



CONTRAILS

75 JAAR VR JHEID

Online 11
juni 2020



INHOUD

JUNI 2020
(ONLINE 11)

EEN ON-LINE UITGAVE VAN CRASH RESEARCH IN AVIATION SOCIETY HOLLAND '40 - '45

Van de Redactie	2
<i>Rick Franke</i>	
Blindgangers in de Haarlemmermeer (uit Contrails juni 2015)	3
<i>Jan Springintveld</i>	
Zo maar, in een hoekje langs de weg	6
<i>Geert Paulides</i>	
Absturz RAF Lancaster (uit Contrails december 2016)	7
<i>Jan Springintveld</i>	
Special Memorial Day Margraten Issue	10
<i>U.S. Mission to the Netherlands</i>	
Soms word je verrast	11
<i>Door: Rick Franke</i>	

Van de Redactie

Door: Rick Franke

U leest de elfde editie van Contrails Online. Ondertussen zijn wij op 6 juni weer open gegaan voor bezoekers. De eerste dag is ons museum goed bezocht. Er wordt keurig 1,5 m afstand gehouden en toch is de gehele expositie goed te bewonderen. Tot nu toe verscheen de Contrails Online wekelijks. Nu wij weer open zijn zal deze versie van ons tijdschrift minder vaak verschijnen, maar wel met een zekere regelmaat. In de deze editie treft u artikelen die enige jaren geleden in de gedrukte Contrails zijn verschenen.

CRASH wenst u veel leesplezier en graag tot 6 juni .

Rick Franke



Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming. Alle verzoeken moeten aan de uitgever worden gericht.

Copyright © 2020 Crash Research in Aviation Society Holland



Museumadres:

CRASH Luchtoorlog- en Verzetsmuseum '40-'45.
Fort bij Aalsmeer,
Aalsmeerderdijk 460,
1436 BM Aalsmeerderbrug,
Tel.: 0297-321408,
b.g.g.: 0297-530667.

Openingstijden:

Op 6 juni heropening

zaterdag 11:00 - 16:00
2e zondag van de maand 11:00—16:00

Toegang:

Volwassenen € 5,00
Kinderen 6-12 € 2,00
Groepsbezoeken vooralsnog niet mogelijk

Website: www.crash40-45.nl
webmaster: Rick Franke

Contrails online redactie:

Samenstelling: Rick Franke,
Hoofdredacteur: Leslie van der Schaaff.

CRASH INFORMATIE

*Stichting Crash Research
in Aviation Society Holland*

Oprichter

Henk Rebel 14-02-1932 - + 02-02-2008

Ere lid:

Mevr. M.L. Rebel - De Koter

Bestuur:

Voorzitter: Peter de Raaf,
Secretaris: Jan Springintveld,
Penningmeester: Leslie van der Schaaff
2^e penningmeester: Raph de Wolf
Bestuurslid: Hans Dijkkamp

Donateurs CRASH:

Donateur worden van de Stichting CRASH kan door een minimale bijdrage van € 19,00 per jaar over te maken. Hiervoor ontvangt u 4x per jaar het magazine Contrails en heeft u en één introducee gratis toegang tot ons museum.

Donateur worden? Klik hieronder

Ik word donateur

Blindgangers in de Haarlemmermeer (Conrails juni 2015)

Door: Jan Springintveld Foto's ruimen van bommen: Defensie Historische foto's Archief CRASH

'Een Engelse 500-ponder en een Amerikaanse 1000-ponder liggen al meer dan zeventig jaar in de Haarlemmermeerse klei. Deze bommen zijn in de Tweede Wereldoorlog gedropt, maar nooit tot ontploffing gekomen. Op ongeveer 25 m van de A4 is een Amerikaanse 1000-ponder gevonden. Doordat de Explosieven Opruimingsdienst (EOD) het gebied om het explosief in een straal van 250 m moet ontruimen zal Rijkswaterstaat de A4 in beide richtingen afsluiten. Ongeveer 400 m ten noordoosten van de 1000-ponder ligt een Engelse 500-ponder die tegelijkertijd wordt geruimd. De 500-ponder ligt midden in een weiland, waardoor er voor dit explosief geen extra huizen of wegen ontruimd of afgesloten hoeven te worden. De A4 is van maandag 2 maart 2015 23.30 uur tot dinsdag 05.00 uur in beide richtingen afgesloten.'

Aldus de berichtgeving in de media.

CRASH is eind 2014 begin 2015 benaderd om toelichting en achtergrondinformatie te geven over de mogelijke aanwezigheid van blindgangers en over de aanvallen op Schiphol in de Tweede Wereldoorlog.



Het huidige Schiphol

In november 2014 maakte CRASH, via haar Facebookpagina al melding van de vondst en begin 2015 is gebleken dat het daadwerkelijk blindgangers waren. We vermoedden toen al, dat het mogelijk een 1000 pponder zou kunnen zijn van de bombardementen in 1943 door de Amerikaanse luchtmacht met B-26 Marauders. Dit paste ook geheel in de informatie die we hadden en die aangaf dat er tijdens deze missie veel missers waren. Van welke missie de Engelse 500-ponder afkomstig is, was ons niet duidelijk.

Op 3 november 1943 bombardeerden zo'n 70 Amerikaanse B-26 Marauders het vliegveld Schiphol. Hun lading van 4 x 1000 lbs GP bommen per toestel viel lang niet alleen op het doel. Sommige bommen kwamen door technische problemen zelfs kilometers verderop, nabij en in Badhoevedorp terecht.



