd door de Duitsers snel gevonden en opgepakt. Ze zijn er mee naar de Lakei gelopen en toen hij daarvan terug kwam had hij geen militaire kleding meer aan, maar alleen een overall. Er liepen vijf Duitsers achter hem aan over de Grensweg richting Duitsland. Andere mensen hebben nog gezien dat de Duitsers op een fiets zaten, de piloot moest lopen en werd onderweg onder zijn kont geschopt.

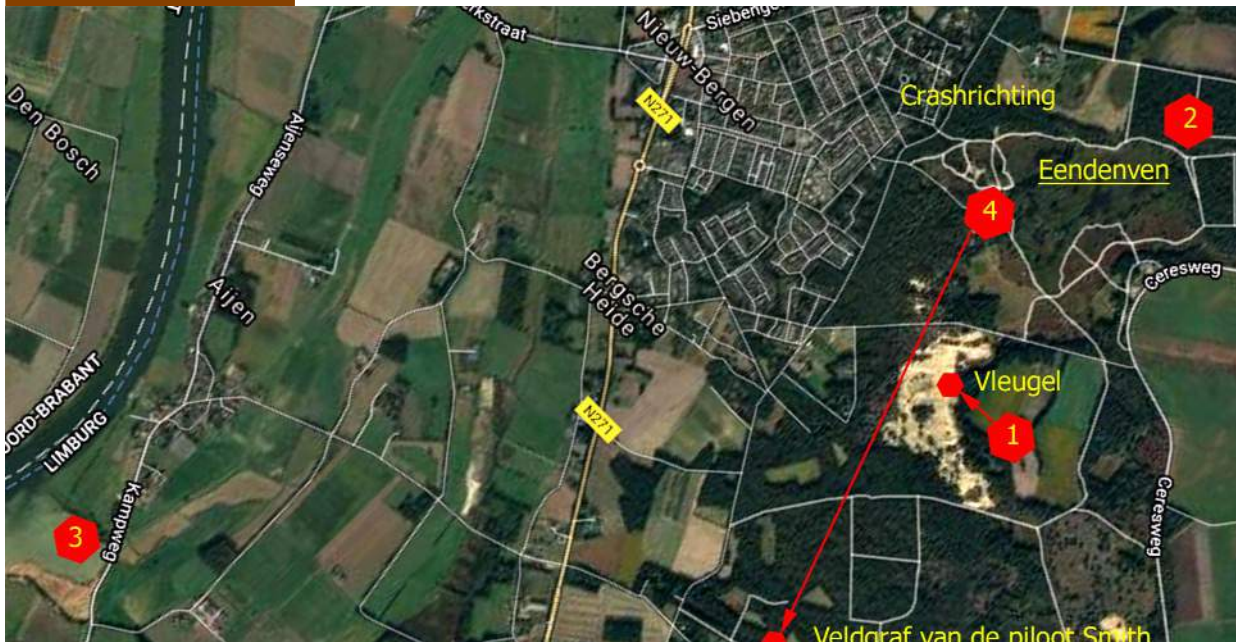
Ben Barbiërs, uit Afferden had een oom Schoofs die op de Belt woonde en ging geregeld naar hem op bezoek. Enkele dagen na de crash liep hij zoals gebruikelijk via de Bosweg er naar toe. Hij wist al dat op de Bosweg een vliegtuig gevallen was en zag het liggen, dicht aan de weg, nog vrij compleet. Hij is over de vleugel gelopen en in de cockpit gekropen. Hij heeft de mitrailleur nog geprobeerd, maar deze deed het niet meer.

Bemanning:

Piloot	Anthony H.	Vickers	RCAF	Pow	Stalag Luft 1
--------	------------	---------	------	-----	---------------

Er is 3x naar onderdelen gezocht op de crashplek, maar er is niets gevonden. Als een vliegtuig een goede noodlanding maakt, en dat was in deze situatie het geval want de piloot is ter plekke uit zijn vliegtuig gestapt, dan is er sporadisch nog iets van terug te vinden.

Bergen



In Bergen zijn 4 vliegtuigen gevallen:

- 1e** 12 mrt 43, om 21.25 uur: Lancaster, UK bommenwerper, op het land van Aijermeer
- 2e** 23 mei 43, om 2.35 uur: Lancaster, UK bommenwerper, achterkant van het Eendenven
- 3e** 28 nov. 44, om 11.55 uur: Typhoon, UK jachtbommenwerper, te Aijen
- 4e** 21 febr.45, om 20.45 uur: Lancaster, UK bommenwerper, parkeerplaats Eendenven

1e Lancaster Mk III, ED449, UK bommenwerper



De Lancaster bommenwerper en het embleem van zijn 50 Squadron

Missie van de Lancaster ED449 op 12 maart 1943

Op 5/6 maart 1943 had de RAF een 2e grootscheepse aanval uitgevoerd op het Ruhrgebied (442 vliegtuigen, met een verlies van 14) en wel op Essen, de thuishaven van de Krupp-fabrieken. Ca. een week later, op 12/13 maart wordt er zowaar een nog grotere luchtaanval ingezet met hetzelfde doel.

Er stegen om 19.40 uur 457 vliegtuigen op. Het waren 158 Wellingtons, 156 Lancasters, 91 Halifaxes, 42 Stirlings en 10 Mosquitos.

In die nacht crashte de Lancaster ED449 die al 7 succesvolle vluchten in 1943 gemaakt had; Berlijn 16/17 jan., Berlijn 17/18 jan., Düsseldorf 27/28 jan., Hamburg 30/31 jan. (voortijdig gestopt), Lorient (Fr) 13/14 febr., Essen 12/13 febr., Nürnberg 25/26 febr., Essen 12/13 Maart (gecrasht)

Crash

De beruchte Oberleutnant Manfred Meurer lag met zijn Messerschmitt Me 110 gestationeerd op de Venlose heide; Fliegerhorst Venlo. Vol beladen vlogen de bommenwerpers laag en langzaam en waren een relatief makkelijke prooi als er geen Engelse jager in de buurt was. Hij schoot in de nacht van 12/13 maart 1943 met zijn nachtjager 4 bommenwerpers neer.

Een ervan was de Lancaster ED449 (23e overwinning van Meurer) en 10 minuten daarvoor had hij de Halifax HR692 neergeschoten die in Horst is gevallen. De Lancaster stortte op de heenweg met al zijn munitie neer in het Aijermeer. Op het stuk land van "Kluuten Wim". Het gebeurde om 21.25 uur. Jo Buddiger heeft het zien gebeuren. Het stond in brand en eerst brak er een vleugel af die met zijn punt in de gele zand van de "Paasberg" viel.

Jeu Urselmann was in die tijd samen met Thei Keiren bij de BB (Bescherming Burgerbevolking). Zij mochten in die functie 's nachts buiten rondlopen/ fietsen.

NB: De BB had in die tijd als taak voor het geval er brand ontstond bij gevallen vliegtuigen of bommen/ granaten, om bewoners te waarschuwen en het aan de brandweer te melden.

Jeu is als een van de eerste bij het wrak geweest. Het was een groot vliegtuig en een grote vuurzee. Het ging gepaard met diverse harde knallen. Er lagen ook bommen in de buurt, eentje kwam terecht net over de Toeristenweg, waar nu nog de bomtrechter van te zien is. Vijf bemanningsleden verbrandden in het vliegtuig. Een ervan lag compleet verbrand op zijn buik met de mitrailleur nog in zijn handen. Een vliegenier lag dood op de Zwaluwenberg, een eindje van de crash. Hij was zo hard gevallen dat zijn lichaam zich enkele centimeters diep aftekkende in de heigrond. De staartschutter Victor Kissick raakte ernstig gewond tijdens het springen en probeerde toch te vluchten. Hij werd neergeschoten door een Duitse patrouille.

Frans Verkoyen, die in 1947 bij de herbegraving van Venlo naar Jonkerbos aanwezig was, heeft het zakmes van Victor naar de familie teruggestuurd.

Het geval was blijkbaar de ondergedoken burgemeester Douven van de gemeente (van hem is bekend dat hij meehielp om piloten te helpen vluchten) ook ter ore gekomen want hij heeft nog geholpen om het lijk op de Zwaluwenberg mee op te halen.

Een jongere broer van Jeu Urselmann, Gert, en Jan Knoops zijn daags na de crash ook naar het uitgebrande vliegtuig wezen kijken. Ook de jongens van de boswachter, de Bruin, zijn er daags erna geweest en hebben nog gekeken of de verkoelde lijken nog ringen aanhadden, maar dat was niet het geval.

Ondanks de vroege uitval van de vier bommenwerpers is de missie naar Essen succesvol geweest. In totaal zijn er na de vier genoemde vliegtuigen nog 19 vliegtuigen verloren gegaan (totaal 5% van de 457).



1939 Kissick Family on Farm near Letellier, Manitoba, David & Eva. L. Garnet II jr, R. Victor 19 jr. (MK).



Victor Kissick - Training at Brandon, Manitoba - 1941 (MK)

RAF rapportering

Het Oboe systeem heeft goed gewerkt (Oboe was een elektronisch systeem om in de nacht en slecht weer de doelen te vinden, soort GPS zeg maar). Een succesvolle OBOE betekend dat het systeem goed werkte en de doelen gemarkeerd en gevonden werden. (Het was een nieuw systeem en werkte vaker niet zo goed) en heeft deze keer de doelen goed gemarkeerd. Het centrum van de bomaanslag was de reusachtige fabriek van Krupp, ten westen van het

This form if placed in an envelope, marked "Deaths Registration—FREE, postage for improper use, address will pass through the mail—FREE"

FORM 5 PROVINCE OF MANITOBA
OFFICIAL REGISTRATION OF DEATH

1. PLACE OF DEATH (If in Rural Municipality, give name of Municipality, Street, House No., (Name) (If in City, Town or Village, give name instead of street and number) In Province In Census (If designated)

2. LENGTH OF STAY (in years, months and days)

3. PRINT FULL NAME OF DECEASED **KISSICK JOSEPH VICTOR ROBERT DAVID**

RESIDENCE (Usual place of abode—If urban, give street and number and name of city, town or village. If rural, give the name of village.) **Letellier, Manitoba**

4. SEX **Male** NATIONALITY **Canadian** 5. SUCCESSION **Single** 6. SUCCESSION **Single** 7. OCCUPATION **RAF** 8. OCCUPATION **RAF**

9. DATE OF BIRTH **April 19th 1920** 10. AGE IN YEARS **22** 11. MONTH **10** 12. DAY **21** 13. If less than one day

14. Trade, profession or kind of work as spouse, partner, office clerk, etc. **Air Gunner**

15. Kind of industry or business, as cutter-off, farming, bank, etc. **R.C.A.F.**

16. Date deceased last worked at this occupation **March 12th 1943** 17. Total years spent in this occupation **Two**

18. If married, widowed or divorced give name of husband or maiden name of wife of deceased

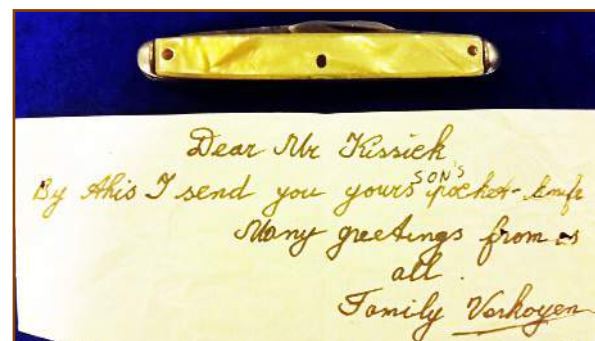
19. Name of father **Kissick, David**

20. Birthplace of father **Manitoba** (Name as from No. 1)

21. Maiden name of mother **Lavallois, Eva**

22. Birthplace of mother **Manitoba** (Name as from No. 1)

Het officiële registratie van het overlijden van Victor Kissick (MK)



In de periode dat Victor Kissick in Venlo begraven lag was zijn graf geadopteerd door de Venlose familie Fr. Verkoyen aan de Kleine Kerkstraat 1b. Zij hebben er voor gezorgd dat het zakmes van Victor teruggestuurd werd naar de familie Kissick. (MK)



Murray Kissick is bij het monument van Memorial geweest. Victor was zijn oom maar hij heeft hem nooit gekend.(MK)

centrum van de stad en later nog wat bombardementen op de noord-westelijke buitenrand. Door fotografische interpretatie werd gesteld dat er 30% meer schade bij Krupp op deze avond was dan al op de eerdere succesvolle aanval van 6/ 5 maart. Bijna 500 huizen werden vernietigd in de actie. Er waren 198 doden te betreuren: 64 mannen, 45 vrouwen, 19 kinderen, 4 soldaten, 61 dwangarbeiders en 5 krijgsgevangenen.

