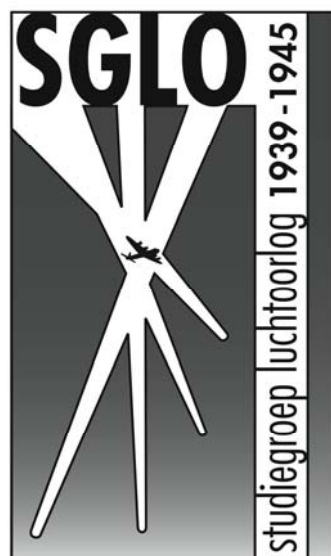


BULLETIN AIR WAR 1939-1945



Tijdschrift vóór en dóór documentaristen en geïnteresseerden
m.b.t. de luchtoorlog boven Nederland van 1939-1945



Nummer 294, maart / april 2008

Bulletin Air War verschijnt in een frequentie van negen maal per jaar
Redactieadres: Bastion 24, 7411 DB, Deventer

Colofon

Bulletin Air War 1939-1945

ISSN 1574-7719

Uitgave no. 294, 34ste jaargang, maart/april 2008

Bulletin Air War wordt uitgegeven door:
Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945 (SGLO)
Bastion 24, 7411 DB Deventer, Nederland

Bulletin verschijnt in Januari, Februari, Maart/April, Mei, Juni/Juli, Augustus/September, Oktober, November en December.

Website: <http://www.airwar39-45.nl>

Druk: Grafisch Centrum, Den Helder

Lidmaatschap van de Studiegroep loopt parallel met het kalenderjaar.

Men kan lid worden door:

€ 22,50 voor Nederland

€ 25,00 voor buitenlandse leden

over te maken op Postbank rekening:

3 360 800 t.n.v. Studiegroep Luchtoorlog, Ede

BIC: PSTBNL21

IBAN: NL 64 PSTB 0003 3608 00

Losse nummers € 2,00

Bestuurscommissie:

Voorzitter:

P.J. Grimm, Aronskelk 148, 6181 MK Elsloo

Secretaris:

J. Woortman, Molvense Erven 86, 5672 HN Nuenen

E-mail: j.woortman@onsnet.nu

Penningmeester / Adviseur redactie:

I.M. de Jong, Ruijsstraat 8, 6712 ED Ede

E-mail: i.dejong03@chello.nl

Bestuurslid / eindredacteur:

H.M. van Sabben, Bastion 24, 7411 DB Deventer

E-mail: redactiebulletin@home.nl

Bestuurslid:

P. E. van Loo, Zeeburgerdijk 722, 1095 LG Amsterdam

E-mail: pe.v.loo@mindef.nl

Redactieteam:

T. Boiten

H. Cazemier

D. Drijver

A. J. van Hees

P. E. Van Loo

Coördinator Verlieslijst:

Bas Maathuis, Willibrordlaan 20, 7581 DR Losser

E-mail: verlieslijst@hetnet.nl

Founding Member: H.C. Kwik (†)

Ere-voorzitter: Kol. KLu b.d. A.P. de Jong

Erebestuurslid: P. Brouwer, A.A. Jansen

Lid van Verdiensten: R.C. de Bruin (†), J.A. Hey MBE,

E. Ragas, J.H. Schuurman, F. Auwerda

Inhoud

Voorwoord	3
Redactie	3
In Memoriam Ward Muijsers en Jack Thuring	4

Artikelen

Het verliesregister gepresenteerd	5
Verliesregister Fase 1 en Fase 2	6
“Charlie” Rijklof van Goens, Robbie de Bruin en de opleiding tot Militair Vlieger in het voorjaar van 1940	8
“One of our aircraft is missing”, F/O “Charlie” Rijklof van Goens op 17 augustus 1944.	11
Het einde van een Dambuster (2)	12
Maastricht en de V-wapens	16