Op de foto de B 26, serienr. 41-31953 code RG-T van het 386 Bomb Group en 552 Bomb Squadron, US 9th Airforce, die zijn lading 1000 ponders afwerpt. De missie staat geboekt als middelmatig, met veel missers.

Vliegveld Schiphol

Eind jaren dertig werd het kleine vliegveld, in de oosthoek van de polder gelegen tegen de Ringvaart, nabij het Amsterdamse Bos op vele gebieden aangepast voor oorlogsvoering. De Fokker D.XXI jagers en T.V bommenwerpers (ook luchtkruisers genoemd) hadden hier hun thuisbasis.

Toen op 10 mei 1940 de oorlog uitbrak en de Duitsers Nederland binnen vielen, was duidelijk dat het vliegveld strategisch zeer belangrijk was voor de Duitse Luftwaffe. In eerste instantie om het uit te schakelen en daarmee ook een belangrijk deel van de Nederlandse Militaire Luchtvaartafdeling. Maar vooral om het na de capitulatie uit te breiden en extra startbanen te bouwen, inclusief alle extra faciliteiten die nodig zijn om een complete en volwaardige 'Duitse' vliegbasis te zijn. Gedurende het gebruik van Schiphol, was het een eerste startplaats van de Luftwaffe voor de aanvallen op Engeland en later ook het onderscheppen van Engelse bommenwerpers, die voornamelijk 's nachts opereerden maar later ook de Amerikaanse bommenwerpers te lijf gingen op hun route op weg naar Nazi-Duitsland.

In die eerste oorlogsjaren hebben de Engelsen pogingen ondernomen om Schiphol uit te schakelen, maar tevergeefs. Het bleven speldenprikken en de schade werd door de Duitsers snel hersteld.

Aangezien Schiphol op de directe aanvliegeroute lag naar Duitsland, was het een groot obstakel dat de geallieerde luchtmacht danig parten speelde. De Duitse jagers werden na het opstijgen van de bommenwerpers in Engeland al gealarmeerd



en konden de indringers vroeg aanvallen. Overdag was dat een dubbel probleem want de geallieerde bommenwerpers konden op de terugweg van hun missie nogmaals verwachten dat jagers van Schiphol ze zouden onderscheppen.

Door extra kleinere missies te plannen, zodat niet de aanval van de hoofdmacht de gehele Luftwaffe op de nek kreeg, was de vluchtplanning dan veelal extra ingewikkeld. Dit beperkte de effectieve tijd van de aanvallen op Duitsland en kostte de geallieerde luchtmacht veel inspanning en vliegtuigen.

In Engeland werd het duidelijk 'dat deze doorn in de zij' moest worden verwijderd. Letterlijk betekende dat een totale uitschakeling van het vliegveld, zowel bovengronds, maar ook de infrastructuur in zijn geheel. De instructie 'Pointblank' werd van kracht; het zoveel mogelijk vernietigen van Duitse vliegtuigen, zowel op de grond als in de lucht. En dat betekende de grootste Duitse vliegvelden aanvallen.

Aanvallen Overdag

Met het opvoeren van de aanvallen van de geallieerde luchtmacht en dan met name door de Amerikaanse Achtste Luchtmacht, haalden de Duitsers veel jager eenheden naar het Westelijke front. Dit was een ernstig probleem voor de geallieerde bommenwerpers. De missie genaamd Ramrod was één van de geallieerde tactieken; dit zijn daglicht-aanvallen door zwaar geëscorteerde lichte- en middelzware bommenwerpers op van te voren vastgestelde doelen, die binnen het bereik van de begeleidende jagers lagen. En in die periode van juli tot en met december 1943 was 'Fliegerhorst Schiphol' een primair doel van de geallieerde luchtmacht.

De RAF vloog aanvalsmissies op de Fokkerfabrieken in Amsterdam-Noord met tweemotorige Boston bommenwerpers en de Amerikaanse B-26, geëscorteerd door Spitfires. De druk werd opgevoerd. De Duitse jagers kregen nu meer en meer te maken met heftige luchtgevechten met de Engelse jagers en dat zou zijn tol eisen. Het luchtruim tussen grofweg IJmuiden en Hoek van Holland werd steeds meer het toneel van de luchtstrijd. Meer aanvallen en meer beschietingen op Schiphol maakten de Duitsers nerveus en men hoopte dat dit het moraal van de vliegveldpersoneel zou aantasten. Daarentegen

beet de Duitse luchtfweer hard van zich af. Ruim 120 stuks luchtdoelartillerie stond in het gebied, in en rond Schiphol, opgesteld.

De aanvallen in het najaar werden behoorlijk dwars gezeten. Het weer beïnvloedde de missies van de Amerikaanse Negende Luchtmacht die deel uitmaakte van de Ramrod tactiek op Schiphol.

Ramrod nr. 290 vond plaats op 3 November 1943 maar dit resulteerde nog niet in de totale uitschakeling van Schiphol als actief vliegveld. De genadeklap volgde uiteindelijk op 13 december 1943; Ramrod no. 363; drie aanvallen met elk 72 B-26 Marauders en escorte van RAF Spitfires. Totale bommenlading



van 4 x 1000 Lbs General Purpose bommen per toestel, ofwel 216 x 4 is 872 bommen en dat is 872.000 Lbs explosieven. Een enorme dreun stond Schiphol te wachten.

Maar zoals altijd kwamen niet alle bommen op het 'aiming point' ofwel richtpunt terecht. Echter, de Duitse autoriteiten maakten al snel bekend dat Schiphol was uitgeschakeld. Op 14 december vertrokken de Duitse jachtvliegtuigen van II./JG3 van Schiphol. Door de schade op het vliegveld konden de Duitse toestellen Me 410 van het V./KG2 niet weg komen en na de herstelwerkzaamheden verlieten ze uiteindelijk de basis op 19 december 1943.