De verongelukte staartschutter was de Canadees Victor Kissick van 21 jaar. Na de oorlog is een familielid (zoon van een broer van Victor) van hem op bezoek geweest om het graf en de crashplek te bezoeken. De crashplek (Aijermeer) van het vliegtuig waarbij Victor gesneuveld is was toen nog niet bekend. Hij (Murray Kissick) is met zijn vrouw bij een soortgelijke crash-



*L. Badgets van Victor Kissick
R. De postume erkenning van de Royal Canadians Air Force voor Victor Kissick.
(MK)*

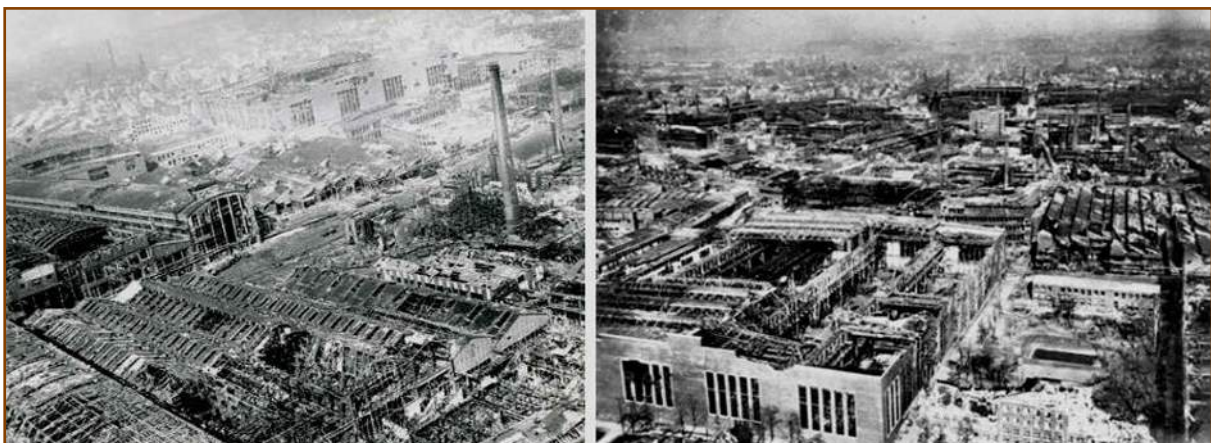


Murray Kissick is in 2010 Nederland geweest. Ze zijn hier bij het graf van Victor. Ook is er toen gezocht naar restonderdelen van de Lancaster die bij de familie Knoops gecrashed was. De werkelijke crashplek in het Aijermeer was toen nog niet bekend. (MK)



De postume decoraties van Victor Kissick. (MK)

plek geweest van het vliegtuig dat bij de familie Knoops gevallen is. Wij hebben hem inmiddels doorgegeven waar de juiste plek is en hem laten weten wat er met Victor gebeurd is tijdens de crash en dat Jeu Urselmann hem daar als laatste gezien heeft.



Het goed zichtbare resultaat van het bombardement op de de fabrieken van Krupp.

De bemanning van de Lancaster:

Piloot	Frederick	Ward	22 jaar RCAF	Jonkerbos
Flight engineer	Robert	Wilson	21 jaar RAF	Jonkerbos
Navigator	Frederick	Stephens	21 jaar RAF	Jonkerbos
Bommenrichter	Ronald	Heslop	20 jaar RAF	Jonkerbos
Radiotelegrafist	Andrew	Allan	? jaar RAF	Jonkerbos
Staartschutter	Victor David Robert	Kissick	22 jaar RCAF	Jonkerbos
Middenschutter	Richard John	Jenkins	21 jaar RAF	Jonkerbos



Jenkins



Heslop



Stephens



Piloot Frederick Ward(GF)



Accuaansluiting



Deel van de romp



Munitie uit 1942



Kleine deeltjes



Verbrande aluminium deeltjes



Tandwiel



LnR. Match met de originele zuurstofmeter.



Match met de switch van het bedieningspaneel van de Flight engineer.



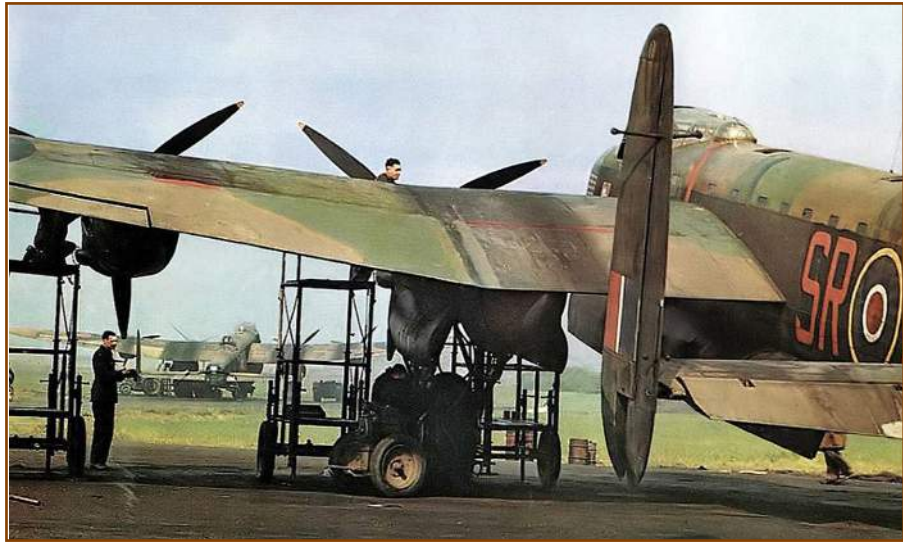
Match drukknop van de kleding



Match parachutegeesp (JH)



2e Lancaster Mk I, W4919, UK bommenwerper



De Lancaster bommenwerper en het embleem van het 101 Squadron

Missie van de Lancaster W4919 op 23 mei 1943



De standaard bommemlast gemonteerd in de Lancaster: 14 bommen van 450 kg.

Dortmund was sinds een jaar geleden niet meer aangevallen door Bomber Command en er waren 9 dagen geen grootscheepse operaties meer geweest. Er werd besloten om met 826 vliegtuigen Dortmund aan te vallen - een record aantal vliegtuigen in een "bijna-1000" actie en tot nu toe in de oorlog de grootste Slag van het Ruhrgebied. De luchtvloot bestond uit: 343 Lancasters, 199 Halifaxen, 151 Wellingtons, 120 Stirlings en 13 Mosquitos.

De Mosquitos (Pathfinders) markeerden bij de heldere weersomstandigheden nauwkeurig de doelgroep en de daaropvolgende aanval verliep volgens plan. Het was een zeer geslaagde aanval. Veel industriële locaties werden getroffen, met name de grote staalfabriek Hoesch, waarvan de productie moest worden stilgelegd.

Er gingen 18 Halifaxen, 8 Lancasters, 6 Stirlings, 6 Wellingtons verloren 4,6 %.

Een van deze acht Lancasters was de Lancaster I W4919 met zeven bemanningsleden. Hij was opgestegen om 22.35 uur vanaf het vliegveld Holme on Spalding Moor. Het is om 2.30 uur in de nacht neergeschoten door Oberleutnant M. Meurer van 3./NJG 1 (zijn 28e overwinning) en neergestort op de Cremersberg te Bergen.

COPY

Encl 24H
P. 404478 ENC
23A

101S/C.509/86/P.1.

No. 101 Squadron,
Royal Air Force Station,
Holme-on-Spalding-Moor,
Yorks.

25th May, 1943.

Sir,

LOSS OF LANCASTER I.W.4919

I have the honour to refer to my signal A.503 of the 24th May, 1943, and to submit the following report on the above mentioned aircraft.

This aircraft took off from R.A.F. Holme-on-Spalding-Moor, Yorks, at 22.36 hours on the 23rd May 1943, on an Operational Sortie to Dortmund. E.T.R. Base 03.53 hours.

Nothing has been heard of or from this aircraft since time of take off.

The crew of the aircraft was as follows:

Pilot	Aus.411906	F/Sgt	Hayes, J.H.T. (RAAF)
F/Engineer	1116625	Sgt.	Cook, W.R.
Navigator	1319738	Sgt	Eames, P.G.
WOp	1334798	Sgt	Evans, J.W.C.
B/Aimer	1361100	Sgt	Park, J.
M/Upper	R.175992	Sgt	Gibson, O.H.
R/Gunner	R.155648	Sgt	Smith, L.G.

I have the honour to be,
Sir,
Your obedient servant,

(Sgd) ???

Wing Commander, Commanding,
No. 101 Squadron, R. A. F.

The Under Secretary of State,
Air Ministry (P.4.Cas)
Kingsway,
London, W.C.2.

De officiële RAF rapportering daags na de crash van het gemiste toestel. (GF)

Mailed At Melbourne Hayes g.H.J. On 27.5.43 Time 4 am Encl 4B
 NAME Mr P. J. Hayes Address 2 Ballina Road
 Soldiers Name Sgt. John Henry Hayes
 Delivered On 27.5.43 At Witbarney 10.45 am 28 MAY 1943
 POSTMASTER NORTHERIDGE.

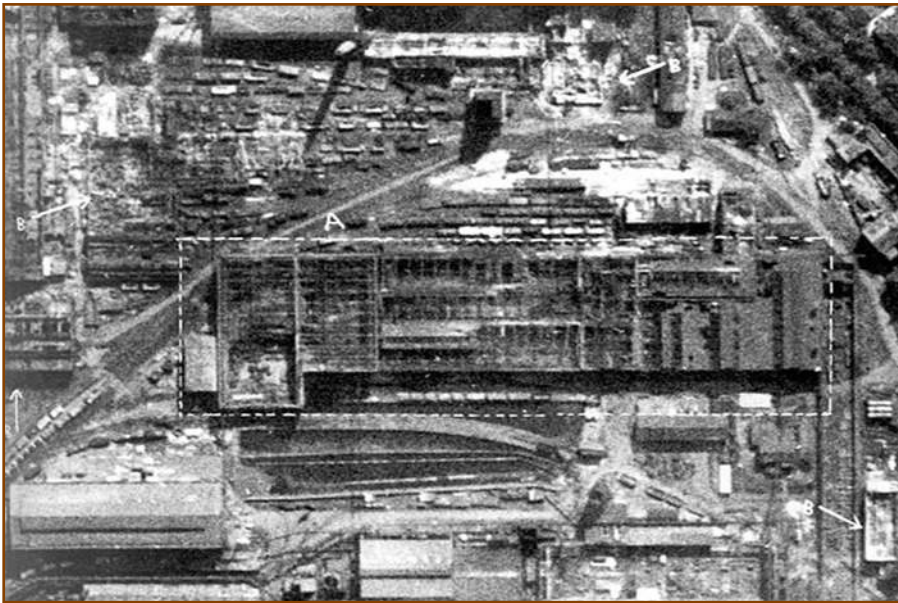
De telex die de familie van de gesneuvelde piloot Hayes 3 dagen na de crash in Australië ontving. (GF)

Verhaal van Jan Knoops, 86 jaar.

Het vliegtuig kwam terecht op een heuvel (Cremersberg genoemd), aan de achterkant van het Eendenvan en dicht bij hun woonhuis (het huis is ca. 1965 afgebroken). Het is in de lucht geëxplodeerd want drie motoren lagen los verspeid van het vliegtuig. Het vliegtuig was een enorme vuurzee. De schuilkelder (bunker genoemd) was geheel verlicht door de jute zak die voor de ingang hing. Het gesmolten aluminium dreef van de heuvel af. In het vliegtuig zaten, nadat het uitgebrand was, nog 4 bemanningsleden. Twee en twee compleet verbrande /verkoolde lichamen. Het was verschrikkelijk om aan te zien, zeker voor een jongen van 13 jaar wat Jan toentertijd was. Vier broers Guus, Piet, Toon en Frans hebben dit ook aangezien. Heel griezelig; zo'n lange vingers als het vlees ervan is afgebrand.

In het open veld lag een olietank, meer dan 200m van het vliegtuig. Een motor lag op een andere heuvel vlak bij hen achter het huis. Deze motor werd als eerste gevonden door de twee broers, Guus en Piet Knoops (beiden overleden). Ze groeven de motor ter plekke in een gat dat werd afgedekt met de propellers en wat takken en mos. Als de Duitsers vroegen of er iemand een vliegtuigmotor wist te liggen dan wist Pap Knoops en ook zijn kinderen van "niks". Toen de Duitsers met alles van wat ze gevonden hadden van het vliegtuig weer weg waren werd de motor compleet gedemonteerd. Zij sloopten de zuigers, krukas, dynamo, carter er vanaf. Ze hebben er bijna een jaar aan kunnen sleutelen, maar daarna was het uit met de pret.

De Duitsers hadden een oefening (intussen 1944) op de berg achter hun huis. Het waren



getraumatiseerde soldaten die terugkwamen van het front en opnieuw gedruild moesten worden. Deel van de oefening was ook schuttersputjes graven. En jawel hoor, ze vonden de motor. "Wo ist der Bauer": schreeuwde een van de twee Gefreiter (korporalen). Iedereen stond te kijken inclusief alle familie-evacuéés vanuit Afferden die



Bo. Het platgebomdardeerde deel van Dortmund

L. De fakkels die het doelgebied aangeven.



Bo. Het tijdelijke kerkhof voor zowel Duitse (achteraan) en Geallieerde (vooraan) militairen.

L. Een detailfoto van het Duitse deel. Het kerkhof lag in Venlo aan de Blumenkampstraat, in de buurt waar vroeger het ziekenhuis lag (nu het belastingkantoor).



