

13.
Vijfhuizen
3 mei 1943

LOCKHEED VENTURA

AJ 200

Berging april 1992

Start : 3 mei 1943 16.43 uur
Neergestort : 3 mei 1943 17.45 uur
Vliegtuig : Lockheed Ventura
Type : II
Registratie : AJ 200
Luchtvaartafdeling : RAF 487 (RNZAF) squadron
Code : EG-G
Basis : Methwold/UK
Neergestort : Fortgracht bij Fort Vijfhuizen/Noord-Holland
Oorzaak : Duitse ME 109's

Bemanning : Sgt. J.D. Sharp RNZAF - krijgsgevangen
Sgt. H. Gibson – omgekomen
Sgt. A. Stevens – omgekomen
Sgt. D.L. Rowland – omgekomen

Doel : Missie Ramrod 16. Een aanval op de Hoogovens in Velsen (Ijmuiden) en de elektriciteitscentrale in Amsterdam

Bevrijdingsdag 2006 werd in Haarlemmermeer gevierd bij het kunstfort Vijfhuizen. Crash richtte daar toen een tentoonstelling in over de crash van de Ventura die oprichter en voorzitter Henk Rebel met eigen ogen had zien gebeuren.

Vijfhuizen heeft altijd een bijzondere band gehouden met de bemanning van dit vliegtuig. Het Vliegerplein en de Gibson-, Rowland- en Stevensstraat in het dorp herinneren aan hen. Men heeft in het dorp ook altijd contact gehouden met J.D. Sharp. Hij kwam enkele keren naar Vijfhuizen. In 1995 bij de viering van 50 jaar bevrijding bezocht hij opnieuw het dorp maar ook het CRASH museum (dat toen nog gevestigd was in Abbenes) waar hij een ontmoeting had met collega's Carmichael (van de Spitfire Abbenes) en Mora (van de Short Stirling Portengen).

De Stichting Kunstfort bij Vijfhuizen heeft onderzoek gedaan naar de CRASH en daar een brochure over gemaakt. Daarin staat onderstaand verhaal van Henk Rebel:

'Het was 3 mei 1943, een mooie namiddag even over half zes. Ik was twaalf jaar en ik speelde buiten op het erf van ons huis. Plotseling hoorde ik in de verte een zwaar

motorgeronk, dat steeds luider werd. Om te kunnen zien wat er aan de hand was, klom ik in een boom. Hoog in de boom had ik zicht over een groot deel van de Haarlemmermeer. Ik zag verschillende tweemotorige bommenwerpers met een dubbele staart en een aantal eromheen cirkelende jagers. Ik dacht dat dit begeleidende Engelse spitfires waren maar het bleken Duitse jagers te zijn die als een zwerm wespen de langzaam vliegende bommenwerpers achterna zaten. Er klonk mitrailleurvuur en één voor één werden de bommenwerpers neergeschoten. De eerste stortte neer ten zuiden van Hoofddorp, de tweede richting Vijfhuizen, de derde in de buurt van Haarlem, de vierde in de richting van Amsterdam en zo verder. Tot op de dag van vandaag staat dit beeld op mijn netvlies gebrand! Arme vliegers, moet ik gedacht hebben, want parachutes zag ik niet. De volgende dag hoorde ik dat er een Engels vliegtuig was neergestort in de fortgracht van het fort bij Vijfhuizen. Ik ging er naar toe en hij lag er echt! Ik hoorde dat één Engelse piloot het had overleefd en dat er twee bemanningsleden dood waren gevonden.'