Schiphol was uitgeschakeld!!

Blindgangers

Over het algemeen wordt gesteld dat zo'n 20% van de afgegoorpen bommen niet zijn ontploft. In het geval van de hier genoemde aanval op 13 december 1943, zou dat betekenen dat ca. 160 bommen niet zouden zijn ontploft en dus nog als blindganger liggen verborgen in het gebied rond Schiphol Oost. Dit blijft overigens gissen, nooit is precies te zeggen hoeveel er zijn afgegaan. Echter door de jaren heen en met name rond de uitbreidingen van Schiphol, met name Oost en het bouwen van grote hangaars, eind jaren tachtig werd onder andere door CRASH gewezen op de aanwezigheid van blindgangers aan de hand van bestudeerde luchtfoto's. Er werden uiteindelijk 10 bommen gevonden, van o.a. Duitse, Engelse en Amerikaanse makelij.

Zoals gezegd, niet alle bommen kwamen op het doel terecht. Om verschillende redenen kwamen bijvoorbeeld tijdens de 13 december 1943 bomb run (de aanvliegroute van de bommenwerpers in de aanloop naar het doel), bommen ook al voor Schiphol terecht. Mijdrecht, Amstelveen en Aalsmeer maakten melding van bominslagen. Daardoor is ook het gevaar van blindgangers daar aanwezig. Hetzelfde geldt voor het gebied, voorbij Schiphol Oost, in de richting van Badhoevedorp.

Inmiddels is, bij de aanleg van de omleiding van de A9 om Badhoevedorp, wel bewezen dat vooronderzoek nodig is en blijft en dan vooral rond de luchthaven die in gehele Tweede Wereldoorlog vier jaar lang doelwit is geweest van aanvallen.

Dan praten we in dit geval nog niet eens over bommen die wegens noodomstandigheden of technische problemen door vliegtuigen zijn afgegoorpen. Daarvan is geen informatie beschikbaar is en is niet vast te stellen of 'ergens' een blindganger ligt. Twee voorbeelden zijn de Duitse 1000-ponder die enige tijd geleden bij werkzaamheden bij de huidige locatie van Schiphol werd aangetroffen en de Engelse 250 pponder bij werkzaamheden in de akkers bij de Polderbaan.

Waar zich nog blindgangers bevinden en hoeveel, zal nooit 100 procent kunnen worden achterhaald. Bommen zullen her en der blijven 'opduiken'. Het zijn in dat opzicht ook blindgangers!

Onderzoek naar niet ontplofte bommen.

Er was een uitgebreid onderzoek naar bommen uit de Tweede Wereldoorlog die 70 jaar na de bevrijding in Haarlemmermeer nog steeds in de grond liggen gepland. Volgens toenmalig burgemeester Theo Weterings zou het mogelijk om duizenden explosieven gaan. Bij nieuwe projecten duiken nog geregeld ontplofte bommen op, zoals bij de werkzaamheden voor de omlegging van de A9. Het college van B en W wilde graag een inventarisatie van de plekken waar er nog bommen konden worden verwacht. De inventarisatie zou gaan € 50.000

kosten. De gemeente draait vooralsnog voor die kosten op, maar wilde het geld uiteindelijk verhalen op projectontwikkelaars die plannen hebben voor de gronden waar bommen zijn aangetroffen. De kosten voor het verwijderen van bommen worden voor een deel gedragen door de rijksoverheid. Volgens burgemeester Weterings was er discussie of die regeling wel kon worden voortgezet. Ook om die reden is het misschien verstandig om alle niet geruimde bommen tijdig onschadelijk te maken.

Historisch Onderzoek

Onderzoeken door Henk Rebel (red.: de eerste voorzitter van CRASH) resulteerden in 1998 in een tweetal publicaties in ons blad Contrails naar de aanval op Schiphol van 3 november 1943. Onder de titel 'Het mirakel van Badhoevedorp' werd op gedetailleerde wijze de aanval onder de loep genomen en aangegeven wat er misging en hoeveel misworpen er waren. Hierdoor kwam een deel van de bommen (1.000-ponders) in Badhoevedorp terecht, die wonder boven wonder niet tot ontploffing kwamen, maar wel de bommen in de daarvoor gelegen weilanden.

De 16 B-26 bommenwerpers, van de 38st Bomb Squadron, hadden in totaal 64 1.000lbs aan boord. Uit de berekeningen bleek dat er nog twee bommen 'zoek' waren, en die vielen waarschijnlijk in de hoek waar recent de Amerikaanse blindganger is gevonden, ook een 1.000-ponder. Dat de andere 'vermiste bom' daar in de omgeving ligt is zeker niet uitgesloten.

Dat de gemeente Haarlemmermeer na de bomruiming bij de A9/A4 tot deze beslissing is gekomen is begrijpelijk. Het is ook dat de generatie van toen langzaam verdwijnt en deze mogelijk nog zeer bruikbare informatie heeft, die niet in de archieven voorkomt. Ook de hele ontwikkeling rond infrastructuur, woningbouwprojecten en oprukkende bedrijfsterreinen komen steeds meer in gebied dat als 'verdacht' kan worden aangemerkt. In en rond Schiphol is dat zeker het geval.

Ook in de uitgestrekte Haarlemmermeer kunnen nog zeker nog blindgangers liggen. De polder bestond toen nog uit zeer grote landerijen waar een verdwaalde bom onopgemerkt zomaar in de grond kon verdwijnen.