De grafsteen op Jonkerbos War Cemetery van de piloot Hayes. (GF)

bij Knoops ondergebracht waren. Pap wist natuurlijk van niets. Een korporaal geloofde Pap zijn verhaal niet en gaf opdracht aan vier soldaten om het geweer te laden en zei : "Der Bauer lügt, er weiss wohl davon und wird erschossen." Het zag er verschrikkelijk dreigend uit voor Pap. Gelukkig voor Pap kregen de korporalen hierop ruzie. De andere korporaal zei : "Was unsere Leute versauen, da hat der Bauer nichts mit zu tun". En deze laatste kreeg zijn zin.

De korporaal doelde op de situatie dat de Duitsers zelf indertijd zo slim hadden moeten zijn om ook deze vliegtuigmotor op te sporen, net zoals de rest van het vliegtuig.

Net op tijd want Guus en Piet, die het hele voorval met angst en beven hadden gadeslagen, wilden Pap uit deze hachelijke situatie redden door de Duitsers te gaan vertellen dat zij de schuldigen waren. Ik neem aan dat Pap en Moeke enorm blij waren dat dit voorval met een sisser afgelopen was, maar dat ze 's nachts geen oog dicht gedaan hebben.

Het was natuurlijk toch wel verrekke jammer voor Guus en Piet; hadden die effe wat te prutsen gehad na de oorlog.

Een tweede motor lag ca. 100m af van het vliegtuig en was op een boom terechtgekomen die daardoor afgeknapt was. Bij die motor lag ook een gesneuveld bemanningslid die een dikke tak van wel 10cm dwars door zijn lichaam had. Jan heeft met kar en paard dit lichaam voor de Duitsers mee opgehaald en het werd neergelegd bij het woonhuis. De soldaten zochten alles na. Zo hoorde Jan dat ze een brief hadden gevonden met de naam Smith. Alle chocolade die hij in zijn zakken had werd er uit gehaald. Zijn mooie laarzen werden ingepikt door een Duitse soldaat en hij heeft ze naar zijn thuis gestuurd. De riemen die nog om hem heen hingen werden hem afgedaan. Jan heeft daar later nog een hoofdstel voor het paard van gemaakt.

Een motor zat waarschijnlijk nog aan het vliegtuig. Jan heeft niet gezien wat er met de overige 2 bemanningsleden is gebeurd.

Thei de Bruin, boswachter, kwam ook als een van de eersten uit bij de "piloot" Smith. Hij had altijd tegen pap Knoops gezegd: Als ik een dode vliegenier vind dan begraaf ik hem zelf en laat ik dat niet door de Duitsers gebeuren. Maar het had teveel represailles als de Duitsers er achter zouden komen en daarom durfde hij het toch niet aan.

Jo Buddiger nu 84 jaar, uit de Bosserheide, is met een stel jongens uit de buurt gaan kijken naar het gecrashte toestel en ze kwamen uit bij de motor en de piloot met de stronk door zijn lichaam. Ze schrokken enorm, hebben nog even gevoeld of hij nog leefde en zijn er toen heel hard tussenuit gegaan.

Hay Valckx, (van de schoenmaker) heeft een klein tandwielkastje meegenomen van het vliegtuig. Helaas is het er niet meer.

Alle 7 bemanningsleden zijn twee dagen na de crash in Venlo begraven op het (tijdelijke) oorlogskerkhof voor Duitsers en Geallieerden aan de Blumenkampstraat. Op 11 sept. 1947 zijn ze herbegraven op Jonkerbos War Cemetery. Op het Venlose kerkhof hadden ook de 4 compleet verbrande lijken een eigen grafnummer. Bij het herbegraven in het Jonkerbos was de identiteit niet meer duidelijk en wist men niet meer wie- wie was. Reden waarom ze alle vier bij elkaar begraven zijn: Cook, Aemes, Park, Evans. De gesneuvelde geallieerden waren door de Venlose gezinnen geadopteerd. Het is wel een dag met een erg droevige afloop voor de crew want het was voor de meesten hun eerste missie.

Als 73 jaar na de crash ons onderzoek begint zien we in een overzicht van "Studiegroep luchtoorlog 1939-1945" de namen van de bemanningsleden. De naam Smith, de vliegenier die gespiest was door de boomstronk, staat er ook op. Hij was sergeant en de staartschutter. John Hayes was de Australische piloot van het vliegtuig.

De Duitser hebben alles zeer goed opgeruimd omdat zij alle metalen goed konden hergebruiken voor de oorlogsindustrie. Ook kwamen er kort nadat de Duitsers alles opgeruimd hadden nog een paar Venlose oud-ijzerlui zoeken naar het aluminium. Guus en Piet wisten toen nog een vleugel van een vliegtuig te liggen dicht bij de Duitse grens. Deze werd opgehaald en is door hen meegenomen.

Bij de eerste zoektocht in 2016 naar vliegtuigresten zijn veel kleine brokjes gesmolten aluminium gevonden, een kogelhuls van 1942 en een gesp van een parachuteriem.

C O P Y.

2 Calbina Road,
Northbridge,
Sydney, N.S.W.
Sat. July, 24th.
1943.

Dear Mr. Langslow,

On May 26th we received a wire informing us that our son, John Henry Terence Hayes, was missing as results of air operations on 23/24th May, which as you know was the Dortmund raid.

On May 31st, we again received a letter stating that our son was the Pilot of a Lancaster aircraft which was lost whilst on an operational flight as late mentioned but regretted that the circumstances surrounding its loss were unknown.

On June, 13th, we received another wire stating that our son, previously classified as missing is now missing but believed to have lost his life on May 24th.

On July 20th we again received a letter confirming previous telegram stating that our son previously reported missing is now reporting missing but believed to have lost his life on May 24th, quoting German sources and unable to give us his place of burial.

What we are unable to understand is this. My son's number has not once been mentioned, which is as important as his name, also he is C. of England.

If they have found his body and they have buried him they must have his number which you have failed to quote.

Surely of all the planes that went over on that raid, and you have to give us credit of some knowledge and sense, you are not going to tell me the boys could not give some definite account on their return to base.

The whole thing is not satisfactory to us and we would welcome more definite news. Another thing we fail to understand is this. Our son cabled us that he had been promoted flight sergeant from October last, yet in the papers here he was posted missing as Sergeant Hayes. Surely to God the boys deserve more recognition than this. My husband who is nearly 60 and I too, he was a Marine, an Anzac joined up as a private, came out a Captain, is now working on Garden Island 3 late nights a week on Saturdays, and I broken in health and spirit, don't you think we deserve something more definite than this.

We have put all our money in war loans and bonds and yet we have had 6 weeks of hell as regards correspondences. My letter is disjointed and badly written as I am under the doctor suffering from shock through the loss of our only child.

Will you please forward this to the Air Chief in England and tell him that we are both English and my son a real Aussie and that we demand definite news from the Group Station there

If my boy were alive he would do this himself as he was brave.

Do they realize the agony we parents have to go through receiving correspondence in dribs and drabs for eight weeks we have. Why not collect all the news and give it to parents one batch instead of this suspense.

I really mean this, please forward this letter to the Air Chief in England.

I remain,

Yours faithfully,
a Broken hearted mother
(Sgnd) Mrs. P.J. Hayes

P.S. We intend after the war to make a visit to our son's grave and if it is not there, well that's that for the present.

Een van de brieven van de ouders van de piloot waarin zij hun teleurstelling uiten over de trage berichtgeving omtrent de info van de crash. (GF)

Een gebroken moederhart.

Uit de briefwisseling van de moeder van de piloot John Hayes en het Department of Air RAAF (Royal Australian Air Force) blijkt dat zijn ouders het vanzelfsprekend moeilijk hebben met het verlies van hun zoon. In het begin voert de moeder hierover de correspondentie.

Op 24 mei 1943 is het vliegtuig neergestort. Al heel snel, op 27 mei krijgen zij een telegram dat hun zoon vermist is. Op 31 mei krijgen zij een officiële brief over de vermissing. Op 9 juli krijgen zij het bericht dat hun zoon dodelijk verongelukt is. Op 24 juli schrijft zij haar tweede brief aan de RAAF met de volgende tekst:

Wat wij niet begrijpen is dat de Duitse bronnen niet vermelden waar hij begraven ligt. Als ze zijn nummer hebben moet dat toch bekend zijn. Ook moet het toch bekend zijn bij de collega's van de andere vliegtuigen die aan de missie mee gedaan hebben. Jullie kunnen mij toch niet vertellen dat die jongens geen definitiever verhaal weten over de toedracht van de gebeurtenis. We zijn zeer teleurgesteld dat we geen definitiever bericht krijgen. Een tweede zaak is dat jullie rapporteren over Sergeant Hayes, terwijl onze zoon ons heeft laten weten dat hij sinds oktober gepromoveerd was tot Vliegtuig-sergeant. In godsnaam, de jongens verdienen meer respect dan dit. (Korte tijd erna krijgen ze bericht dat de rang van hun zoon in alle officiële stukken is aangepast). Zij schrijft verder: Mijn man en ik zijn bijna 60 jaar, hij was bij de Marine, van Anzac (Australian and New Zealand Army Corps in de WO I) van burger opgeklommen tot kapitein en hij werkt nu op Garden Island, 3 nachtdiensten en op zaterdag en ik ben gebroken in gezondheid en spirit; denken jullie niet dat wij niets iets meer definitiefs verdienen dan dit.

Wij hebben al ons geld gestopt in oorlogs-leningen en schuldbekentenissen en we hebben nu al 6 weken in een hel geleefd qua correspondentie. Deze brief is onsamenhangend en in slecht Engels en dat komt doordat ik in shock ben van het verlies van ons enigst kind. Wilt u dit a.u.b. doorgeven aan uw chef in Engeland en vertel hem dat wij beiden Engelsen zijn en mijn zoon een echte Australiër en dat we een definitief antwoord van de Group Station willen.

Als onze zoon nog zou leven dan zou hij het zelf regelen zo dapper was hij.

Beseffen zij dat wij als ouders al acht weken lang alles in stukjes en beetjes te horen krijgen. Waarom niet al dat nieuws gebundeld en verstrekt het dan aan ons ouders in plaats van deze onzekerheid.

Ik meen dit echt en stuur deze brief a.u.b. naar jullie Air Chief in Engeland

Ik verblijf,

*Hoogachtend,
een gebroken moederhart,
(getekend) Mrs P.J.Hayes*

P.S. het is de bedoeling dat we na de oorlog het graf van onze zoon willen bezoeken en als het er dan niet is, dan weten we dat ook weer.

Op 19 okt. 1943 schrijft ze nog eens een soortgelijke brief. Ze heeft dan inmiddels van het Rode Kruis vernomen dat hun zoon begraven ligt op een kerkhof in Venlo; Rij 25-Graf 282. Van haar zusters in Engeland heeft ze vernomen dat haar zoon voor de crash bezig was met het schrijven van twee familiebrieven. Ze wil deze graag ontvangen. (Dit gebeurt ook, nadat de RAF ze gecheckt heeft op militaire geheimen)

In mei 1944 worden alle privéspullen naar Australië gestuurd. Vanaf 24 juli 1944 neemt vader Hayes de correspondentie over.

Begin 1947 komt de Australische verkoopleider van de Océ van der Grinten, uit Venlo op bezoek in Venlo. Hij praat dan met de verkoopleider (Harrie Koppers) van het hoofdkantoor

en de directeur Louis van der Grinten. Zij gaan met hem naar het militaire kerkhof in Venlo en vertellen hem dat elk graf geadopteerd is, zo ook het graf van John Hayes (door Harrie Koppers?).

