

23.

Zwitserland
16 maart 1944

B-17 Flying Fortress **'LONESOME POLECAT'**

"Droge" berging juni
1994

Start : 16 maart 1944
Neergestort : 16 maart 1944
Vliegtuig : B-17 Flying Fortress 'Lonesome Polecat' -geleende naam?
Type : G-30-DL
Registratie : 42-381-60
Luchtvaartafdeling : 385^e Bombgroup, 550^e Squadron.
Code :
Basis : Great Ashfield/Soffolk
Neergestort : Noodlanding nabij Zug in Zwitserland
Oorzaak : Focke Wulf 190

Piloot : 1^e Luitenant Robert Meyer
Navigator : Robert Williams (omgekomen)
Buikkoepelschutter : S/Sgt. Charles Page (gewond)
Bombardier : T/Sgt. Carl Larson (gewond)

'Wegens gebrek aan een koper, werd ze in 1972 verkocht als schroot; een triest einde voor een historisch en waardevol vliegtuig'.

In een artikel in het vliegtuigblad Flypast in 1994 werd het verhaal van diverse gestrande bommenwerpers beschreven waaronder die van het Vliegende Fort, de B-17 'Lonesome Polecat'. Deze B-17, heeft een reeks interessante belevenissen achter de rug. De bergingsactiviteiten van de Zwitser Martin Schaffner hebben er uiteindelijk toe geleid dat CRASH nu vele onderdelen van dit vliegtuig in de collectie heeft, waaronder motor nr. 3. CRASH kon de schrijver van het artikel mededelen dat het toestel alsnog een plaats in de geschiedenis heeft gekregen als onderdeel van de collectie van een luchtoorlog- en verzetsmuseum. Hier het bijzondere verhaal.

'DE GROTE WEEK'

In maart 1944 markeerde the 'Big Week' een cruciale doorbraak voor de Geallieerden. Ze waren gestart met massale bombardementsvluchten op de vliegtuigfabrieken van het Duitse Rijk in Augsburg en Munchen. In datzelfde jaar volgde er in Zwitserland letterlijk een invasie van Geallieerde en Duitse oorlogsvliegtuigen. Van de in totaal 169 toestellen maakten 43 Vliegende Forten een noodlanding. Ze kwamen in drie groepen het land binnen. Het was gedurende deze kritieke tijden, dat op 16 maart 1944, Eerste Luitenant Robert (Bob) Meyer vrijwillig de plaats innam van een piloot, die niet in staat was aan de missie voor die dag deel te nemen.

Bob's spiksplinternieuwe vliegtuig, de B-17G-30DL 42-38160, behoorde tot de 385ste Bomb group, het 550-ste Squadron, gestationeerd op Great Ashfield in Suffolk/Engeland. Robert Meyer, nu een gepensioneerde middelbare school leraar, die in Wisconsin woonde, herinnert zich die gedenkwaardige vlucht.

"We passeerden de Duitse grens en keken naar beneden op de 'Low Group' Die kreeg een hels vuur te verduren. De vliegtuigen die achter hen dichterbij waren geslopen, vuurden hun raketten af op de formatie. Ik keek op en zag dat er 6 Focke Wulf's 190 recht op ons afkwamen. Een had het op mij voorzien, hij kon niet missen. Ik duwde de gashendels helemaal open, trok de stuurknuppel terug, trapte op het linker roerpedaal en verliet in een boog de formatie. In plaats dat hij ons direct raakte scheurde hij de onderkant van het vliegtuig open, de onderzijde van de neus, de buikgeschutskoepel en een motor. Ik keek achterom naar de formatie en zag dat twee vliegtuigen waren neergeschoten en een ander achter bleef".

Met de beschadigde nr. 4 motor waarvan de propeller rondtolde, kon het toestel de formatie niet bijhouden. De mecanicien deed zijn parachute af, klom in het bommenruim, draaide de bomdeuren open en wierp gelijktijdig de bommen af. Maar na het afwerpen van de bommen, wilden de deuren niet meer sluiten. Met de neus weg, de bommenluiken open en vliegend op drie motoren kon het vliegtuig slechts 160 km p.uur halen. Lt. Meyer besloot om richting Spanje te gaan, zich realiserend dat hij over Zwitserland moest vliegen.