Voor het Historisch Onderzoek Team van CRASH is de bewapening en mogelijk bommenlading van een neergestort vliegtuig prioriteit om te achterhalen, naast natuurlijk het verhaal achter het wrak, de gebeurtenissen en om de bemanning een gezicht te geven. Die onderzoeken zullen dan ook gewoon doorgaan, naast alle andere research die we ontplooiën, ook vandaag de dag nog !



Zo maar, in een hoekje langs de weg

Door: Geert Paulides Foto's Geert Paulides (PA&ZEE)

Wij besloten in de zomer van 2015 voor een korte vakantie twee weken naar Wales te gaan. Onze belangstelling voor Wales was gewekt door de detectiveserie Hinterland. Het landschap van Wales is indrukwekkend mooi maar met het weer troffen we het niet echt. Veel regen en een temperatuur die eind juli overdag niet boven de 13 graden Celsius uitkwam. Dit was dan ook de reden dat we de tweede week naar de Engelse oostkust gingen, waar het ook prachtig is.



Geert aan het "werk"

Ook tijdens onze vakanties ben ik graag met mijn radiohobby bezig. Een heel interessante tak van die hobby is Summits On The Air, kortweg SOTA. Ik ga dan naar de top van een heuvel of berg en bouw daar met simpele middelen een amateur-radiostation op.

Aan de oostkust hadden we in Whitby een B&B gevonden dat naar onze zin was. Op zoek naar een summit in de buurt, kwam nabij Bishop Wilton de summit Bishop Wilton Wold in beeld. Deze plek ligt op een parkeerplaats aan de A166 tussen Bridlington en York.

Nadat de auto zo was gezet dat mijn vrouw lekker in de zon kon zitten, ging ik op zoek naar een geschikte boom om mijn antennendraad in te gooien. Na drie keer gooien lukte het al en ging ik met mijn kleine zendontvanger in het gras zitten. Ik deed in morsecode enkele keren een algemene oproep. Al vrij snel melde het ene na het andere amateurradiostation uit geheel Europa zich en werden de gegevens over en weer uitgewisseld.

Bij het opruimen zag ik in de hoek van de parkeerplaats iets dat mijn aandacht trok. Het bleek een klein monument te zijn met bloemenkransen. Dit monument was opgericht om een crash van een Halifax bommenwerper op deze plaats te gedenken. Het ging om een trainingsvlucht op 7 februari 1944 waarbij de gehele bemanning en de chauffeur van een juist passerende melkvrachtauto, om het leven kwamen.

Toen ik de namen van de bemanning las en hun functies, las ik: Sgt. Kenneth Smith aged 22 Wireless Operator. Dat was waar ik zojuist voor mijn hobby mee bezig was geweest, zo maar in een hoekje langs de weg.

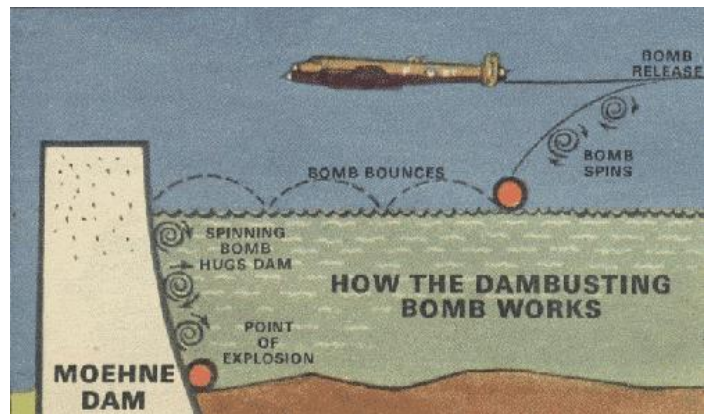


Absturz RAF Lancaster (Conrails december 2016)

Door: Jan Springintveld Foto's Archief CRASH

Een kreet die in WO2 Duitsland veelvuldig kon worden gelezen in kranten, gehoord op de radio of in de bioscoopjournalen 'Wochenschau'. Een gebeurtenis waarbij de toedracht en/of de namen van de bemanning bekend werden dan wel onbekend bleven, zowel in als na de Tweede Wereldoorlog. Latere gegevens en onderzoeken brachten dan pas de toedracht aan het licht. Crashlokales of monumenten zijn dan vandaag de zichtbare herinnering aan zo'n gebeurtenis. De kille cijfers vertellen dat RAF Bomber Command in WO2 meer dan 9000 toestellen verloor en ruim 50.000 bemanningsleden.