De bemanning van de Lancaster:

Piloot	John Henry Terrence	Hayes 22 jaar	RAAF Jonkerbos
Flight engineer	Walter Randall	Cook 31 jaar	RAF Jonkerbos
Navigator	Percy George	Aemes 25 jaar	RAF Jonkerbos
Bommenrichter	James	Park ? jaar	RAF Jonkerbos
Radiotelegrafist	John Warwick Graven	Evans 21 jaar	RAF Jonkerbos
Staartschutter	Leslie Gordon	Smith 20 jaar	RCAF Jonkerbos
Middenschutter	Own Hugh	Sibson 21 jaar	RCAF Jonkerbos

Bericht in de plaatselijke courant in Canada over de toen nog vermoedelijke dood van Leslie Gordon Smith



Match met de uitlaat van de motor. (JH)



Door de hr. Trines uit Venlo eertijds opgegraven restonderdelen van de Lancaster W4919



LnR: Gesp



Munitie



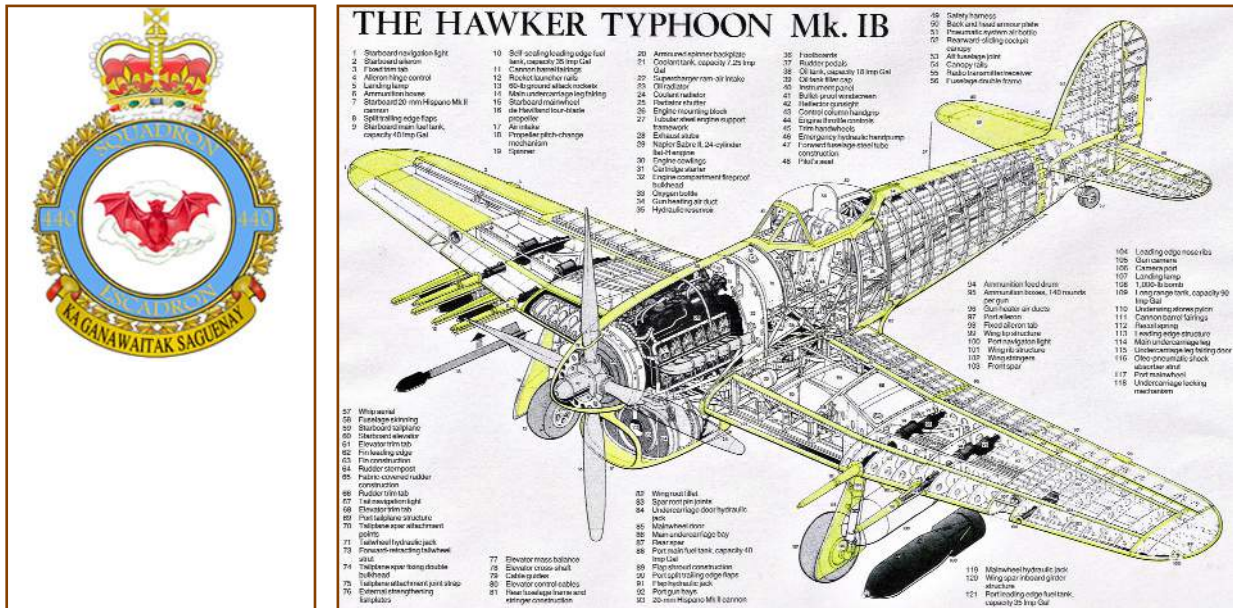
Resten binnenband



Diversen (JH)

3e

Typhoon Ib, jachtvliegtuig



Het "opengewerkte" Typhoon Ib Hawker jachtvliegtuig en het embleem van het 440 Squadron

Missie van de Typhoon Ib op 28 nov. 1944

Het squadron van deze Typhoon was in die tijd gestationeerd op vliegveld Eindhoven. Van daaruit werden o.a. aanvallen uitgevoerd op kasteel Geijsteren en de spoorwegen nabij Goch. De piloot Antony Frombolo van deze Typhoon begint zijn vliegcarrière op de trainingschool "Uplands". De cursus duurt van 14 maart tot 3 juli 1942. Hij wordt ingedeeld bij het 127Sqn tot september 1943.



Foto van begin juli 1942, ivm de uitreiking van de "wings" (vliegbrevetten) aan de cursisten. Ze werden die dag uitgereikt door "S. L. De Carteret", Deputy Air Minister. Locatie is de RCAF No.2 Flying Training School op de Vliegbasis Uplands te Ottawa, Ontario in Canada. Anthony Frombolo zit knielend 6e van links.

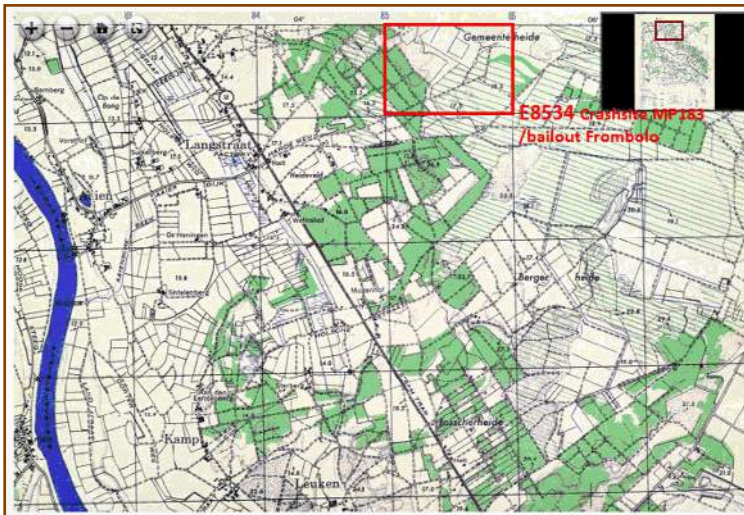


Bo. 16-8-1944 Normandië: het Canadese 440 squadron (midden met de hond is Anthony Frombolo).

Op 7 juni (Daags na D-day) vliegt hij missies vanuit Engeland. Op 6 augustus doet hij mee aan missies vanaf een vliegveld in de buurt van Caen.

Op 28 november 1944, de dag van de crash, om 8.55 uur vertrekt hij vanaf vliegveld Eindhoven met de missie om een trein bij Goch aan te vallen. De aanval lukt, de trein wordt tot stoppen gedwongen en de rails wordt gedeeltelijk vernield. Om 9.55 uur is hij weer terug van zijn "gewapende verkenningmissie". Op de terugweg krijgt hij te maken met flink afweergeschut van uit het gebied Goch, maar hij wordt niet geraakt. Dezelfde dag is er nog een missie met ingeplande duikaanvallen op de spoorlijnen. Ze vertrekken om 11.25 uur. De Typhoon van Frombolo wordt om 11.55 uur door een Flak geraakt. Hij springt er uit in de buurt van het Aijermeer. Door zijn collega's wordt aangenomen dat hij meteen krijgsgevangen wordt gemaakt. Als krijgsgevangene komt hij terecht in Stalag Luft 1 te Barth (nabij Rostock aan de Oostzee).

Na de oorlog gaat hij terug naar zijn geboorteplaats Alameda County, Californie. Hij was geboren op 23 maart 1919, was getrouwd en is gestorven op 5 maart 2007 te Danville, CA.



Volgens de RAF rapportering is de piloot op de aangegeven plek uit het vliegtuig gesprongen. Waarschijnlijk is het echter een noodlanding geweest op de Evenacker, veel dichterbij de Maas.

dat het een soort noodlanding is geweest. Kort na de crash lag er een witte parachute, maar wie die meegenomen heeft weet men niet meer. Bij van den Lisdonk hadden ze een grote huis-kelder waar naast de familie ook Duitsers inzaten. Zoon Cor denkt zich te herinneren dat de gevangene piloot door de Duitsers daar naar binnen is gebracht. Het vliegtuig heeft er nog een tijdje gelegen alvorens de Duitsers het opgehaald hebben met een soort oplegger. De jeugd haalde er stukjes mica (plexiglas) vanaf en het wat dikkere aluminium. Teng van de smid (Lisdonk) maakte ringen van het aluminium en prutste er dan een blauw vierkant plaatje op en je had een mooie zegelring. De jongens van Vousten gingen er voor naar smid Giesen want dat was hun boersmid. Ook zij maakten ringen van het plexiglas. Het was gewoon een "mode-grill" in die tijd om dergelijke ringen te maken.

Wiel Linders heeft na de oorlog nog vele malen het land geploegd en vond dan weleens kleine stukjes aluminium. Er was altijd midden op het stuk land zo'n 25 jaar een plek waar alles slecht groeide; veroorzaakt door de benzine die er was vrijgekomen. Om vast te stellen dat de crash voor zeker deze Typhoon is geweest moet er met een metaaldetector gezocht worden naar restonderdelen. Nou had een half jaar geleden de firma "Grindmij Maaspark Well" de bovenlaag van de Evenacker op een wal geschoven. Nadat alle grind eruit gehaald was, heeft men eerst het gat weer opgevuld en de bovenlaag er weer bovenop geschoven. Het was door de grootscheepse grondverplaatsing nog maar een kleine kans dat er nog resten te vinden waren. Sowiezo is dit al zeer beperkt bij een noodlanding.

Bemanning;

Piloot Antony Frombolo 25 jaar USAAF Pow Stalag Luft 1

Crash

Op 28 november 1944 is om ca. 12 uur in Aijen een wat kleiner vliegtuig gevallen. Het was een èèn-motorig vliegtuig; Typhoon. Voor zover bekend heeft niemand het zien gebeuren. Het kwam terecht op het land van de familie Linders. Diverse oud-Aijennaren (Wiel en Drika Linders, Cor van den Lisdonk, Frans Vousten) hebben laten weten dat het vliegtuig lag op de Evenacker aan de Aijenseweg. Wat de mensen er nog van weten is dat het een klein vliegtuig was, nog bijna compleet, een beetje verbrand en er was een vleugel van afgebroken. Men denkt

NB: Er zijn geen onderdelen meer op het land teruggevonden.

4e Lancaster Mk I, NN744, UK bommenwerper



Een “opengewerkte” Lancaster en het embleem van het 170 Squadron.

De situatie eind 1944-begin 1945

De Engelsen hadden al enkele maanden de gehele oostkant van de Maas veroverd. Er werd met vlagen door hen veel geschoten en alle hoge gebouwen (molens, kerken) die als uitkijkposten dienden voor de Duitsers, waren kapotgeschoten. Hierdoor waren er in alle kerkdorpen al burgers dodelijk getroffen. De Duitsers verwachtten dat er elk moment een grote aanval zou komen van de Engelsen om de Maas over te steken. Daarbij zouden dan zware gevechten gaan



Het RAF-vliegveld in Hemswell

plaatsvinden want de Duitsers waren niet van plan om zo'n rivier-barrière zo maar prijs te geven.

Vanzelfsprekend zouden er dan ook veel burgerslachtoffers vallen. Reden waarom de hele regio aan de oostkant van de Maas geëvacueerd moest worden. Niet naar Duitsland, maar wel via, naar het noorden van Nederland, zodat zij niet opgescheept zaten met al die Nederlanders.

Op 7 januari 1945 was het zover voor de Bergense mensen en moesten de bewoners evacueeren, door de sneeuw naar Weeze. Alles ging te voet via Goch, Emmerich en ze kwamen weer bij 's Heerenberg Nederland binnen. Van hieruit werden ze met hulp van het Rode Kruis (kinderen, moeders en hulpbehoeftigen) vervoerd naar het noorden; Overijssel-Groningen.

Na terug te zijn van de evacuatie, eind mei/ juni, zagen enkele mensen (o.a. Gert Urselmann, Mia van Lin, de jongens van Sjang Ponjee en Giesen) dat er een heleboel vliegtuigbrokken boven op de berg bij het Eendenven lagen. De plek kreeg al snel de naam : Vliegerberg. Via internet en detectoronderzoek is achterhaald dat dit de Lancaster NN744 geweest moet zijn.

De missie van de Lancaster NN744 op 21 febr. 1945

Op 21 febr. 1945 om 19.10 uur stegen in Hemswell 363 Lancasters (16 van het 170 Sqdn) en 11 Mosquitos op om Duisburg te bombarderen.

Op de terugweg werden zeven Lancaster neergehaald door het Flak-geschut en nachtjagers, waarvan drie er om ca. 20.40 uur achter de geallieerde linies terecht kwamen. In de NN744 zaten ze met 7 man. Ze zijn er allemaal uitgesprongen. De piloot Smith verongelukte en kwam terecht vanaf de tramhalte Aijen naar Wellse Hut, ca 1500m vanaf de Rijksweg in de bosrand, ter plaatse genaamd Langenbosch. Daar lag na de oorlog (lees na terugkeer van de evacuatie) nog zijn veldgraf en hij is op 1 nov.1946 overgebracht naar het Jonkerbos War Cemetery. Daar werd hij later nog een keer herbegraven in een ander graf (het huidige). De flight engineer van de Lancaster raakte zwaar gewond en is naar het Duitse militaire ziekenhuis in Kallenkote (Overijssel) gebracht. Daar is hij op 6 april 1945 overleden en begraven. De overige vijf zijn allen gevangen genomen.

De missie wordt door de RAF als succesvol gerapporteerd en er werd veel kapot gebombardeerd. Er zijn geen verdere details bekend. Het was de laatste grote Bomber Command aanval op Duisburg.

De grote brokken van het vliegtuig zijn door de Duitsers opgeruimd. Na de oorlog hebben de



Leslie Willis zit vanaf de voorkant op de 3e rij, 2e van links



Het een dag eerdere bombardement op Duisburg op 21 febr.1945

jongens van Ponjee nog wel een motor uitgegraven die drie meter diep in de grond zat.

De jongens Joop en Ser zijn vrijgezel gebleven en de knutselloods is al lang afgebroken voor de nieuwbouw. Er is dan ook niets meer van teruggevonden. Ook de jongens van Giesen (Ben en Teng) hebben wat spullen meegenomen. Maar het ging hoofdzakelijk om het speciale "mica" (plexiglas) om mooie ringen

van te maken.

Het is niet bekend of er bommen gevallen zijn ofschoon Piet Giesen er ronde dingen van 15 cm en meer dan 1 meter lang heeft zien liggen.

Crashverhaal van de navigator John Claude

De nog in 2015 in levende zijnde Hartley uit Australië verteld over de crash:

Onze Lancaster werd neergehaald door een nachtjager met behulp van Schräge Musik (opwaarts afvurende mitrailleurs). Beide linker motoren stonden in brand en de brandstofvoeder kon niet worden uitgeschakeld. Ik sprong eruit en hoopte dat ik in de Britse zone (over de Maas) zou landen, maar de wind nam me mee richting de Duitse linies. Ik probeerde mijn daling bij te sturen, maar ik was bang dat mijn parachute in elkaar zou klappen. Ik heb er mij bij neergelegd. Kort na mijn landing was ik omringd door Duitsers. Toen ze begonnen te zoeken onder de haag dacht ik dat ze op mij gingen schieten. Zij keken naar onze schuilplaats die



L. Leslie Robert Willis (met grafsteen)

R. Grafsteen van de piloot Thomas Smith

er nogal geavanceerd en goed verlicht uitzag. De Duitse officier was tamelijk hoog in rang, ofwel een halve of hele kolonel, goed bespraakt en zou zich in een Britse officiersmess goed kunnen behelpen.