De achtergrond

Eind april 1943 besloot de militaire commandant van de bezette Nederlandse gebieden dat de leden van de vroegere Nederlandse krijgsmacht weer gevangenen moeten worden gezet. Na de capitulatie in 1940 waren de Nederlandse soldaten op bevel van de Führer in vrijheid gesteld. De Duitsers meenden echter dat ondanks vele waarschuwingen de vrijgelaten leden van de voormalige Nederlandse krijgsmacht zich bleven verzetten en 'gehoor gaven aan de stem der ophitsers'. Vanuit Londen werd fel gereageerd door de Nederlandse regering in ballingschap. Minister-president Gerbrandy riep op tot uiterste weerstand. In reactie hierop voerden de bezetters de avondklok in en op verzet stond de doodstraf. Toch werd er in Nederland gestaakt, met als doel de Duitse oorlogsmachine stil te leggen. Het verzet riep de hulp in van Londen en vroeg om de staking zoveel mogelijk te ondersteunen. Er werd een plan gesmeed om een elektriciteitscentrale in Amsterdam te bombarderen zodat de bezetter zonder elektriciteit zou komen te zitten. Dat werd een missie voor het 487^e Squadron van de Royal New Zealand Air Force (RNZAF). Dit squadron werd in 1942 opgericht. Het nam deel aan de bombardementen van de Philips fabrieken in Eindhoven en specialiseerde zich zo in precisiebombardementen overdag en op lage hoogte. Het squadron was gestationeerd op een vliegveld bij het Engelse Methwold in Norfolk ten noordoosten van Cambridge. Het squadron vloog met de Lockheed Ventura, een lichte, tweemotorige bommenwerper die vooral werd ingezet voor precisiebombardementen. Het waren belangrijke maar zeer risicovolle missies, vaak met grote verliezen. De Ventura had een bemanning van vier en was uitgerust met enkele mitrailleurs aan de voorzijde, bij het staartstuk en bovenop en onderin de romp. Het vliegtuig kon 2500 pond aan bommen meenemen. Het squadron had de bijnaam het 'New Zealand Squadron' omdat de meeste officieren en onderofficieren daarvandaan kwamen. De badge en het motto van het squadron verwijzen naar die afkomst. 'Ki te mutunga' is Maori, de taal van de originele bewoners van Nieuw-Zeeland. Het betekent 'Getrouw tot de dood'. Op 3 mei 1943 om 16.30 uur stegen twaalf Ventura's op en ze namen de afgesproken formatie aan. Die bestond uit twee groepen van zes Ventura's (A-flight en B-flight). In de achterhoede van de A-flight vloog de AJ200 van sergeant Sharp. Na enkele minuten meldde een van de Ventura's van de B-flight een defect aan het ontsnappingsluik. Het toestel moest hierdoor de formatie verlaten en keerde terug. De elf overgebleven toestellen bleven in formatie en vlogen op lage hoogte over de Noordzee richting Nederland. Na enige tijd werd de formatie vergezeld door een escorte van drie squadrons Spitfire jagers. Deze Engelse jagers beschermden de Ventura's gedurende de missie. De groep naderde de Nederlandse kust en steeg tot 4000 meter om luchtafweergeschut te ontwijken. De commandant van de Spitfires zag een grote formatie Duitse jagers in het zuiden. De commandant wenste

squadronleader Trent succes en de Spitfirejagers braken uit de formatie om de Duitse jagers aan te vallen. De Ventura's volgden het aanvalsplan en vlogen nu zonder escorte tussen Den Haag en Leiden het Nederlandse luchtruim binnen. De vliegroute ging verder in oostelijke richting. Na een tijdje werd een scherpe draai ingezet richting het noorden (Amsterdam). De rechtstreekse route vanuit Engeland over de sluisen bij IJmuiden was geen optie vanwege het zware luchtafweergeschut daar. De Ventura bommenwerpers passeerden de Kaag terwijl de Spitfires in een fel gevecht gewikkeld waren. Zij probeerden de Duitse jagers weg te houden maar de overmacht was te groot. De Spitfires konden de Duitse jagers niet bijhouden en verloren de bommenwerpers van Trent uit het oog. Wegens een nijpend brandstoftekort keerden de Spitfires vervolgens naar Engeland terug. De Ventura's waren daarna op zichzelf aangewezen en vlogen over de Haarlemmermeer en naderden Hoofddorp. Derek Rowland, de airgunner in de staart van de Ventura van sergeant Sharp meldde dat vijandelijke jagers naderden vanuit het zuiden. Onmiddellijk sloegen de eerste mitrailleurkogels van de Duitse jagers in op de achterhoede van de formatie. De AE916 van Duffill werd geraakt. Duffill kon de formatie niet meer bijhouden en besloot terug te keren naar Engeland. Het lukte hem een vijandelijke jager neer te schieten en zijn toestel vliegend te houden boven de Noordzee en ze wisten ook te landen in Engeland. De bemanning overleefde het maar zij waren het enige toestel van het Squadron dat die dag uit het Nederlandse luchtruim terugkeerde. Het was een ongelijk gevecht. Tien van de Ventura's werden neergeschoten: de eerste stortte neer in Bennebroek, de tweede in de fortgracht bij Vijfhuizen de derde aan de Zomerweg in Haarlem, de vierde in de Van Bossestraat in Amsterdam en een in Tuindorp Oostzaan. Twee kwamen in de Noordzee terecht en staan als vermist te boek. In ca. 15 minuten kwamen 23 bemanningsleden om het leven. Niet een vliegtuig wist het doel te bereiken en te bombarderen.