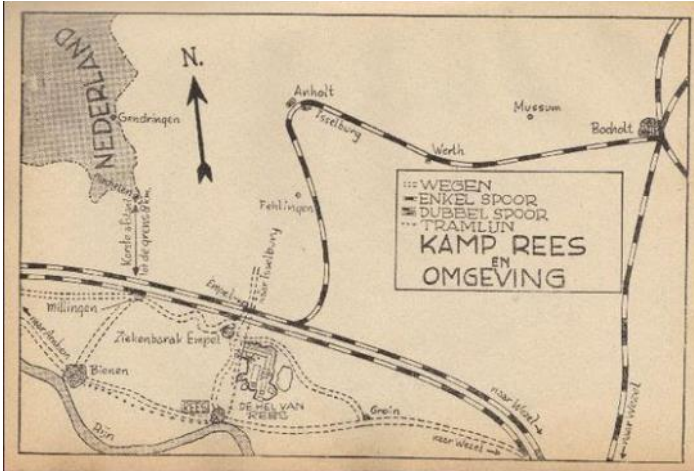
Onze campervakantie in oktober 2016 bracht ons naar Duitsland, zonder een vast doel of bestemming gingen we op pad. We lieten ons verrassen. Allereerst was het weer voor dit jaargetijde best aangenaam en dat maakt het reizen en ontdekken een stuk plezieriger. We verbleven hoofdzakelijk in het grensgebied en hadden een tocht van noord naar zuid in planning, maar daarbij maakte het slechtere weer in het noorden toch dat we eerder naar beneden afreisden. In de oude vestingstad Xanten (net ten zuiden van de Rijn gelegen tussen Kleve en Wesel) maakten wij een wandeltocht om de zeer oude Sint Victordom te bezichtigen. De restauratie is al vele jaren in volle gang, maar de Dom laat op afstand al een indrukwekkend beeld zien. Wij passeerden een grote begraafplaats waarbij mijn oog viel op de tientallen WO2 oorlogsgraven. Ik besloot een kijkje te nemen, bestudeerde het grafregister en zag 263 namen van zowel WO 1 als WO 2 slachtoffers. Door lucht-aanvallen en bij zware beschietingen door de geallieerde legers op 10 februari 1945 werd het oude stadje voor 85% verwoest en kwamen naast burgers ook veel dwangarbeiders om het leven. Een groot deel van de graven betrof slachtoffers van de ontploffing van een Duitse munitiefabriek in 1942. Dat verklaarde alles. De RAF had hier, bewust dan wel onbewust, een voltreffer gehad. De dag hierna trokken wij over de Rijn naar het aan de noordelijke oever gelegen oude vestingstadje Rees, dat ooit door Nederlanders is gesticht. Het is kleiner dan Xanten maar hier zijn in het huidige stadsplan nog wel veel oude vestingmuren opgenomen of hersteld. Er waren prachtige mogelijkheden om te fietsen of te wandelen. Een kort historisch onderzoek leidde mij naar een crash van een bommenwerper, een RAF Lancaster, 5 km. ten oosten van Rees. Mijn interesse was gewekt en nieuwsgierig zocht ik verder. Het zou gaan om een Lancaster van het beroemde RAF 617 squadron de "Dambusters" en het toestel met de registratie AJ-E was op weg om de Sorpe dam te bombarderen. Maar waar was dat dan precies? De volgende ochtend maakten wij ons klaar voor een fietstocht en gingen eerst naar het centrum van het stadje om een fietsroutekaart te bemachtigen. Bij het 'Stadtskantor VVV Information' kreeg ik een boekje mee met wel 30 routes en veel extra info van de regio. Ik vroeg aan de dame of ze bekend was met het verhaal en de locatie van een Engelse bommenwerper die in WO2 in de regio was neergestort. De vriendelijke vrouw wist gelijk wat ik bedoelde en pakte het fietsrouteboekje, want het lag aan een fietspad, waar je niet direct met de auto kan komen, maar wel via een fietsroute die in het boekje stond. We zouden dan langs de crash locatie komen. Er



was zelfs in 2015 een speciaal monument voor geplaatst ter nagedachtenis aan de bemanning. Operatie Chastice. Veel is geschreven over deze beroemde aanvallen op de Roerdammen, die in de nacht van 16 op 17 mei 1943 plaats vonden. Alleen de Lancasters van het speciaal hiervoor opgerichte en opgeleide RAF 617 squadron waren die nacht in de lucht. Zij vlogen met één doel: aanvallen op lage hoogte en de stuiterende bom genaamd 'Upkeep' hangend onder de romp van de bommenwerper, tegen de dam muur te plaatsen. De bom zonk dan en kwam met een Hydro-drukontsteking tot ontploffing waardoor de dammen werden doorbroken. Hierdoor zouden de waterkrachtcentrales voor de stroomvoorzieningen van de Duitse oorlogsindustrie worden platgelegd en ernstig worden ontregeld. De aanval was een succes, de Möhne dam (met een reservoir van 140 miljoen ton water) en de Eder dam (met 210 miljoen ton water in het reservoir) werden doorbroken. De vrijgekomen watermassa's vernielden met dondert geraas alles op hun weg. Daarna ging de aandacht naar de veel moeilijker te vernietigen en aan te vallen Sorpe dam. Wing commander Guy Gibson voerde het squadron aan en leidde de eerste groep. De toestellen die zouden deelnemen, waren in drie formaties verdeeld; naast Gibson bestond de eerste groep uit 9 andere toestellen. De beste bommenwerperbemanningen van het squadron hadden tot taak om eerst de Möhne dam aan te vallen en dan vervolgens naar de tweede dam te gaan, de Eder. Wanneer ze deze beide doorbroken hadden, zou hun opdracht



Upkeep, de stuiterende bom onder een Lancaster
Bron: Publiek domein



Kamp Rees en Omgeving

beëindigd zijn, maar het grote punt was, dat ze niets hadden aan een smalle doorbraak, ze moesten een hele grote maken, en zodoende zouden ze moeten doorgaan totdat al de bommen waren afgeworpen. Een bres van minstens 100 meter breed was nodig. De tweede formatie zou meer moeten werken als een afleiding en de Sorpe dam aanvallen. Deze Lancasters zouden in formatie uitvliegen en via de Waddeneilanden en het IJsselmeer de vijandelijke kust passeren, veel verder verwijderd van waar Gibson de Nederlandse kust zouden overvliegen, ten einde de vijandelijke nachtjagers te verdelen. Zij zouden, wanneer ze bij de Sorpe dam kwamen, lichtkogels moeten afvuren en op allerlei manieren verwarring moeten stichten, waardoor de vijandelijke jagers daarheen zouden worden weggetrokken, weg van de hoofdaanval van de formatie van Gibson. De tweede groep had een speciale aanvalsmethode, die uitsluitend zij had geoefend, want de Sorpe dam vereiste een geheel andere aanvalstechniek. Onder hen was de Lancaster Mk. III, ED 927/G, code AJ-E gevlogen door Flt. Lt. Norman Barlow DFC (RAAF). De rest, of derde groep vormde de achterhoede, die eventuele gaten in de overige formaties zou moeten opvullen.