Toen ze uit schuilplaats kwamen zagen ze niet zo erg ver uit de buurt de lichtflitsen van geweren. De Duitse officier keek erna en zei met een zucht "Tommies". Zijn volgende opmerking was: "wat denk jij van de huidige oorlog?" Ik antwoordde: "ik wou dat het voorbij was". De officier zei: "ik ook, mijn vrouw zit in Potsdam".

Ik werd naar een krijgsgevangenkamp gebracht en later overgeplaatst naar Stalag VII-A Moosburg in Zuid-Beieren, waar ik tot het einde van de oorlog verbleef. Het kamp werd bevrijd op 29 april 1945 door de Amerikaanse 14e Pantserdivisie



Honouring F/Sgt Leslie Robert Willis


*Lord, hold them in your mighty hand, Above the ocean and the land,
Like wings of eagles mounting high along the pathways of the sky,
Immortal is the name they bear, and high the honour that they share,
Until a thousand years have rolled, their deeds of valour shall be told,
In the dark of night and light of day, god speed and bless them on their way,
And homeward safely guide each one, with glory gained and duty done.*

With respect from Howard Warbuton

(3) Fl/Sgt. John Claude Hartley was born 17th March 1923 in Cairns, Queensland, Australia. The Courier Mail, Brisbane Thursday 24th May 1945 states that eighty-two Queensland PoW now in England - P/O. J. C. Hartley of Cairns being one of them.

John Claude Hartley 'Papa Joe' remained in the RAAF after the war, retiring as a Wing Commander. Still living in his own home in Queensland, Australia in January 2015.

Right: John Claude Hartley 'Papa Joe' in 2015 (courtesy Howard Chetham)



He recalls the events of the 22nd February 1945:

"Our Lancaster was shot down by a night fighter using the Schräge Musik (upward firing guns) - both port engines were on fire and the fuel supply could not be shut off. I baled out and hoped that I would land in the British zone but the wind was taking me over the German lines. I tried to adjust my descent but as I thought the chute was going to candle, I abandoned the idea.

Shortly after I landed I was surrounded by German soldiers. When they started to look under the hedges I thought that they were going to shoot me. They were looking for our dugout which turned out to be quite sophisticated and well lit. The German officer in charge was quite high in rank, either a half or full Colonel, well spoken and could have been accepted in any Officers Mess back in England.

When they left the dugout they could see the flash of guns not so far away. The German officer looked and just said 'Tommies'. His next comment was 'what do you think of the war now?' I replied: 'I wish it was over.' The officer said, so do I, my wife is in Potsdam.'

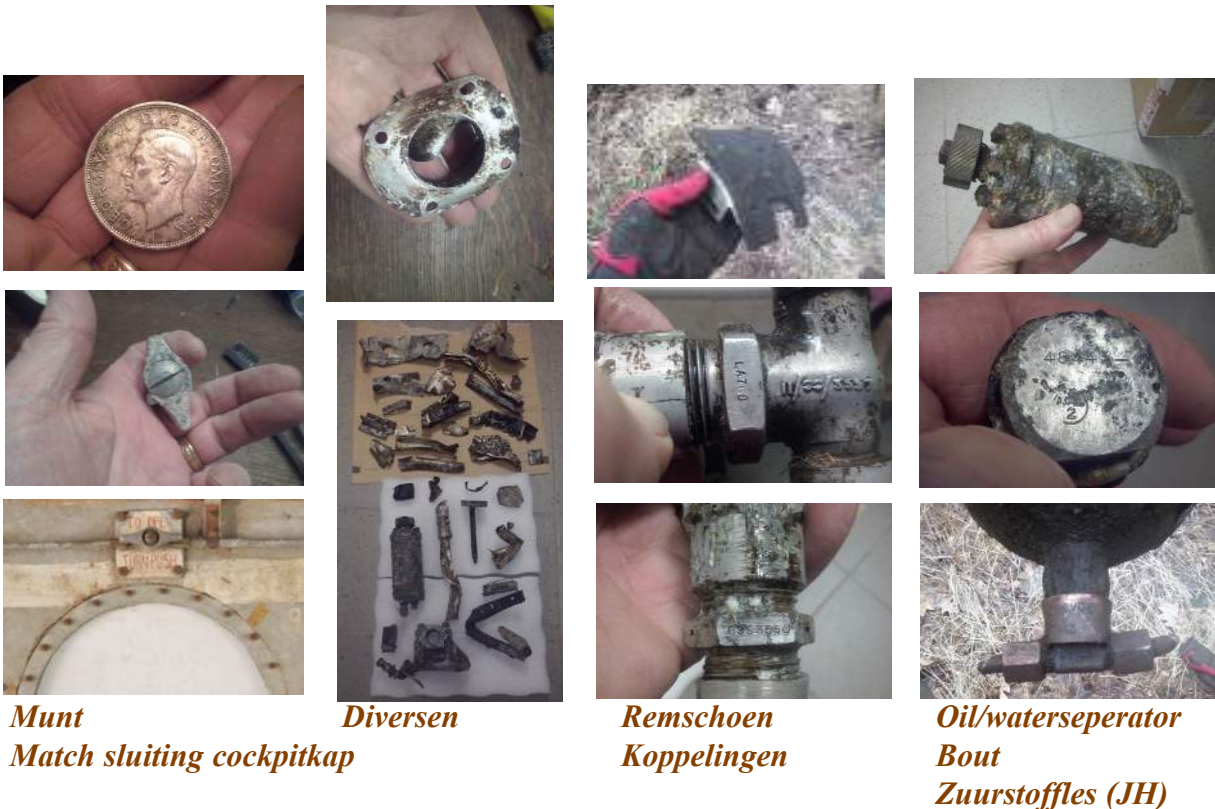
I was then taken to a prison camp and later transferred to Stalag VII-A Moosburg in Southern Bavaria where I remained until war end. The camp was liberated on the 29th April 1945 by the United States 14th Armoured Division."

**Bo. Het erbetoon aan de gewonde en eraan overleden flight engineer Leslie Willis.
Be. Het verhaal van de crash: verteld in 2015 door de Australische navigator John Hartley van de NN744.**

De bemanning van de lancaster NN744

Piloot	Thomas Cecile Birdwood	Smith	28 jaar	RAF	Jonkerbos
Flight engineer	Leslie Robert	Willis	22 jaar	RAF	WIA, Kallenkote
Navigator	John Claude	Hartley	21 jaar	RAAF	Pow Stalag Luft 7A
Bommenrichter	A.C.M.	Bates	24 jaar	RAF	Pow
Radiotelegrafist	W.F.E.	Mole	21 jaar	RAF	Pow
Schutter	R.E.	Price	? jaar	RAF	Pow
Schutter	J.	Downing	? jaar	RAF	Pow

NB: Met de metaaldetector zijn, naast veel aluminium plaatresten, nog zeer veel kleine onderdelen teruggevonden van de Lancaster. Alles bij elkaar wel twee manden vol, maar helaas niet het gezochte "typeplaatje" van NN744.



Munt
Match sluiting cockpitkap

Diversen

Remschoen
Koppelingen

Oil/waterseperator
Bout
Zuurstoffles (JH)



In Well is in de WO II een gedeelte van een vliegtuig neergekomen, het cockpitgedeelte en de bemanning lagen in Wellerlooi.

Gedeelte van een vliegtuig in het Knikkerdorp.

1e aanwijzing: Info van Grad Hendrix, 86 jaar, woonde indertijd Knikkerdorpweg 11. Vermoedelijk is het gevallen in de periode 12-1-1945 tot 1-6-1945 toen het Knikkerdorp geëvacueerd was.

Grad is er na terugkeer van de evacuatie 2x wezen kijken en heeft diverse motoronderdelen mee naar huis genomen; kleppen, klepveren, speciale bouten, aluminium nippels/ koppelingen om er o.a. ringen van te maken. Het kapotte achterwielje van het vliegtuig lag er ook nog. Er waren momenteel geen onderdelen meer bij hem in de garages te vinden behalve een koppeling en twee bij elkaar horende contragewichten met daarin $3/8$ Engelse schroefdraad. Grad meende zich te herinneren dat het vliegtuig gevallen was nabij Herdersdreef 1, (Huis van "Heintje", 100 meter richting het zuiden, linkerkant bij een heuvel, in het kreupelhout). Helaas niets teruggevonden met detecteren.

1e voorlopige conclusie: het moest "dus" een Engels toestel zijn want Duitsland heeft metrisch en Amerika heeft ook een eigen schroefdraad.

2e aanwijzing: Info van Thea Peters, 79 jaar. Thea Peters zegt een vliegtuig gezien te hebben dat brandend nabij hun huis over kwam en verderop neerstortte. Het kwam vanuit het westen tussen Peters en Hendrix aanvliegen. Helm Peters (vader van Thea) zei: het valt bij de fam. Dura. Dit moet dus nog voor de evacuatie van 12 jan.1945 geweest zijn. (ca 1 jan.?). Het is volgens haar gevallen achter de huidige camping Anderegg, aan de plaatselijk genoemde Langeweg en dan vooraan aan de linkerkant. Dit is de weg van achter de camping naar het Wellsmeer. Thea ging nadat ze terugwaren van de evacuatie geregeld op het land werken bij Hannes Laarakker en liep dan via deze weg er naar toe. Er lagen toentertijd altijd veel aluminium vliegtuigresten langs de weg. Bij het zoeken met een metaaldetector was het meteen raak. Toen de eerste twee stukjes plaatwerk gevonden waren was aan de kleur te zien dat het een Duits toestel was. Geen/nauwelijks nummers op de onderdelen; is ook een Duitse indica-

tie. Koppeling gevonden met "Entlüftung" erop: zeer waarschijnlijk een Ju 88. Veel plaatwerk, enkele motoronderdelen, echter geen enkel stukje cockpitonderdeel. Raar maar waar!

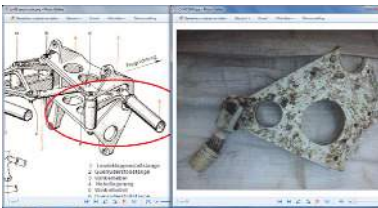
Nou heeft Grad een motorblok van Duits fabricaat uit 1936 staan dat van een vliegtuigsleper is geweest. Alle bouten ervan zijn een Engelse uitvoering. Uit navraag bleek dat er vroeger in Duitsland ook de Engelse schroefdraad toegepast werd en is de metrische draad vanaf 1902 ingevoerd. Nog jarenlang zijn de twee soorten schroefdraad door elkaar gebruikt.

Ook vind Joop Hendrix met zijn detector op de deze lokatie een soortgelijk contragewicht waar R8-88 (=Ju 88) op staat.

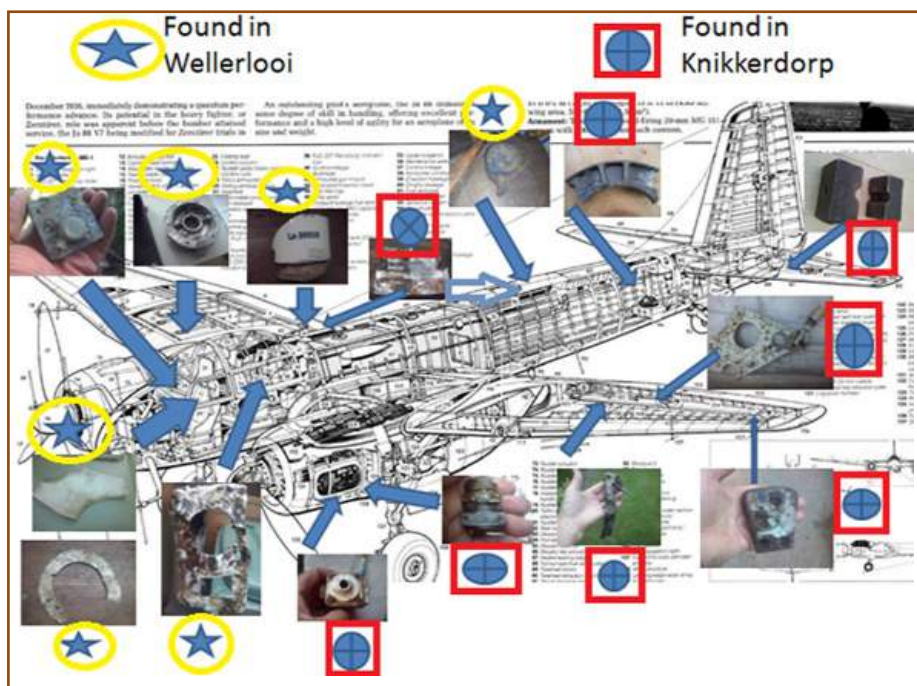
2e conclusie: het is een Duits toestel geweest en wel een Junkers Ju 88.