Rubrieken

Boeken	20
Een nieuw SGLO handboek	22
Oproep correcties 2TAF Boek	22
Erratum Verliesregister	22
Van de penningmeester	23
Vragen	23
Reacties	26
Aangeboden	26
Nieuws	27
Mutaties ledenbestand	28
Boekenlijst	29
Onder vijandelijke vleugels	31

Voorpagina: 29 maart 2008. Tijdens de landelijke bijeenkomst te Amsterdam werd de gedrukte versie het “Verliesregister 1939-1945” ten doop gehouden. Voorzitter Peter Grimm bood de eerste exemplaren aan, die in ontvangst werden genomen door NIMH directeur drs. Piet Kamphuis en onze eigen SGLO verlieslijst-coördinator Frans Auwerda. (Foto: Huub van Sabben)

Voorwoord

In februari riep de directeur van het NIOD, Marjan Schwegman, in de eerste Van der Lubbe-lezing op tot meer waardering voor oorlogshelden, in het bijzonder voor degenen uit de kringen van het verzet. Zij betoogde onder meer dat momenteel de aandacht vooral uitgaat naar de slachtoffers van de bezetting en dat we daarmee de andere kant van de medaille – de helden – uit het oog verliezen. Deze tendens wordt versterkt als onderzoekers de personen in kwestie ook nog eens nauwgezet tegen het licht houden en per definitie bij sommigen van hen bepaalde privé-zaken zullen ontdekken die wat minder aangenaam zijn: knullig amateurisme, zelfs verslavingen, gewelddadigheid, onthechting van vrouw en kinderen, noem maar op. Niets menselijks was hen immers vreemd. Dit *debunking* van de verzetshelden relativeert ze als het ware het graf in, zodat het uitzonderlijke karakter van hun werkzaamheden achteraf bijna als een roekeloze gevaarstelling voor hun omgeving gaat worden gezien. Voeg daarbij nog eens het feit dat het begrip ‘illegalen’ van een geuzennaam de laatste decennia tot een beladen politieke krachtterm uit de migratiedossiers is geworden, dan begint het voormalige verzet al helemaal de onverdiende schijn tegen te krijgen bij jongere generaties die van de bezetting weinig weten.

Nu was de rol van het verzet in de oorlogsjaren zelf ook niet onomstreden onder onze landgenoten. Hoe veel sympathie en respect de ondergrondse ook ontmoette, vele brave burgers waren ronduit kritisch over hun illegale werk. Als *debunking* nu in de mode is, heeft die zijn oorsprong juist in de oorlogsjaren. Niet zelden werden de acties van bijvoorbeeld de KP in de (lange) rij bij de bakker scherp veroordeeld, vooral wanneer de represailles extreem uitpakt. En zeker – niet alle verzetsmensen waren gladgeschoren filmsterren. Een aantal van deze uitzonderlijke karakters had de grootste moeite weer in het gareel te stappen toen de uitzonderlijke tijd voorbij was waarin zij kennelijk gedijden. Voor sommigen van hen ging de oorlog zelfs nooit over, met alle psychische narigheid van dien. Een oer-Nederlandse karaktereigenschap is bovendien dat wij geen uitgesproken cultuur van persoonsverheerlijking hebben. Dat is meestal een zegen, maar het heeft ook een kleinzielige kant als het gaat om de waardering voor grote individuele prestaties. Een onbedoelde afspiegeling ervan vinden we terug in de enorme hoeveelheid oorlogsmonumenten in ons land. De bekendste en belangrijkste ervan (zoals het nationale monument op de Dam, ‘De Dokwerker’, of ‘Verwoeste Stad’) zijn niet gewijd aan enkele personen, maar aan een collectieve actie of een traumatische gebeurtenis. Gedenktekens voor één enkele man of vrouw: ze zijn er zeker, vooral wanneer ze de bevrijding niet haalden. Zo werden ze dus ook weer slachtoffer, wat mooi in het plaatje van een rouwende natie

past. Maar deze mensen zijn niet (meer) in ons collectieve geheugen gegrift en ze stonden nooit centraal in de nationale herdenkingen. En een monument voor een nog levende held? Vind er maar eens een.