In De AJ 200, de Ventura met als piloot Jack Sharp, zag airgunner Rowland de Duitse jagers van alle kanten op zich af komen. Ten zuidwesten van Vijfhuizen kreeg het toestel enkele voltreffers en vloog in brand. Sharp gaf het bevel het vliegtuig te verlaten. Rowland en Stevens antwoordden niet. Alleen Gibson bevestigde de oproep en sprong maar een Duitse jager doorzeefde de parachute. Gibson stierf door de harde klap op de grond. Zijn horloge stond stil op kwart voor zes. Sharp probeerde de Ventura te verlaten maar kreeg het luik niet open. Voltreffers en brand hadden alles ontworpen. Een explosie brak een stuk van de Ventura open en Sharp werd er uit geslingerd. Hij trok in een reflex aan het koord van de parachute en die opende zich. Hij werd beschoten en door de gaten in de parachute kwam ook hij hard naar beneden en smakte op de grond maar overleefde de val. Het brandende vliegtuig vloog dwars door een rij bomen en crashte in de gracht van het fort bij Vijfhuizen. Sharp werd gearresteerd en als krijgsgevangene opgesloten. De lichamen van Gibson en Rowland werden op 4 mei geborgen. Het lichaam van Stevens werd pas op 16 mei tussen de wrakdelen gevonden, blijkt uit het logboek van de veldwachter. Stevens werd in een kist gelegd en opgebaard in de Genieloods. Velen bezochten de Genieloods en legden bloemen op zijn kist. De gemeente Haarlemmermeer wist de Duitse bezetter ervan de overtuigen om de lichamen van Rowland, Gibson en Stevens vrij te geven. Ze werden begraven op de begraafplaats van Hoofddorp. Op 14 februari 2005 overleed Jack Sharp op 85-jarige leeftijd in Nieuw-Zeeland.

Henk Rebel vertelde ook dat de Ventura in de gracht van Vijfhuizen nooit is geborgen. Eind 70-er jaren vond een aantal jongeren mitrailleurpatronen in de buurt van de gracht van het fort bij Vijfhuizen. Een paar inwoners van Vijfhuizen herinnerden zich dat er in de Tweede Wereldoorlog een vliegtuig in de slotgracht was neergestort. Alleen wist men niet of er nog bommen aan boord waren. Omdat men

ongerust was heeft men toen de bergingsdienst van de luchtmacht gevraagd om het wrak te bergen. Eind november 1976 werd een poging gedaan. Natuurlijk ben ik toen gaan kijken. De bergingsdienst had weinig vooronderzoek gedaan en met het zware materieel werd op de verkeerde plek gezocht. Tot overmaat van ramp raakte de graafmachine vast in de modder en moest de Genie er aan te pas komen om het materieel te redden. Men heeft weinig gevonden, alleen enkele kleine onderdelen, al met al was het een grote mislukking. Ik heb dit met veel ergernis gadeslagen. Ik kon het op een gegeven moment niet meer aanzien en ben weggegaan. Het mislukken van deze berging motiveerde mij en in de 80-er jaren was ik betrokken bij de oprichting van CRASH 40-45.'

Verondersteld wordt dat er nog weinig resten in de fortgracht liggen. Het vliegtuig zou na de crash geruime tijd boven water hebben gelegen, een boer aan de Cruquius kreeg opdracht van de Duitsers de wrakstukken met paard en wagen er uit te trekken. Ook is verteld dat delen zijn verkocht aan een schroothandelaar. Het is ook mogelijk dat de Duitsers het wrak zelf hebben geborgen om het metaal te kunnen hergebruiken.

Inmiddels zijn tijdens baggerwerkzaamheden wel delen van dit vliegtuig tevoorschijn gekomen. De stichting Kunstfort Vijfhuizen die uitgebreid onderzoek heeft gedaan naar de Crash bezit deze delen die door CRASH worden beheerd. De stichting Kunstfort Vijfhuizen heeft ook in samenwerking met Henk Rebel van CRASH een brochure gemaakt met het hele verhaal over deze missie en die is koop bij CRASH. Bovenstaande informatie is voor een deel afkomstig uit deze brochure. Er worden nog steeds pogingen gedaan meer delen te bergen.

7 oktober 2005 is naar alle waarschijnlijkheid één van de bommen van de Ventura onschadelijk gemaakt in de Toolenburgplas bij Hoofddorp. De bom werd even daarvoor gevonden vlak bij de Polderbaan in de Haarlemmermeerpolder, de start en landingsbaan van Schiphol die in 2003 in gebruik werd genomen. Het ging om een 500 ponds bom van Engelse makelij met een vertragingsmechanisme van 36 uur. Het falen van de ontsteking had ervoor gezorgd dat deze bom tot 5 oktober 2005 als blindganger in de grond verborgen bleef.

In juni 2008 werd opnieuw, in de buurt van de Polderbaan van Schiphol een 500 ponds bom gevonden die naar alle waarschijnlijkheid ook van dit toestel afkomstig is.