3e aanwijzing: Roy Nillissen laat weten dat de Ju 88 die in Wellerlooi gevallen is in twee grote brokken uit elkaar geëxplodeerd is. Het voorste deel; de bemanning, de cockpit en een vleugel met motor lag in Wellerlooi. En de andere vleugel met een motor en de staart in het Knikkerdorp. Dit komt overeen met de gevonden onderdelen. Er is in het Knikkerdorp geen enkel onderdeel gevonden van de cockpit, wel nog een mitrailleuronderdeel.

3e conclusie: in het Knikkerdorp is een groot deel van de in Wellerlooi gevallen Ju 88 terecht gekomen.



LnR. Match met contragewichten, met klinknagels, met mm-strepen met schetsplaat van de stuurstang. Verder nog een emmer met onderdelen met o.a. de schetsplaat.



Overzicht van de gevonden onderdelen met de aangeven plek waar ze zitten in de Ju 88. Het laat duidelijk zien dat het achterstuk, de staart en een vleugel met een van de motoren in het Knikkerdorp gevallen is.

Wellerlooi



In Wellerlooi is één vliegtuig gevallen in de WO II:

* 1 jan. 1945, om 1.15 uur: Ju 88/G-6, Duitse nachtjager, Tuindorp

Junkers Ju 88, Duitse nachtjager



De Junker Ju 88 nachtjager met radarantenne en het embleem van het NJG 3

Voorgeschiedenis van de piloot August Györy.

Györy was een Oostenrijker en geboren op 21-7-1919 in het kleine dorpje Kleinwarasdorf (ca. 100 km onder Wenen). Hij kwam in 1941 bij het luchtverkenningssquadron dat actief was ten zuiden van het Oostfront in de buurt van de Kaukasus.

Op 13-11-1942 kreeg hij de erebokaal van de Luftwaffe.

In de periode mei -september 1943 kreeg zijn squadron bij de verdediging van Kuban (Krim) te maken met zware verliezen van wel 10 vliegtuigen.

Op 19-5-1943 werd hij benoemd tot 1e luitenant en kreeg hij het Duitse Kreuz in Gold opgespeld voor zijn heldhaftige prestaties aan het front.

Op 26-3-1944 ontving hij het Ritterkreuz en werd commandant van het 4e squadron.

Op 12-9-1944 was hij omgeschoold tot nachtjager.

Op 1-10-1944 werd hij overgeplaatst naar het 5./NJG 3, Fliegerhorst Aalborg (Jutland).



Op 4 oktober schoot hij met zijn Ju 88 de Lancaster III PB235 neer en deze kwam terecht in de Risgard Bredning Bay. Twee leden van de crew overleefden de crash, drie zijn te pletter gevallen omdat hun parachute in brand stond en de overige twee zijn nooit teruggevonden. Op 15-10-1944 was het weer raak en schoot hij de Lancaster I LM208 in brand. Het vliegtuig ontplofte in de lucht en alle bommen en mijnen vielen in het dorp Låstrup (Denemarken). Geen van de zeven bemanningsleden overleefden de crash. Op 29-12-1944 werd hij commandant van het 4./NJG 3 Schleswig-Holstein.

De Oostenrijkse piloot August Györy en zijn medailles: Deutzer Gold Kreuz en het Ritterkreuz.

Missie van de Ju 88 op 31 dec. 1944/ 1 jan. 1945

Op 31-12-1944 (Nieuwjaarsnacht) stegen er vanuit Schleswig-Holstein om 23.50 uur 8 nachtjagers op van het 4./NJG 3 van commandant August Györy. Ze hadden de opdracht om met hun boordwapens het treinverkeer en konvooitransport tussen Aken (vanaf 21 oktober 1944 geallieerd gebied) en Luik aan te vallen.

Crash

Na de start bleef de formatie laag vliegen en zette rechtstreeks koers naar het doelgebied. Een uurtje later, vlak voor het oversteken van de Maas, die als frontlijn gezien werd, klommen ze naar een hoogte van tweeduizend meter. Op die manier zouden het vliegtuigen moeilijk te raken zijn door de Engelse lichte luchtdoelartillerie die overal stond opgesteld. Er vlogen echter ook Mosquito's nachtjagers in de buurt op zoek naar prooi. Het toestel van de piloot Gerhard Maus, van de groep van August Gyögy, werd flink geraakt en stortte neer te Bocholt (België nabij Roermond). De piloot overleefde het niet.

Er is niet concreet bekend of het toestel van August Györy in Wellerlooi op diezelfde nacht en ook op diezelfde manier gecrasht is.

Enkele ooggetuigen (4 personen) geven aan dat het vliegtuig niet s'nachts maar overdag neergestort is.

Sjef Thijssen woonde tijdens de WO II in de Grotestraat te Well. Omdat hun huis kapotgeschoten werd en onbewoonbaar was geworden zijn ze op een gegeven moment verhuisd naar de Venweg te Wellerlooi, nu het leegstaande huis bij Piet Hendriks. Zij woonden daar toen het vliegtuig bij hun in de buurt neergestort is. De hele buurt was er al bij geweest alvorens de Duitsers het gebied afzette.

De zoon Herman (nu 80 jaar) zegt gezien te hebben dat het vliegtuig overdag met een flinke rookpluim vanuit de oostkant kwam aanvliegen. Het maakte nog een bocht en is neergestort. Ook de dochter Lies en Ineke Dura zijn bij het wrak gaan kijken. Herman weet nog dat er in het dichte bos een eind verderop een vliegenier met zijn parachute in een boom hing. Het vliegtuig



De productie bij Junkers van de Ju 88 in 1941

torige vliegtuig doormidden brak en neerstortte. De cockpit, bemanning, een motor en nog een groot deel van het vliegtuig is in een drassig stuk grondgebied in het Tuindorp van Wellerlooi terechtgekomen en zoals later is gebleken kwam de staart, een vleugel met motor in het Knikkerdorp terecht. Dit is het gedeelte van het vliegtuig dat Thea Peters (overdag) zegt gezien te hebben toen het neerstortte.

Op 1-1-1945 werd vanuit Duitsland Operatie "Bodenplatte" ingezet. Het was een grootscheepse actie met de bedoeling om alle geallieerde vliegvelden in België en Zuid-Nederland aan te vallen. Het was een onverwachte actie en er werden wel 300 geallieerde vliegtuigen vernield. Maar ook aan Duitse zijde waren er grote verliezen; ca. 200 toestellen.

Het was voor de Duitsers een onoverkomelijk verlies want zij konden met hun toegenomen industrie nauwelijks nieuwe toestellen produceren terwijl de geallieerden binnen drie weken alweer op sterkte waren. Bij de operatie van 1 jan. waren een aantal Junker vliegtuigen met radarsystemen betrokken die fungeerden als loods.

Mogelijk heeft August György na zijn nachtelijke actie hieraan deelgenomen. Maar hij staat niet vermeld op de "Verlustelijst" van de loodsvliegtuigen.

Er is dus geen eenduidig sluitend crashverhaal. Mogelijk is hij tijdens zijn actie om een bepaalde reden naar een ander basis gevlogen en is van daaruit weer 's morgens opgestegen.

Gevonden door Gert Martens

Ongeveer een jaar later zag douanier Gert Martens (nu 92 jaar) in een dichtbegroeid bos, in de brandweg (dit was indertijd een weg tussen twee bossen die omgeploegd werd om er voor te zorgen dat het vuur niet zo gauw oversloeg naar het andere bos), bij toeval een "spinneweb" (stuk van een parachute) in een dennenboom hangen. Toen hij dichterbij kwam zag hij iets verschrikkelijks. Een "piloot" lag plat op zijn buik met het gezicht diep in de grond. Het lichaam was in een verre staat van ontbinding en het stonk er enorm. Er lag nog een pistool,

POLITIE
 18 BOSCH.
 BERGEN(L)

Well, 20 Februari 1946.

Nummer 250 - 1.776.7.

INGEKOMEN
 den 19/2-46/6

27

Het vinden van een lijk van een Duitsch militair.

Ik heb de eer U Edelachtbare het volgende te rapporteeren:

Op 14 Februari 1946, werd mij telefonisch door de Rijksambtenaren der Invoerrechten en Accenzen te Wellerlooi medegedeeld dat door hun in de bosschen te Wellerlooi een lijk was gevonden van een Duitsch militair.

Ik, Opperwachtmeester, heb mij onmiddellijk ter plaatse be-geven en op aanwijzing van voornoemde Ambtenaren, trof ik een lijk aan, gekleed in een lederen vliegerspak en nog verbonden met een parachute, die er boven in de denneboomen hing. Het lijk was in zooverre reeds ontbonden, dat er niets meer van over was als wat beenderen. De kleeeren waren evenals de parachute, verweg vergaan. Volgens de kleeding was het een lijk van een Duitsch onderofficier bij de vliegdienst.

Een identiteitsplaatje was niet te vinden, evenmin andere papieren waaruit de identiteit was vast te stellen. In een binnenzak zat een leege portefeuille.

Verder heb ik op het lijk gevonden, een lederen portemonnee inhoudende: 2 biljetten van 20 R.M.; 1 biljet van 5 R.M.; 26 biljetten van 2 R.M.; 4 biljetten van 1 R.M.; 9 munten van 10 Pf.; 9 van 5 Pf. en 3 van 1 Pf.

In een zijner handschoenen, lagen twee ringen; waarvan een gouden zegelring met monogram H.O. en een trouw of verlovingring van buiten rondom bewerkt. Er staat niets binnenin. Of deze ring van goud of zilver is, is niet direct uit te maken. In de zegelring staat binnenin 6-12-'19.

Omstreek s Kerstmis 1944 is aldaar in de buurt een Duitsch vliegtuig (een jager) afgeschoten en het is zeer waarschijnlijk dat het lijk afkomstig is van den piloot van dat vliegtuig. Dit vliegtuig moet toen in de lucht uit elkaar zijn gevlogen en aan stukken en brokken op den grond zijn gekomen. Van een nummer, of ander herkenningsteeken, was niets meer te vinden en de omwonenden hadden hierop ook nooit een nummer gezien.

Het lijk lag in een dicht onbegaan dennenbosch en van den weg onzichtbaar, achter Wellerlooi in de gemeente Bergen(L).

Gezien de verre staat van ontbinding, is het lijk door ons ter plaatse in het bosch begraven.

Voornoemde op het lijk gevonden voorwerpen en geld, is door mij Opperwachtmeester in beslag genomen en ligt ter beschikking van U.E.A. in de Marechausseekazerne te Well(L).

De Opperwachtmeester,
 Groeps-Commandant.
 G.J. Agteres.

G.J. Agteres

per Burgemeester
 gemeente
 BERGEN (L).

De rapportering van wachtmeester Agteres over de in 1946 gevonden Duitse vliegenier. (RN)

een kompas en een koptelefoon bij. Hij haalde zijn baas erbij, Dienstgeleider Hommenga, die contact opnam met opperwachtmeester Agteres van de Wellse kazerne. Slechts enkele beenderen, omgeven door resten van lederen vliegekleding, waren verbonden met een bijna totaal verrot valscherf, dat nog steeds in de bomen hing. Aan deze kledingresten was te zien dat het om



Oorlogskerkhof te Weeze: De drie grafstenen van Györy, Frank, Malz, en het grafkruis in Ysselsteyn van de in 1946 gevonden Odenthal. (HG)

een Duitse vliegenier ging. Er werd lang gezocht naar het naamplaatje van de piloot, maar dit werd niet gevonden. De gevonden privéspullen, enkele bankbiljetten, munten, zegelring met inscriptie H.O. 6-12-'19 en een bewerkte ring werden in beslag genomen. Toon Schelbergen, collega van Gert is er ook bij geweest. Met een riek werden alle lichaamsresten in een provisorisch veldgraf gelegd.

De familie Jo Thijssen bewerkte in die tijd het bewuste land. Zoon Toon Thijssen (nu 90 jaar) heeft enkele dagen na de crash op het land een voet (tot en met de enkel) gevonden. Hij heeft deze met een riek in de beek gegooid. In 1950 is het gebeente overgebracht naar het Soldatenfriedhof te Ysselsteyn. Daar lukte de identificatie alsnog. Het bleek het vierde lid van de bemanning, Uffz. H. Odenthal, te zijn. Ook de identificatie van de andere drie kon vastgesteld worden, zodat ook zij een eigen grafsteen kregen.