Fietstocht omgeving Rees/Haldern

De fietstocht van zo'n 25 km begon door een deel van de vestingstad en bracht ons gauw buiten de bebouwing. Tot mijn verbazing passeren wij een industrieterrein waar een herdenkingsbord opvalt. Hier stond ooit een dwangarbeiderskamp. Gedurende het bestaan van het kamp zaten er in totaal 3.500 mannen van verschillende nationaliteiten gevangen. Het grootste deel van de gevangenen bestond uit Nederlanders, onder andere uit Haarlem, Scheveningen, Den Haag, Leiden, Delft, Rotterdam, Twello, Groningen, Arnhem en Apeldoorn. Daarnaast waren er ook andere nationaliteiten, zoals Russen, Roemenen, Polen, Fransen en Italianen. Op 18 december 1944 kreeg het kamp officieel de status Lager, met als naam "Ausländerlager Groine, Bauabschnitt Röhrig, Einheit Heinze".

Deze naam was afgeleid van de namen van de kampleiders. Een aantal gevangenen was ondergebracht in hallen in Bienen, net ten westen van Rees. De leiding van het kamp was in handen van twee kampleiders, Peter B. Röhrig, Arnold F Heinze. Daarnaast waren er een dertigtal SS-bewakers die samen met de Gruppenführer het bevel hadden de te werk gestelde gevangenen op verschillende locaties rondom het terrein te bewaken. De behandeling van de gevangenen was slecht. Bij ongehoorzaamheid of uitputting werden er vaak stokslagen gegeven, soms tot de gevangenen sterven. Het totaal aantal doden

is vastgesteld op 247, maar andere schattingen gaan uit van meer dan 300. De omstandigheden in het kamp waren slecht. Het was een modderig terrein, met slechts één werkende waterpomp en een paar geïmproviseerde latrines. De gevangenen sliepen veelal in tenten en kleding was schaars. Deze werd niet door de kampleiding verstrekt, waardoor de gevangenen, veelal haastig opgepakt tijdens razzia's, het met hun eigen kleding moesten doen. Het dagelijks rantsoen bestond uit verdunde aardappelsop en Duitse 'Kuch', die verstrekt werden na de werkdag. Door de barre omstandigheden werden veel gevangenen ziek.

Hoogspanningsmasten

Ik vraag me zo'n beetje af, of er nog meer historisch feiten opduiken. En ja, die zijn er. Het blijkt dat er in Rees drie grote begraafplaatsen zijn met veel oorlogsslachtoffers. Vele van hen zijn omgekomen door de strijd rondom de Rijn toen de geallieerden oprukten. Maar er blijken ook veel Duitse soldaten te zijn gestorven die gewond geraakt waren tijdens eerdere gevechten, bijv. in de slag rond Arnhem. Velen stierven aan hun verwondingen toen ze in de ziekenhuizen lagen. Toen de Duitse legers zich terugtrokken werd de Rijn als verdedigingslinie gebruikt. Door de vele gevechten ten westen van de Rijn kwamen veel Duitse soldaten om en zij werden steeds verder achter de frontlinie gebracht, ten oosten van de Rijn waarbij Rees een eerste steunpunt was waar uiteindelijk velen hun laatste rustplaats vonden. Dergelijke informatie en wetenschap geeft wel aan hoe heftig er gevochten is in dit gebied. Met een strakblauwe hemel, weinig wind en zon is het prachtig fietsen in deze omgeving, je zou bijna denken 'net zo plat' als Nederland. Maar mijn gedachten dwalen steeds af naar de 'Dambuster' waar we naartoe op weg zijn. De hoge elektriciteitsmasten bepalen het beeld, maar er verschijnen steeds meer windmolens, die twee keer zo hoog zijn. En dan zie ik dat de masten alleen nog maar masten zijn en dat de elektriciteitsdraden zijn verdwenen. Tegen een dergelijke mast is de AJ-E gebotst! We naderen op de fiets een redelijk bebost gebied met daarin een klein meer, dat ontstaan is door zand en grindwinning. Volgens het kruisje op de kaart, door de dame van het VVV daar neergezet, moeten we dichtbij de crash locatie zijn.

Het is een stil gebied met hier en daar een boerderij, een landbouwgebied met verspreid kleine bosgebieden. We fietsen om het meer en bereiken het gebied waar het drama voor de AJ-E zich afspeelde. Het vlakke terrein tussen een grote bomenrij en het meer, een groot grasveld met halverwege twee grote bomen met een bankje. We stappen af en zien het monument dat in mei 2015 met een volledige ceremonie is onthuld. Poppy kransen en een grote banner met de foto's van de omgekomen bemanning, zijn nog aanwezig. Indrukwekkend, de gezichten bij het verhaal en het noodlot. Ik denk aan het verhaal van de Dambuster raid, het boek van Guy Gibson; 'In zoeklicht en afweervuur', de speelfilm die na de oorlog gemaakt is en de vele naslagwerken en foto's die in mijn boekenkast staan. Ik probeer me een beeld te vormen. Enkele jaren geleden stond ik op de Möhne dam en nu, onverwacht, het vervolg bij de crash locatie van de Lancaster van Flt. Lt. Barlow en zijn bemanning. We lezen de tekst op een grote kei met bronzen plaquette, terwijl de bemanning vanaf de banner toekijkt. We zien op de nog leesbare tekst van de kransen dat nabestaanden van hen bij de onthullingsceremonie aanwezig waren.