Een van de problemen van het heldendom is heel basaal, namelijk wanneer ben je een held(in)? Een deel van het antwoord ligt vermoedelijk in de bewuste vrije keuze die de man of vrouw maakt om zich zo nodig geheel weg te cijferen voor een ander of zelfs het collectief, zonder het eigen leven in acht te nemen. Een dergelijk keuzemoment kan in een fractie van een seconde vallen, of pas na rijp beraad. Moed is eveneens een onmisbare eigenschap. Er zullen ongetwijfeld heel exacte definities bestaan wanneer iemand een officieel lintje voor heldendom verdient, maar er hangt toch een doorslaggevende subjectieve component aan: hoe kijken anderen tegen hem of haar aan? Uiteindelijk bepaalt dat of iemand als held wordt ervaren en niet de lijst van medailles, hoe indrukwekkend ook. Schwegmans pleidooi om de herinnering levend te houden verdient daarom warme steun. En dan dient zich toch de lastige kwestie aan hoe de status van de held(in) is? Wie was groot, wie wat kleiner? Of moeten we maar geen lijstjes willen maken, de flop van de ‘Grootste Nederlander aller Tijden’ in gedachten? Lastig! In de pioniersjaren van de luchtvaart was iedere optimist die zich in een zwabberend vliegtuigje waagde een ‘luchtheld’. Die glans ging er snel van af. Maar – bijvoorbeeld – al die ongedecoreerde staartschutters die blauwbekkend achteruitvliegend urenlang en missie na missie de nacht moesten blijven afspeuren... en maar wakker bleven. Ze kregen geen standbeelden, net zo min als de verpleegsters die met compassie brandwonden verzorgden of de *crew chiefs* die met bevroren vingers een haperende motor aan de praat kregen op een gure strip in Brabant. Nee, geen grote helden, maar voor onze Studiegroep mag ieder van hen toch minstens een ‘*unsung hero*’ zijn.

Namens de bestuurscommissie,
Peter Grimm,
Voorzitter.

De financiën van de SGLO

Onze penningmeester Ivo de Jong heeft in februari de financiën van de SGLO over 2007 verantwoord. Het batig saldo bleek 6.207 euro, wat hoger uitviel dan geraamd. Een spaarzaam bestuur en een iets groeiend aantal leden is hieraan debet, De landelijke bijeenkomsten vielen wat duurder uit, maar dit werd opgevangen uit de reserves. Voor 2008 wordt verwacht dat we vrijwel op hetzelfde saldo zullen uitkomen. Dankzij het zorgvuldige beheer van onze penningmeester ziet de nabije toekomst voor de SGLO er financieel gezond uit, waarvoor onze erkentelijkheid.

In Memoriam – Eduard Muijsers

Door: Marcel Hogenhuis - Venlo

Op 28 februari is Eduard 'Ward' Muijsers overleden. Hij was in 1988 mede-oprichter van de Stichting Historische Werkgroep Vliegveld Venlo-Herongen, intern 'hysterische werkgroep' genaamd. Vanaf 1985 was hij lid van de SGLO. Ward was al geruime tijd ernstig ziek. Afgelopen najaar kreeg hij zekerheid dat het einde van de startbaan in het zicht kwam.