Restanten onderdelen

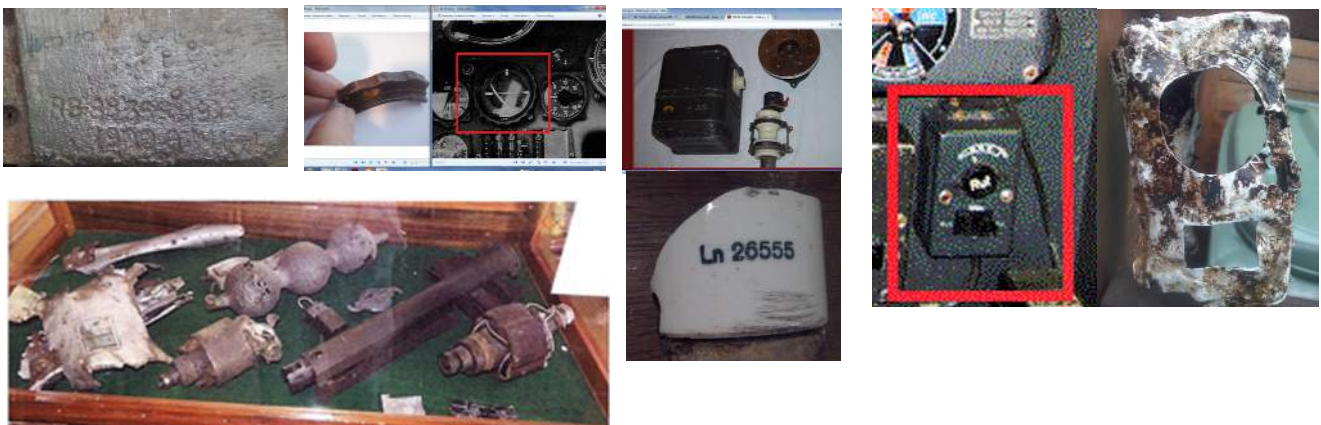
Jaren later kon men nog steeds kleine wrakstukken van het toestel in de omgeving vinden. Vooral als het land omgeploegd was kwamen deze kleine onderdelen naar boven. Roy Nillissen uit Wellerlooi heeft in de loop der jaren een kleine verzameling van lokaal gevonden attributen aangelegd. De opa van Roy zijn vriendin heeft in de jaren 60/70 nog een groot stuk motorblok van het vliegtuig geborgen.

Het bleef met ploegen steeds haken aan de ploeg. Het is helaas naar de schroot gegaan.

Bemanning van de Ju-88

Piloot	August	Györy	25 jaar	Luftwaffe	Weeze
Radio-radaroperator	Heinrich	Odenthal	21 jaar	Luftwaffe	Ysselsteyn
Boordschutter	Sebastian	Frank	22 jaar	Luftwaffe	Weeze
Boordwerktuigkundige	Karl	Malz	24 jaar	Luftwaffe	Weeze

Rest nog om te vertellen dat August Györy ca. 20 vliegtuigen neergeschoten heeft.

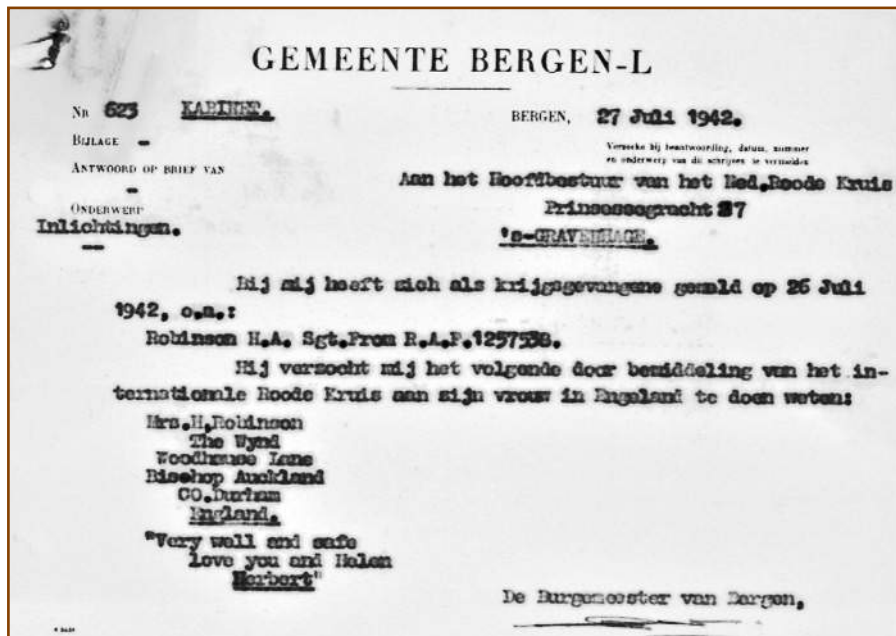


Vitrine met onderdelen (RN) en nog 4 stuks, waarvan 3 matches (JH)

17. GEMEENTE BERGEN: VLEGENIERSVERHALEN

Informatie uit het gemeentearchief Bergen

Op 6 juli 1942 is er een Stirlingbommenwerper neergestort in Horst en zijn er drie bemanningsleden in de Bergense gemeente met hun parachute geland. Op 27 juli heeft de gemeente




van elk een bericht doorgegeven aan het Rode Kruis met de tekst: "Very well and save"

Ze hadden toen blijkbaar al zo'n 20 dagen ondergedoken gezeten voordat ze gevangen genomen werden. Het is niet bekend in welk dorp van onze gemeente zij met hun parachute terecht zijn gekomen.

"Very well and save" melding op 27 juli 1942 van de gemeente aan het Rode Kruis van de vliegenier H. Robinson. Zo'n zelfde bericht is er van Dan Evans en R. Fletcher. Zij kwamen allen uit het vliegtuig dat in Horst is neergestort.

Informatie van Ben Barbiers uit Afferden

Dutch Airwar Studygroup 1939-1945							Loss Chart on: T1716		
Day or Night of operation		Operation					Target		
25/26 Jul 42		-					Duisburg		
Factory	Aircraft	Mk	Serial/Wnr.	Call Sign	Unit	Air Force	TO/t	Airfield	
Short	Stirling	I	W7576	LS-G	15 Sqdn	RAF	2340	Wyton	
Time	Cause of the Crash		Crash Location			Damage	Province		
0132	Shot down by NF Oblt. R. Knacke of 3./NJG 1		Crashed at Tienrayseweg Horst 12 km nw of Venlo				Limburg		
Source		Mag / Page			Additional sources				
Chorley W.R. 'Bomber Command Losses 1942'		157			Archive H. Welting for cause and crew data				
Function	Mil Rank	Ini	Name	Hon	Mil reg	Air Force	Cemetery	Grave	Remark
Pilot	P/O.	W.A.	Shoemaker	DFC	J/7035	RCAF	Jonkerbos	8 G 4	Initially buried at Venlo
Flight engineer	Sgt.	P.D.	Byrne		534732	RAF	Jonkerbos	8 G 5	Initially buried at Venlo
Navigator	Sgt.	H.A.	Robinson		1257538	RAF	Survived		pow
Bomb aimer	Sgt.	D.L.	Evans		R/71637	RCAF	Survived		pow
Wo ag	Sgt.	R.J.	Fletcher		990828	RAF	Survived		pow
Air gunner	Sgt.	G.D.G.	Muir		637757	RAF	Survived		pow
Air gunner	F/Sgt.	J.C.	Fitzgerald		R/88211	RCAF	Jonkerbos	16 H 4	Initially buried Venlo

Het overzicht van Dutch Airwar Studiegroep 1939-1945 van de in Horst gecrashte Short Stirling bommenwerper.

17. GEMEENTE BERGEN: VLIAGENIERSVERHALEN

+

EDERLANDSCHE ROODE KRUIS
INFORMATIEBUREAU B/A.H.
No. 1943/105
Bijlagen: 1 Staat

's-GRAVENHAGE, 23 Februari 1943.
~~XXXXXXXX~~ Korte Voorhout 14.

Afd. Ned. Mil. | ~~XXXXXXXX~~ | Alg. Secretariaat | tel. ~~XXXX~~
Afd. Pakketten | ~~XXXXXXXX~~ | Afd. Buitenl. Mil. | 111880

INGEKOMEN
24 FEB. 1942

Den Heer Burgemeester
der Gemeente Bergen.

B E R G E N . (L)

Uit Uw Schryven dd. 17 Februari '43 No.135 meen ik te moeten opmaken, dat in Uwe gemeente een Engelsch vliegtuig is neergekomen. - Indien dit juist is, verzoek ik U bygaanden Staat ingevuld aan my bureau te willen terugzenden. -
Het spyt my U te moeten berichten, dat het verzoek van de krygsgevangenen niet kan worden ingewilligd; de Duitsche autoriteiten ~~kan~~ ~~ve~~ bieden/ geven of vragen van inlichtingen betreffende buitenlandsche militairen ook via het Internationale Roode Kruis. -

De Chef van de IIIe Afd. van het
Informatiebureau v/h Ned. Roode Kruis

W.A. Bor
W.A. Bor. Majoor b.d.

GEMEENTE BERGEN-L

BERGEN, 26 Februari 1943.

Verzocht bij bestemming, datum, nummer
en onderwerp van dit schrijven te verslaan

De Chef van de IIIe Afd. van het Infor-
matiebureau v/h Ned. Roode Kruis
Korte Voorhout 14
's-GRAVENHAGE.

Naar aanleiding van Uw nevenvermeld schrijven deel 1 U mede, dat het in Uw schrijven bedoeld Engelsch vliegtuig in d gemeente Boxmeer is neergestort en dat de door mij opgegeven piloten met hun parachute in deze gemeente zijn terecht gekome
Andere gegevens dan door mij bij brief van 17 Febr. j.l. opgegeven zijn mij niet bekend.
Het lijk van Sergeant P. Oldham is door de Duitschers opgehaald en op een mij onbekende begraafplaats begraven.
De Burgemeester van Bergen,

Aan het Hoofdbestuur van het Ned. Roode
Kruis
Prinsessegracht 27
's-GRAVENHAGE.

17 Februari 1943.

Bij mij hebben sich als krijgsgevangenen gemeld op 14 Februari 1943 o.a:

1. Sgt. Bridgen 851 Rochester Way Sidcup <u>Kent.</u>	2. Sgt. V. Tulley b/c J. Crooks & Sons <u>Invercargill</u> <u>New Zealand.</u>
3. Sgt. C. Loughlin Box 484 Edmonton <u>Alberta</u> Canada.	

Zij verzochten mij het volgende door bemiddeling van het internationale Roode Kruis aan hun familie in Engeland, New Zealand en Canada te doen weten:
"Safe and well".
Tevens deel ik U mede, dat alhier is overleden:
P. Oldham Sgt.
Nr. 57439 C R
R.A.F.

De Burgemeester van Bergen (L),

Nr 175
BILAGE -
ANTWOORD OP BRIEF VAN
23 Februari 1943. No. 1943/195
ONDERWERP
Inlichtingen.

Ben weet nog dat bij een luchtgevecht in 1943 er in Afferden een Engelse "pilot" gevallen is waarvan de parachute niet was open gegaan. Hij is gevallen in de wei te Afferden tegenover de Kuikenbroederij van den Broek. Het was een stoere persoon in een leren vest. Hij heeft nog enkele dagen opgebaard gelegen op een ladder in het Brandweerhuisje. Dit stond tijdens de WOII tegenover de huidige frituurzaak in het centrum van Afferden. NB: Waarschijnlijk is de zuster van Piet Kaanen uit Vierlingsbeek, die daar bij het ondergrondse verzet zat, naar deze vliegenier wezen kijken en was dit Oldham. Zijn parachute was in brand gevlogen bij het eruit springen van het vliegtuig. Het vliegtuig, een Short Stirling, is neergestort in Boxmeer op 15 febr. 1943.

Verder is gebleken dat er nog drie bemanningsleden van dit vliegtuig in de gemeente Bergen terecht zijn gekomen. Vanuit het gemeentehuis in Bergen is namelijk doorgegeven aan het Rode Kruis dat drie bemanningsleden in goede gezondheid (weliswaar als krijgsgevangenen) de crash overleefd hebben: J. Bridgen, V. Tulley, C. Loughlin.

NB: Het crashverhaal van dit toestel wordt uitgebreid

De correspondentie tussen de gemeente Bergen en het Rode Kruis omtrent vier (van de zeven) bemanningsleden van de in Boxmeer gecrashte Short Stirling bommenwerper.

17. GEMEENTE BERGEN: VLEGENIERSVERHALEN



De Short Stirling was de voorloper van de Lancaster (RW)

weer terug en stort neer aan de overkant van de Maas te Blitterswijk. Tijdens de duik springen bemanningsleden met hun parachute uit het vliegtuig. Van eentje opent zich de parachute niet en hij komt neer bij het "het Kruis" in Wellerlooi. Zoals later blijkt is het de piloot Gerald Duffy en hij overleefd het niet. Een tweede (buiikkoepelschutter William Mc Hulsky) komt terecht in Wellerlooi terecht, in de zg: Rode Hoek.

De overige zeven kwamen in het vijandelijk gebied aan de westkant van de Maas terecht en werden daar krijgevangen gemaakt.