Dambuster AJ-E

De AJ-E vertrok als één van de eersten van vliegbasis Scampton, omdat ze de langste route moesten vliegen.

Bemanning:

Pilot Flt. Lt. Robert N.G. Barlow 31 jaar, DFC (RAAF),
Flt./engineer P/O. Samuel L. Whillis 31 jaar (RAFVR) ,
Navigator F/O. Philipp S. Burgess 20 jaar (RAFVR)
Air gunner/bomb aimer, P/O. Alan Gillespie 20 jaar, DFM (RAFVR)
Radio-operator/ air gunner F/O. Charles N. Williams 34 jaar DFC,(RAAF)
Frontgunner F/O. Harvey S. Glinz 22 jaar (RCAF)
Reargunner Sgt. Jack R.G. Liddell 18 jaar (RAFVR)

De wielen van de Lancaster verlieten de startbaan om 21:28 uur op weg naar de Sorpe-dam. Op hoogte van 50 tot 100 voet werd de vlucht over de Noordzee, via de Waddeneilanden en

het IJsselmeer voortgezet. Een hachelijke vlucht, laagvliegend, heen en terug naar het doel. Een kleine, hapering van de motor en ze slaan tegen het donkere water, een plotseling luchtafweer dat hen kon verrassen, of gevangen worden in een zoeklicht. Of nog erger; het raken van een gebouw of elektriciteitsmast, dat op deze lage hoogte boven land gekomen alle ogen van de bemanning deed spieden naar opdoemend gevaar. Precies dat noodlot slaat toe om 23:50 uur, het moment dat de Lancaster een hoogspanningsmast raakt op 5 km. ONO van Rees, bij het plaatsje Haldern, Duitsland. Ter plekke bekeek ik de omgeving en de grote grasoppervlakte met aan de rand een bomenrij. Deze doet me denken aan een foto, die na de crash daar ongeveer genomen is van de 'Upkeep' en daar terecht is gekomen. De bom zou eigenlijk ontploft moeten zijn bij de crash door de zelfvernietigingslading, maar dat is niet gebeurd. Naast de cilindervormige bom staat de burgemeester van het dorp en poseert trots naast de grote 'benzinetank' van de neergestorte Lancaster. Toen later de Duitse bom ontmantelingsexperts kwamen is de burgemeester behoorlijk geschrokken toen hem na het onschadelijk maken van de bom werd verteld, dat hij naast de bom geladen met 2994 kg. Torpex – explosieven had gestaan. Het valt me op dat een groot middengedeelte van het terrein, zacht en moerasachtig is met veel onkruid en wildgras. Dat kan duiden op plek waar de Lancaster terecht kwam, de verstoring van de grond en de structuur van de aarde. Voor de rest is het een goed onderhouden perceel. Ik loop over het terrein en probeer me voorstellen hoe het hier is geweest op 16 mei 1943 en de dagen daarna. De bemanning had geen schijn van kans en,

vliegend op lage hoogte, kwamen zij allemaal om het leven. Bij de bomenrij draai ik me om en overzie het gebied en kijk in de richting van waar de Lancaster zo ongeveer aan kwam, dan zie ik een open plek in het bosgebied vlakbij het meer. Stond daar de hoogspanningsmast waar de AJ-E tegenaan is gevlogen?? Na zo'n 150 meter sta ik bij het betonnen fundament; hier stond inderdaad een mast, die is verdwenen. Ik kijk rond waar de andere masten staan, zonder draden, en welke lijn ze volgen. Naast de vastgestelde route van de tweede formatie Dambusters naar het doel, werd vanwege het laagvliegen vanaf Arnhem de rivier de Rijn als oriëntatie genomen, die door de reflectie van het licht van de volle maan goed te zien was. Maar er werd ook gelet op de lange rechte strepen van de spoorlijnen. Daarbij werd er uitgekeken naar hoge gebouwen en hoogspanningsmasten, die gevaarlijke obstakels vormden. Maar van de route afwijken in het donker op 30 meter hoogte is zo gebeurd. Ik pakte de kaart erbij. De spoorlijn loopt ten noorden van de Rijn en daar is opeens een lijn van elektrici-

teitsmasten, die dit gebied doorsnijdt, want zes kilometer terug buigt de hoogspanningsleiding naar het zuidoosten af, richting Wesel. Zou dit de oorzaak kunnen zijn?? Het blijft gissen, maar volgens de Duitse bronnen en vermeldingen destijds is de AJ-E tegen een hoogspanningsmast gevlogen en niet zoals, andere berichten, door Duits afweer neergehaald. Maar kan evenzogoed een combinatie van beide oorzaken zijn, wanneer Barlow probeerde luchtafweer te ontwijken en toen de hoogspanningsmast raakte. Over het terrein lopend en de nodige foto's makend loop ik nog een keer naar de plaats waar de hoogspanningsmast stond. Hier is na de oorlog door verandering een nieuw exemplaar gebouwd maar die geeft toch een bijzondere verbinding met het verhaal. Er ligt een klein stuk beton los bij de fundering, dat ik meeneem als aandenken aan het bezoek aan deze plek. Onze fietsen staan nog bij het monument en we lopen terug om verder te gaan. Terwijl we langzaam verder rijden kijk ik nog een keer om naar de plek waar op 16 mei 1943 zich een drama voltrok. Het was indrukwekkend hier te zijn geweest! De bemanning van de AJ-E ligt begraven op de Reichswald Forest War Cemetery in Kleve Duitsland waar in totaal 7594 militairen van de Britse Commonwealth hun laatste rustplaats hebben.