Toen hij de grens passeerde, kwamen twee Me 109's naderbij. Bob vervolgt zijn verhaal:

"Ze schommelden met hun vleugels en we zagen de witte Zwitserse kruizen. Ze wilden ons meenemen naar een vliegveld (Duebendorf) maar om daar te komen moesten wij over een bergketen vliegen. Ik kon geen hoogte houden omdat de motoren oververhit raakten. Ternauwernood kwamen wij over de top, de sneeuw kwam door de propellers zelfs in beweging. Wij moesten nog door een kleine pas vliegen maar konden dat niet halen. De bemanning verliet daarom het toestel. "

De piloot was nu alleen en probeerde het aangeschoten toestel op een vaste koers te houden terwijl hij uitkeek naar een geschikte landingsplaats. Landen in een klein land vol bergen in oorlogstijd moet een nachtmerrie geweest zijn, bijna elke vierkante meter grond was omgeploegd of bebouwd. Om de nationale aanbeveling uit te voeren, vastgelegd in de Anbauschlacht (het verbouwen van groenten e.d.), waren de velden vol met boeren en hun knechten, inclusief een groot aantal helpende schoolkinderen. Het luchtaanval alarm had geklonken, maar in plaats dat men naar een schuilplaats zocht, bleven de mensen liever kijken naar de spectaculair aankomende indrukwekkende machines.

"Ik wilde het toestel laten landen tussen twee wegen, wat mogelijk was, behalve dan dat iedereen de straat op rende en zwaaide.

Ik keek vooruit en zag een kerktoren, hoe kon ik in godsnaam de vleugel hier over heen krijgen? Ik leunde op het roer en als een wonder werd de vleugel opgelicht. Toen ik hier over heen was, keek ik recht in de zon en het meer onder mij leek op een spiegel. Ik had geen idee hoe dicht ik bij de oppervlakte was, dus ik liet de linkervleugel iets zakken. Toen het een klein spoor in het water trok, remde ik volledig af, zette de motoren stil en zette haar op het water neer. Een perfecte driepuntslanding met de neus iets omhoog. Ikzelf vond het prachtig. Net als een boot. Maar toen stroomde al snel het water via het bommenruim naar binnen en begon de staart te zakken, gevolgd door de neus. Ik trok het raam van de co-piloot open, klom naar buiten en kroop boven op het toestel. Toen ik op de vleugel sprong

helde het toestel plotseling voorover en ging het onder. Ik opende mijn Mae West reddingsvest. Het water was ijskoud. Ik heb het in mijn leven nog nooit zo koud gehad."

Robert Meyer werd gered door twee jonge broers, Werner en Norbert Hengler, die naar hem toen waren geroeid. Als beloning gaf Bob zijn met bont beklede laarzen maar deze werden later door de politie in beslag genomen, tot grote teleurstelling van de jongens. De Amerikaan werd aan land gebracht en verwelkomd als een held terwijl hij door het plaatsje Zug werd geleid. Op het plaatselijk politiestation kreeg hij droge kleren en Florence Iten, een jonge tolk, probeerde hem te ondervragen, zonder veel succes overigens.

Bob werd later die dag weer verenigd met zijn bemanning en hoorde dat de navigator Robert Williams was omgekomen omdat zijn parachute weigerde open te gaan. S/Sgt. Charles Page, de buikkoepelschutter, was gewond door granaatscherven en had een diepe wond in zijn achterwerk. Bombardier T/Sgt. Carl Larson, was behandeld in hetzelfde ziekenhuis in Baar waar 3 Zwitserse kogels uit zijn benen waren verwijderd. De plaatselijke krant 'Der Zugerbieter' schreef de volgende dag dat 'tenminste 2 kogels uit een Zwitsers geweer op de parachutist zijn afgevuurd', waarschijnlijk door een overenthousiaste soldaat uit angst voor een invasie.

De leden van de bemanning die fit genoeg waren om te reizen werden overgebracht naar Duebendorf waar ze bij andere bemanningen van B-17's en B-24's werden gevoegd. Zeven Amerikaanse bommenwerpers arriveerden die dag in Zwitserland, 4 B-17's en 3 B-24's.

De berging van de B-17, 42-38160 in 1952

Martin Schaffner had een ontmoeting met een delegatie van de drie geallieerde legers in het kasteel van Koblenz. Als resultaat hiervan gaven de Zwitserse autoriteiten hem in 1952 de nodige vergunningen voor de bergingen. (Hij moest zelfs belasting betalen, omdat de vliegtuigen werden gezien als import).