Onze eerste ontmoeting ergens begin 1984 herinner ik me nog goed: ik was net 20 en schoolverlater, Ward was 39 jaar, getrouwd en vader van drie jonge kinderen. Ons raakpunt (zijn maatstaf): het relatief onbekende vliegveld Venlo. We begonnen de spaarzame kennis te delen en bleven nieuwe weetjes uitwisselen. Het was ook Ward die contact legde met de man die alles al wist van vliegveld Venlo: Theo van der Steen, SGLO'er van het eerste uur. Gezamenlijk gingen we de historie van vliegveld Venlo te lijf. Ward vanuit Venlo, ik vanuit Amsterdam waar ik mijn tijd ongelijk verdeelde tussen NIOD en studie. Eén voorval uit die periode typeert Ward ten voeten uit. Ik vond in het NIOD een verslagje uit 1941 van ene 'sergeant-capitulant' Vierkotten over de gebeurtenissen op hulpvliegveldje Venlo in mei 1940. Natuurlijk ging een kopie naar Venlo. Een dag later kreeg ik een belletje van Ward. Hij was lukraak Vierkottens in Venlo gaan bellen en vond al bij de tweede poging de bewuste man!

Ward, de altijd onrustige en kettingrokende harde werker, drukte een groot stempel op het onderzoek naar vliegveld Venlo in WO-2. Met zijn credo 'je moet iets geven om iets te krijgen' kreeg hij overal toegang. Zijn onbevangingheid, soms verkeerd begrepen als naïef, leverde niet alleen verrassende inzichten op, maar bracht ook kleur en veel humor in deze, toch best serieuze vrijetijdsbesteding Wards 'raakpunten' met derden, leidde soms tot vermakelijke toestanden.

Zo werd hij eens uitgenodigd naar Grashoek (bij Helden) voor advies. Een comité plande een monument voor de bij Grashoek neergestorte Lancaster ED973. Ward had direct - of na enkele pilsjes - diverse 'raakpunten' met enkele 'locals'. De keer daarop nam hij Jan in 't Zandt mee. Bij de derde ontmoeting 'moest' de hele historische werkgroep mee, want het waren zo'n gezellige mensen. Daar was niks van gelogen. Nog geen maand later zaten we onbedoeld tot over onze oren in de organisatie van een groots opgezet spektakel met tientallen legervoertuigen, de inwijdingsceremonie van het monument, een tentoonstelling over de luchtoorlog en een dorpsfeest.

Ward ging letterlijk geen heuvel te hoog: ondeugend verklapte hij me dat de auto weer nieuwe schokbrekers had gekregen, omdat de vorige set bezweken was onder zijn terreinverkenningen. Pas echt gevaarlijk was een lang weekend Engeland met oud Sqd./Ldr. Bob Davis (578 en 214 Sqd.RAF). Op de terugweg naar Harwich met 140 km/uur op de klok, viel Bob in slaap achter het stuur van zijn 8-cilinder Firebird. Nog net op tijd kon ik de wagen op de weg houden. Pas op de boot merkte Ward op, dat deze 'near miss' wel een passende finale voor de hysterische werkgroep zou zijn geweest. Dat gevoel voor romantiek deelde ik niet. De sloop van veel vliegveldrestanten eind jaren '80, begin jaren '90 greep Ward aan om zoveel mogelijk op te meten en te fotograferen. "Straks is het weg," was zijn motto. Nu geldt bizar genoeg het omgekeerde: hij heeft op vele manieren zoveel onuitwisbare sporen nagelaten, dat hij nooit 'weg' zal zijn. Dat maakt het gemis van deze persoonlijke vriend niet minder pijnlijk, maar het kan niet anders of Ward heeft elders een 'happy landing' gemaakt.

In Memoriam – Jack Thüning

Door: Peter Grimm - Elsloo

Op 12 maart jongstleden overleed in De Haan (België) op 80-jarige leeftijd ons lid Jack Thüning. Hij was in onze kring zeker geen onbekende en droeg de SGLO een warm hart toe. Als voormalig jachtvlieger bij de Koninklijke Luchtmacht was hij zeer nauw betrokken bij de Historische Vlucht van de KLu op Gilze-Rijen. Na zijn diensttijd werd Thüning directeur van het metaalbedrijf Galvanitas in Oosterhout, maar zijn oude stiel bleef hem trekken. Hij was een van de vliegers die in de film *A Bridge Too Far* in omgebouwde Harvards op het witte doek langs raasde en de bouw van de G.1-mock-up in het Militaire Luchtvaart Museum is vooral dankzij hem verwezenlijkt.