Enkele dagen na deze crash moest Toon Thijssen van de Duitsers mee gaan helpen met aardappelen rapen op een stuk land richting Hannes Laarakker. Op het einde van het land, tegen de rand van het bos hoorde hij iemand zacht roepen: "Help me, help me". Toon ging ongemerkt naar hem toe, gaf hem zijn boterhammen en de thermosfles en verstopte hem onder een stromijt die vlakbij stond. Hij melde zich zogenaamd ziek en mocht naar huis. Hij haalde stiekem de piloot op en bracht hem naar Jan Fleuren die in het verzet zat. Op 11 nov. 1944 komt "Kranten Jan" (Jan Fleuren) binnengelopen bij "Polen Joep" met de vliegenier William. Daar kreeg hij als eerste onderdak. Op 23 nov. probeert William de Maas over te steken, maar het benodigde bootje blijkt bij aankomst door iemand anders te zijn ingepikt. Daags erna mislukt een nieuwe vluchtpoging omdat een roeispaan overboord raakt. De snel stromende Maas drijft hen ergens tegen de Wellerlooise kant. Hij moet een tijd onderduiken in een bos. Op 12 januari 1945 evacueert Wellerlooi en moest iedereen naar Groningen. De piloot en een onderduiker (een Duitse deserteur) verstopten zich in een boshut en gingen niet mee, bang voor herkenning want de evacuatie ging onder begeleiding van de Duitsers. Op 3 maart werd Wellerlooi bevrijd en enkele weken later liepen zij samen richting het centrum en ontmoeten



De bemanning van de Amerikaanse B-17 die in Blitterswijk neerstortte. (DCV)

verteld in het boek: Vliegtuigcrashes en noodlandingen WO II in de gemeente Boxmeer (blz 72).

Informatie van Toon Thijssen (nu 90 jaar, woonde tijdens de WO II in Wellerlooi) **en uit het dagboek van Stan van Boeckel** (uit Haarlem, 18 jaar en ondergedoken in Wellerlooi).

Op 8 nov. 1944 komt uit oostelijke richting een laag vliegende (B-17) bommenwerper over Wellerlooi. Het is al in moeilijkheden omdat er twee motoren zijn uitgevallen door Flaktreffers en hij trekt een rooksluier achter zich aan. Ook de derde motor wordt nog geraakt door een Flak bij Geldern. Na een scherpe draai zwenkt het vliegtuig

terug en stort neer aan de overkant van de Maas te Blitterswijk. Tijdens de duik springen bemanningsleden met hun parachute uit het vliegtuig. Van eentje opent zich de parachute niet en hij komt neer bij het "het Kruis" in Wellerlooi. Zoals later blijkt is het de piloot Gerald Duffy en hij overleefd het niet. Een tweede (buiikkoepelschutter William Mc Hulsky) komt terecht in Wellerlooi terecht, in de zg: Rode Hoek. De overige zeven kwamen in het vijandelijk gebied aan de westkant van de Maas terecht en werden daar krijgevangen gemaakt. Enkele dagen na deze crash moest Toon Thijssen van de Duitsers mee gaan helpen met aardappelen rapen op een stuk land richting Hannes Laarakker. Op het einde van het land, tegen de rand van het bos hoorde hij iemand zacht roepen: "Help me, help me". Toon ging ongemerkt naar hem toe, gaf hem zijn boterhammen en de thermosfles en verstopte hem onder een stromijt die vlakbij stond. Hij melde zich zogenaamd ziek en mocht naar huis. Hij haalde stiekem de piloot op en bracht hem naar Jan Fleuren die in het verzet zat. Op 11 nov. 1944 komt "Kranten Jan" (Jan Fleuren) binnengelopen bij "Polen Joep" met de vliegenier William. Daar kreeg hij als eerste onderdak. Op 23 nov. probeert William de Maas over te steken, maar het benodigde bootje blijkt bij aankomst door iemand anders te zijn ingepikt. Daags erna mislukt een nieuwe vluchtpoging omdat een roeispaan overboord raakt. De snel stromende Maas drijft hen ergens tegen de Wellerlooise kant. Hij moet een tijd onderduiken in een bos. Op 12 januari 1945 evacueert Wellerlooi en moest iedereen naar Groningen. De piloot en een onderduiker (een Duitse deserteur) verstopten zich in een boshut en gingen niet mee, bang voor herkenning want de evacuatie ging onder begeleiding van de Duitsers. Op 3 maart werd Wellerlooi bevrijd en enkele weken later liepen zij samen richting het centrum en ontmoeten er de Engelsen. Beiden waren in die twee maanden duidelijk zichtbaar onderkomen. En dan begint voor de vliegenier zijn terugreis naar Amerika.

NB: Het crashverhaal van deze B-17 wordt uitgebreid verteld in het boek: Vliegtuigcrashes en noodlandingen 1940-1945 in de gemeente Venray (blz 60).

18. NAWOORD

Nu het verhaal van de crashes bij elkaar geschreven is, is het achteraf gezien onbegrijpelijk dat dit niet eerder gebeurt is. Elke vliegtuigcrash was een markant gebeuren die net zoals tegenwoordig veel aandacht krijgt. In de WOII was het in een bepaalde periode een dagelijks gebeuren. Het zien van een brandend vliegtuig dat neerstortte had ook toen veel impact bij de mensen. Als ooggetuigen er over vertellen, nabestaanden van de gesneuvelden of door een parachute geredde vliegeniers over de crashactie schrijven, dan zijn dat telkens zeer boeiende, vaak emotionele verhalen.

Je kunt het je in deze tijd niet meer voorstellen dat er 1000 vliegtuigen in de lucht overkomen op weg naar het bombarderen van Duitse industriegebieden en/ of steden. Als je toentertijd naar boven keek zag de lucht er soms zwart uit van de massa aan vliegtuigen. Wij als Nederlanders zagen ze graag overvliegen, maar ze hebben wel tienduizenden onschuldige slachtoffers veroorzaakt met hun bombardementen. Het is gelukkig voor onze regio geschiedenis.

Moge dit boek ook een bijdrage leveren aan de blijvende herinnering van de duizenden gesneuvelden en gewonde vliegeniers en het leed dat dit heeft veroorzaakt in de betreffende gezinnen. Zowel in de opgejutte Duitse alsook bij de bevrijders die voor ons het leven lieten.

19. BRONNEN

Boeken

Vriend en Vijand, Bert Poels 1977
 Mayday... Mayday... Mayday!, Hub Groeneveld 2012
 Vliegtuigcrashes en noodlandingen 1940-1945 in de gemeente Venray, Ruud Wildekamp 2014.
 Vliegtuigcrashes en noodlandingen 1940-1945 in de gemeente St. Anthonis, Ruud Wildekamp 2016.
 Vliegtuigcrashes en noodlandingen 1940-1945 in de gemeente Boxmeer, Ruud Wildekamp 2017.
 RAF Operations Record Book 1939-1945
 Vliegveld Venlo, Jan Derix 1990
 Met de blik naar boven M.Huizinga, 1995
 Pyama House, Frans Govers, 1992
 De fatale aanval op Nijmegen op 22 febr. 1944, Alphons Brinkhuis, 1984
 Die Einsätze der Nachtschlachtgruppen 1, 2 und 20 an der Westfront von September 1944 bis Mai 1945, Chritian Möller, 2008

Archieven

Imperial Warmuseum, Londen
 Nat. Archief, Den Haag
 National Archiv, Washington
 Gemeentearchief Bergen
 Gemeentearchief Venlo
 Bundesarchiv Koblenz
 Ministerie van defentie Nimh
 Overzicht stafkaarten Britten, Wageningen
 Videofilm: Afferden in de Tweede Wereldoorlog

Internet

www.americanairmuseum.com/mission
www.lancasterbombers.com
www.stichtingongeland.nl/vliegtuigen
www.library.mcmaster.ca/maps/ww2
www.rcaf-arc.forces.gc.ca/
www.rafmonument.nl/de-betrokkenen
www.rafbombercommandaircrewofwoii.com
www.teunispats.nl
www.rcafuplands.blogspot.nl/
www.flyingforyourlife.com
[www.SGLO Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945](http://www.SGLOStudiegroepLuchtoorlog1939-1945.nl)
[www.Verliesregister Defensie 1939-1945](http://www.VerliesregisterDefensie1939-1945.nl)
www.wo2/avro-lancaster/
www.defensie.nl
www.nationalarchives.gov.uk
[www.fliegerhorstvenlo](http://www.fliegerhorstvenlo.nl)
www.luchtoorlog.net
www.pinterest.com
 D.van Hoof, Luchtoorlog 1940-1945
 The RCAF overseas
 Missing aircrew report: 2875
 Facebook: Typhoon Legacy Co. Ltd.
 Google maps
 Wikipedia

Persoonlijke informatie

Ai Hebben, Well
 Jesse Sijberts, Well
 Jan Luijpers, Well
 Thea Peters, Well
 Lies Thijssen, Well
 Grad Hendrix, Well
 Piet Laarakker, Well
 Roy Nillissen, Wellerlooi
 Wiel Linders, Bergen
 Math Wilbers, Bergen
 Ben en Teng Giesen, Bergen
 Jeu Urselmann, Bergen
 Jan Knoops, Bergen
 Henk Maas, Bergen
 Ben Barbiërs, Afferden
 Math Wijers, Afferden
 Wil Elbers, Siebengewald
 Hens Borkent, Siebengewald
 Gerrie Franken, Heijen
 Leo de Rijck, Heijen
 Rien van den Brand, Venray
 Nelly Hermans, Venray
 Guido Siebers, Boxmeer
 Leo Janssen, Boxmeer
 Gerrie Franken, Heijen
 Ellie Schreurs, Sittard
 Gert Martens, Venlo
 Han van Arensbergen, Gennep
 Wim Derksen, Ven-Zelderheide
 Piet Kaanen, Cuijk
 Jo Buddiger, Horst
 Toon Thijssen, Lottum
 Ben Hermans, Roermond
 Richard Lewis, Kentucky
 Herman Thijssen, Canada
 Murray Kissick, Canada
 Ruud Wildekamp, Gemert
 Joop Hendrix, Helmond
 Sjaak de Veth, Bakel

Bijlage: Specificaties van de gevallen vliegtuigen

Specificaties van de gevallen vliegtuigen in de gemeente Bergen

Vliegtuig incl. varianten	Type	Crew	Land	Motoren	Topsnelheid km/u	Actieradius km	Max. hoogte meter	Kostprijs in 1945	Aantal*** gebouwd	Mitralleurs	Kanonnen	Bommen	Raketten
Mustang P-51	Jachtbommenwerper	1	USA	1	700	2090	12770	\$ 51.000	15.000	6x12.7		1000 kg	
Boeing B-17*	Bommenwerper	10	USA	4	460	3200	10800	\$ 238.000	12.730	13x12.7		8000 kg	
Douglas C-47A	Transportvliegtuig	3 à 5	USA	2	360	2500	7350	\$ 90.000	19.692	geen	geen	geen	geen
Wellington	(Nacht)bommenwerper	6	UK	2	380	4100	5500		11.460	6-8x7.7		2040 kg	
Avro Lancaster **	Bommenwerper	7	UK	4	460	4300	8160	£ 50.000	8000	8x 7.7		10.000 kg	
Hawker Typhoon 1b	Jachtvliegtuig	1	UK	1	660	820	10700		17.300	12x 7.7	4x 20	450 kg	8x 75 mm
Messerschmitt B109	Jachtvliegtuig	1	Dld	1	580	1090	12000		33.984	2-4x7.9	1x30 +2x 20	1x 250 kg	2xWfrGr21
Junkers Ju 87 (Stuka)	Duikbommenwerper	2	Dld	1	*400	1500	7300		6.500	3x7.9	2x 20	1000 kg	
Junkers Ju 88	Bommenwerper	4	Dld	2	360	1200	8.850		15.000	7x7.92	4x 20	2000 kg	

* Duiksnelheid 600 km/u

Specificaties van enkele andere vliegtuigen die in de regio gevallen zijn

Boeing B-24	Bommenwerper	10	USA	4	490	3300	8500	£ 297.627	19256	10x12.7		3600	
P-38 Lightning	Jachtbommenwerper	1	USA	2	665	3640	13400	£ 97.147	10037	4x12.7	1x20	1800	4x112
P-47 Thunderbolt	Jachtvliegtuig	1	USA	1	695	2900	13100	£ 83.000	15636	8x12.7		900	10x127
Hawker Hurricane	Jachtbommenwerper	1	UK	1	545	965	10970		14583		4x20	230	
Mosquito Mk. XXV	Jachtbommenwerper	2	UK	2	690	2400	12260		7781	4x7.7	4x20+1x57	1800	8x
Spitfire	Jachtvliegtuig	1	UK	1	650	700	13000		20351	4x7.7	2x20	340	
Short Stirling	Bommenwerper	7	UK	4	455	3750	5000		2370	8x7.7		6350	
HalifaxMKII	Bommenwerper	7	UK	4	450	3000	7300		6176	9x7.7		6575	
Hawker Tempest	Jachtvliegtuig	1	UK	1	695	1200	11125		1702		4x20	450	8x76
Dornier Do217	Bommenwerper	4	Dld	2	530	2090	8400		1925	4x7.9	8x20	4000	
Focke Wulf 190	Jachtvliegtuig	1	Dld	1	685	835	13000		20051	2x12.7	2x20	500	
Messerschmitt Me262	Jachtvliegtuig	1	Dld	2 straalm.	870	1050	11450		1433		4x30	500	24x55
Heinkel He111	Bommenwerper	5	Dld	2	425	2400	8390		7603	7x7.9+1x12	1x20	2500	

* 290000 missies

** 3249 stuks verloren in 156000 missies

***Aantal is incl. Alle varianten

Topsnelheid, Actieradius, Stijghoogte: Varianten kunnen afwijken en is afh. van de belading

Bewapening: Kan afwijkend ingevuld worden