Norman Barlow



Jack R.G. Liddell

Special Memorial Day Margraten Issue

Bron: U.S. Mission to the Netherlands



On Sunday, May 24, His Majesty King Willem-Alexander and Ambassador Pete Hoekstra led a solemn remembrance, the only one of its kind in Europe, for the more than 10,000 Americans buried at Margraten who gave their lives for the liberation of the Netherlands 75 years ago. While intimate, the ceremony did not lack for powerful moments. The King and Ambassador Hoekstra laid wreaths alongside the Minister of Defense. The cemetery's director shared a moving story of two of the fallen with a unique connection, and the Dutch Royal Air Force conducted a fly-by in the Missing Man formation.



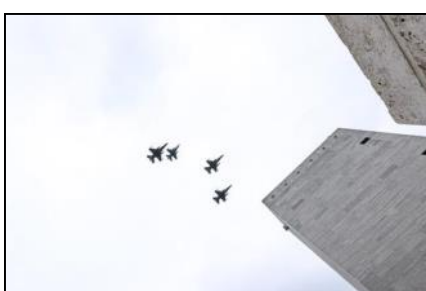
Zondag 24 mei leidden Zijne Majesteit Koning Willem-Alexander en Ambassadeur Pete Hoekstra een plechtige herdenking, de enige in zijn soort in Europa, voor de meer dan 10.000 in Margraten begraven Amerikanen die hun leven gaven voor de bevrijding van Nederland 75 jaren geleden. Hoewel intiem, ontbrak het de ceremonie niet aan krachtige momenten. De koning en ambassadeur Hoekstra legden kransen tezamen met de Minister van Defensie. De directeur van de begraafplaats deelde een ontroerend verhaal over twee van de gevallen die een unieke band hadden en de Koninklijke Luchtmacht voerde een Missing Man formatie fly-by uit.



Those moments and others speak to the deep friendship between the Kingdom of the Netherlands and the United States of America. The willingness of both countries to work through the challenges presented by COVID-19 and find a way to honor these soldiers on Memorial Day was itself a tribute to the souls interred there.

We hope that soon enough the families who tend to these graves, who have adopted these heroes as their own, will be able to walk along the headstones, and let loved ones in the U.S. know that these sacrifices made nearly a century ago have not been forgotten. If you were unable to watch the NOS live broadcast on Sunday, you can view their full coverage of the ceremony here:

<https://youtu.be/9x87iAwMvds>



Die momenten en andere tonen de diepe vriendschap tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Staten van Amerika. De bereidheid van beide landen om door de uitdagingen van COVID-19 heen te werken en een manier te vinden om deze soldaten op Memorial Day te eren, was op zichzelf een eerbetoon aan de daar begraven zielen.

Wij hopen dat de families die deze graven, die deze helden als hun eigen familie hebben aangenomen, weer langs de grafstenen kunnen lopen en de geliefden in de VS kunnen laten weten dat deze offers die bijna een eeuw geleden zijn gebracht, niet zijn vergeten. Als je de live uitzending van de NOS op zondag niet kon zien, kun je hun volledige verslaggeving van de ceremonie hier bekijken: <https://youtu.be/9x87iAwMvds>

Soms word je verrast

Door: Rick Franke Foto's Archief CRASH

Soms word je verrast, soms zelfs meer dan eens.

Donderdag

Vorige week donderdagmiddag, zat ik binnen met een kop thee te lezen toen de telefoon ging. Een jongen belde met de melding dat hij en zijn drie klasgenoten op het fortterrein waren opgesloten. Zij konden er niet af en ook niet naar binnen. Ik heb ze beloofd ze snel te komen om ze te 'bevrijden'. Bij het museum terrein aangekomen trof ik vier 'verzopen katten' die blij waren dat ik er was. Op mijn vraag wat zij eigenlijk aan het doen waren wat het antwoord: "Wij zijn voor school, het Herbert Vissers College in Nieuw-Vennep, een documentaire over de oorlog aan het maken."

Ik heb ze toen voorgesteld om binnen te komen en ze rond te leiden door het museum. Wat hadden die vier jongelui een interesse in onze collectie en mijn vertellingen. Na een rondgang van 1 ½ uur gingen zij tevreden huiswaarts. Zij hebben mij toegezegd mij een link naar de door hen gemaakt documentaire te sturen. Het resultaat is zeer de moeite van het bekijken waard. Volg de link:

<https://youtu.be/yclzF-JLCKw>



Vrijdag

Een dag later, op vrijdagochtend werd ik gebeld door Omroep WNL voor het programma 'Goedemorgen Nederland'. Of wij wilden meewerken aan een item die zaterdag ochtend 6 juni, op D-Day, zou worden uitgezonden. Wel een mogelijkheid om op landelijke televisie te komen laten wij natuurlijk niet schieten. Het bleek een mooie manier om ons museum op landelijke televisie voor het voetlicht te brengen. De reporter heeft anderhalf uur gefilmd. Daarvan is één minuut afgemonteerd en uitgezonden en wel twee keer. Wilt u het terugkijken?

Volg dan deze link: https://www.npostart.nl/goedemorgen-nederland/06-06-2020/POW_04671563



Het CRASH item is te zien vanaf de 30^e minuut

Al met al waren het twee zeer verschillende ontmoetingen met uiteenlopende doelen. En toch komt het samen in het museum. De scholieren waren al zeer geïnteresseerd en werden dat nog sterker na hun bezoekje. Ook het korte TV optreden heeft bijgedragen aan het uitdragen aan ons motto: "Leren niet te vergeten en niet vergeten te leren".