Op Gilze boekte de gedreven Thüning veel uren op de steeds maar groeiende vloot historische toestellen. Zo had ik het grote genoegen bij een landelijke bijeenkomst bij hem achterin de Harvard PH-MLM (alias 'B-71') te zien hoe de wereld boven Gilze ook op haar kop de moeite waard is.

Ook toen de SGLO haar memorabele 25-jarig jubileum in Gilze-Rijen vierde en de Historische Vlucht bijna alle aanwezigen op een onvergetelijke rondvlucht trakteerde was Thüning van de partij. In hem verliest de Nederlandse historische luchtvaart een belangrijke drijvende kracht.

Bestuur en leden van de SGLO wensen beide families sterkte met hun grote verlies.

Het “Verliesregister 1939-1945 “ gepresenteerd

Eén van de hoogtepunten van de Landelijke Bijeenkomst die zaterdag 29 maart jl. werd gehouden bij de Kon.Marine in Amsterdam was de presentatie van de gedrukte versie van ons megaproject, het “Verliesregister 1939-1945 “. Al sinds de oprichting van de Studiegroep werd vele malen de wens uit gesproken te komen tot een inventarisatie van alle vliegtuigcrashes op Nederlands grondgebied gedurende de periode van de Tweede Wereldoorlog. Tot een echt project kwam het, ondanks enkele eerdere pogingen, niet.

Medio 2001 besloot de BC een nieuwe gestructureerde poging te wagen. Er volgde overleg met de Sectie Luchtmacht Historie, waarin een “aanvalsplan” werd geformuleerd: een project in twee fasen. 1 – de inventarisatieslag en 2 – de uitwerking daarvan (digitaal). Frans Auwerda werd aangezocht als coördinator. De eerste lijst verscheen in Bulletin 235 en nu, bijna zestig (!) Bulletins later ligt er een T- en een R-Lijst, die inclusief alle aanvullingen zo’n 11.000 regels beslaan. Het NIMH verzorgde het drukken en de uitgave van het register.

Voorzitter Peter Grimm mocht de eerste twee exemplaren aanbieden aan onze coördinator Frans Auwerda en aan directeur NIMH drs Piet Kamphuis, die in een korte speech de bijzondere en innige relatie tussen het NIMH en onze Studiegroep benadrukte.



Dhr. Van de Graaff vond een boeiend gehoor.
(Foto's: Huub van Sabben)

Het tweede hoogtepunt was de lezing van de in Australië wonende 90-jarige veteraan Van de Graaff, een voormalig boordwerktuigkundige van de KNILM en 18 Sqn. Hij verliet Indië met het allerlaatste vliegtuig dat daar vertrok en arriveerde weer, direct na de Japanse capitulatie, met het allereerste toestel dat terugkwam. Hij vloog in de oorlogsjaren samen met Wittert van Hoogland.

Op boeiende wijze maakte hij ons deelgenoot van zijn belevenissen in Nederlands Indië en Australië. Aansluiten werden nog een stukje film met onlangs gevonden beeldmateriaal van 18 Sqn (in kleur) vertoond, afkomstig uit de collectie van het NIMH.

Te gast bij de Kon.Marine betekent bijna vanzelfsprekend een “blauwe hap”, de copieuze nasimaaltijd, alsmede de verzorging gedurende de dag, waren meer dat voortreffelijk.

Het middagprogramma bevatte twee lezingen. Aad Neeven nam ons op geheel eigen wijze mee naar de meidagen van 1943, de stakingen in Nederland en een Britse reactie daarop, de desastreuze aanval met Ventura's op de elektriciteitscentrales van Velsen en Amsterdam. Samen met Jon v.d.Maas heeft hij jarenlang onderzoek naar deze Ramrod gedaan.