Hij had met hulp van lokale vissers o.a. het wrak van Bob Meyer's B-17 ontdekt. In augustus 1952 werd de eerste poging gedaan. Een toegestroomde menigte zag dat de achttien bevestigde kabels het niet hielden. Diverse braken en het vliegende fort zonk wederom naar een diepte van 40 meter. Toen het met de neus de bodem raakte brak deze af. Het toestel was naast zijn eigen gewicht, van 30 ton nog zwaarder geworden omdat het gedeeltelijk vol zat met ongeveer 5000 kg zand. Totaal te hijsen gewicht 35 ton. De kranen bleken niet sterk genoeg het vliegtuig te lichten. Er werd besloten de resterende brandstof uit de B-17 te pompen, dit scheelde al 1500 kg.

(We moeten natuurlijk niet vergeten dat de bergingsmogelijkheden en technische hulpmiddelen niet te vergelijken zijn met het materiaal van heden.) Men besloot om een kunstmatige bodemverhoging aan te brengen en de B-17 het land op te slepen. Dit lukte uiteindelijk op 25 Augustus 1952. Het vliegtuig verkeerde in een redelijk goede staat behalve dan dat de neus er vanaf was gebroken bij de eerste bergingspoging. Zelfs de machinegeweren werkten nog en ook de aanwezige munitie was nog te gebruiken. Martin Schaffner probeerde vanaf dat moment zoveel mogelijk publiciteit te krijgen voor deel twee van deze onderneming; het tentoonstellen van de bommenwerper.

Hiervoor werd ze opgelapt, de neus weer op zijn plaats gemonteerd en voorzien van een nieuwe naam, "Lonesome Polecat" - Eenzame Bunzing. Deze naam is in feite overgenomen van een B-24H die in September 1944 in Duebendorf was geland maar volgens overlevende bemanningsleden was dit de echte naam van het toestel. Het was door tijdgebrek nog niet op de romp aangebracht.

Tot eind 1952 heeft het aan de rand van het meer gestaan waar het veel betalende bezoekers opleverde alsmede een gestage media-interesse. Daarna werd het in delen ontmanteld en op een speciale trailer die was voorzien van een kraan naar de volgende show, Mustermesse Halle in Basel gebracht. Hier kwamen o.a. bezoekers uit Frankrijk en Duitsland op af. Helaas stond het vliegtuig hier zonder de gigantische vleugels die niet in de hal pasten. Na drie maanden vertrok de expositie weer. Ondertussen onderging het toestel regelmatig modificaties, langzamerhand 'verdween' de 'Lonesome Polecat'. Dit reizende stukje spektakel eindigde aan het eind van 1953. Martin 'Bomber' Schnaffer, zoals hij werd genoemd kreeg helaas geen toestemming het toestel boven op zijn benzinepompstation te plaatsen. In plaats hiervan werd het geparkeerd op een grasveld in Sur, waar het bleef staan tot Martin's overlijden in 1965.

De Lonesome Polecat in Nederland

Het teleurstellende einde van de B-17 zoals dat bij een ieder bekend was, vooral in Engeland en Amerika, kreeg een verbijsterend vervolg doordat CRASH vele onderdelen van dit toestel wist te verwerven. CRASH werd benaderd met de mededeling dat delen van dit vliegtuig in Nederland in een kelder aan de Da Costakade in Amsterdam lagen. Een collega organisatie kreeg die mededeling ook maar vond het een onwaarschijnlijk verhaal en toonde geen belangstelling. Daarna wendde men zich tot CRASH en het bleek dat zich inderdaad een groot aantal onderdelen in die kelder bevond. De stichting liet er geen gras over groeien en verwierf deze bijzondere wrakresten maar ook hiervan werd uiteraard het verhaal achter de crash onderzocht.

CRASH richtte zich tot de uitgever van het blad waarin over de Lonesome Polecat werd geschreven en deelde mee dat de museumorganisatie in bezit was van toch een aanzienlijke hoeveelheid onderdelen van het toestel, inclusief het deel van de neus met de naam. Ook werd verteld dat er nog enkele motoren zijn, waarvan zelfs een in complete staat. Een antwoord liet niet lang op zich wachten. Men vond het fantastisch kennis te nemen van het feit dat een dergelijke groep op basis van vrijwilligheid nog veel doet om dit soort zaken en gebeurtenissen te archiveren en te bewaren voor de toekomst. Voor de Stichting is het duidelijk dat in Engeland en Amerika dit soort activiteiten veel meer gewaardeerd worden. De belangstelling en ondersteuning is daar ook veel groter dan in Nederland. Het nieuws sloeg in als een bom, om maar eens een cliché te gebruiken.

Het nieuws ging als een lopend vuurtje rond, ook over de oceaan richting Amerika. Begin januari 1995 kwam er een forse enveloppe bij CRASH binnen. De inhoud was overweldigend. Het was van de schrijver en historicus van het artikel in Flypast, Roy Thomas. Hij was bijzonder aangenaam verrast door de informatie en had op zijn beurt interessante gegevens toegezonden incl. krantenartikelen. Het toeval wil dat hij sinds 1988 intensief bezig was om de 'verdwenen spullen' van de Lonesome Polecat te achterhalen, in 1993 was hij zelfs in Zwitserland om o.a. hiervoor een aanknopingspunt te vinden. Hij wist dat de resten richting Nederland waren verdwenen maar dat was alles.

Onze brief kwam als een donderslag bij heldere hemel. Crash wilde de onderdelen van de B-17 gebruiken voor een tentoonstelling rond de bevrijding in Leimuiden en dus is er telefonisch contact met Thomas gezocht. De aard van het gesprek laat zich raden en er kwamen enkele voor CRASH belangrijke details boven. CRASH heeft de cockpitonderdelen zoals de roerpedalen, control-colomn alsmede een onbeschadigde stoel van de co-piloot zijde van het toestel.

De dhr. Thomas vertelde dat Bob Meyer, de piloot, tijdens zijn noodlanding aan de co-pilootzijde heeft gezeten en na zijn zachte landing op het meer Zug via het raampje op het vliegtuig is geklommen. Dit gaf nog meer historische waarde aan de spullen temeer ook omdat piloot Meyer toen nog leefde, zij het dat hij leed aan een vorm van leukemie. Recentelijk was hij geopereerd en had hij een beenmergtransplantatie ondergaan. Deze was succesvol en mede door het toedienen van nieuw bloed ging het toen weer beter met hem en stonden de zaken hem weer helder voor de geest.

Van de bemanning leefde ook nog de 'bombardeer' Sergeant Carl J. Larson. Hij en piloot Bob Meyer, waar de historicus Thomas nog altijd contact mee heeft, werden van de herontdekking op de hoogte gebracht.

De complete motor die op een gigantische, verrijdbare bok is gemonteerd is motor nr. 3, de motor aan de binnenkant van de rechtervleugel (co-pilootzijde). Het motornummer is met moeite leesbaar maar het nummer 005075 wordt bevestigd door de documenten.

Omtrent de naam van het toestel wordt aangenomen dat deze is gekopieerd van een B-24 Liberator bommenwerper, die later in 1944 in Zwitserland een noodlanding heeft gemaakt. De heer Thomas vertelde van piloot Meyer te hebben gehoord dat het wel degelijk de naam van het vliegtuig is. Het werd door de bemanning onderling zo genoemd. De reden waarom het niet op het toestel stond is zoals meeste oplossingen simpeler dan men denkt. Het was de eerste oorlogsmiszie van deze B-17 met haar bemanning en men heeft gewoon nog niet de gelegenheid gehad om de naam op de zijkant te schilderen.

Het nieuws van de herontdekking van de 'Lonesome Polecat' drong ook door tot Zwitserland. Er werd contact gelegd met Peter Schaffner, hij heeft in 1952 zijn broer Martin ' Bomber' Schaffner geholpen met het op het droge brengen van de B-17. Hij gaf te kennen op zeer korte termijn naar Holland te willen komen, om de restanten van de B-17 bij CRASH te aanschouwen. De 'droge berging' heeft een enorme kettingreactie te weeg gebracht.

Lonesome Polecat in Leimuiden

In 1995 werd overal in Nederland heel groots 50 jaar bevrijding gevierd. De de B-17 maakte op de eerder genoemde lokale tentoonstelling in Leimuiden deel uit van de herdenking. Het Oranjecomité vroeg om de medewerking van CRASH. Onder de titel 'De Amerikanen komen' was de B-17 uitgebreid te bewonderen. Het e.e.a hing samen met de 'bevrijding' door een aantal bemanningsleden van een Vliegend Fort die in de omgeving toentertijd een geslaagde noodlanding maakte. Zij vervulden tijdens deze bevrijdingsdagen in Leimuiden de hoofdrol. Zo konden de bewoners nogmaals, zij het slechts gedeeltelijk, kennis maken met het machtige Amerikaanse oorlogswapen.