Aad Neeven (boven) en Hans Nauta (onder) aan het woord.



De finale werd verzorgd door Hans Nauta die ons, ondersteund door prachtig beeldmateriaal en rapporten, meenam naar de indertijd op het IJ gelegen Duitse watervliegtuigenbasis Schellingwoude.

Ondanks dat het aantal deelnemers iets minder was dan bij voorgaande gelegenheden kunnen we terugzien op een geslaagde dag.

Afscheid van fase 1

Door: Frans Auwerda - Uithoorn

Hoe het begon

Het is medio 2001, wanneer de telefoon gaat. Peter Grimm aan de lijn. Wat zou die hebben? Na een inleidend praatje komen we op het onderwerp: de SGLO-verlieslijst.

In één van de voorgaande Bulletins had ik aangegeven graag mee te willen werken aan het tot stand komen van zo'n lijst. Zijn vraag: "Zou jij willen beginnen aan de verlieslijst en willen fungeren als de centrale post?". Daar moest ik wel even over nadenken. Hoe pak je zoiets aan en waar kom je voor te staan?

Fase 1

Na een bijeenkomst in Den Haag op het toenmalige Instituut voor Militaire Historie, waar de opzet van de verlieslijst werd besproken, vol goede moed aan de klus begonnen, niet wetend wat me te wachten stond. Besloten werd om dit project in twee fasen uit te werken. De eerste fase is de lijst zoals deze in de afgelopen jaren is gepubliceerd, waarbij alleen de basisgegevens van het verlies werden vastgelegd.

De tweede fase houdt in dat van ieder verlies alle gegevens die bekend zijn op in een digitale kaartenbak komen aangevuld met foto's etc. Nu ruim 6 jaar en bijna zestig Bulletins later is de eerste fase zo goed als "gereed". Het uiteindelijke moederbestand (de T-lijst) en alle aanvullingen daarop bevatten zo'n 9900 (!) regels. De R-lijst bijna 1150.

Hulp

We weten inmiddels allemaal dat lang niet alle details bekend zijn. Nog steeds komen er correcties en aanvullingen binnen. Dat zal ook wel zo blijven. Van de leden van de SGLO heb ik in de afgelopen jaren meer dan 800 aanvullingen / correcties binnen gekregen. Meestal in de vorm van een e-mail, soms ook via brieven. Er waren mails bij met de mededeling dat de tijd van T.... zo en zo laat was, maar ook een e-mail van 28 pagina's. Ik wil hier dan ook al diegenen die hun bijdragen aan de lijst hebben geleverd graag bedanken. Zonder deze waardevolle samenwerking was de lijst nooit zo compleet geworden.

Een harde noot: de Meidagen 1940

Problemen waren er genoeg. Ik hoef maar te zeggen: Mei 1940 Ju 52's en we weten allemaal waar we het over hebben. Gelukkig kreeg ik 3 weken voordat ik de lijst moest inleveren omdat deze naar de drukker moest, meerdere uitgebreide e-mails met nieuwe gegevens van Johan Schuurman (bedankt). Alhoewel nog lang niet alles is opgelost over die dagen in Mei zijn we wel een belangrijk stuk verder gekomen.

Opmerkelijk

Heel opmerkelijk was de ontdekking van het niet verloren gaan van de Fokker G-1 "310" waarvan iedereen aannam dat deze in de meidagen '40 wel verloren was gegaan. Een na de capitulatie gemaakte foto toont dit toestel in haar volle glorie op Bergen. Deze staat nog wel in de verlieslijst vermeld. Het geeft ook haarscherp aan dat deze lijst een "momentopname" is. Ze zal nog continue aan verandering onderhevig zijn.

Op naar Fase 2

De tweede fase zal van ons allemaal veel vragen indien we die gaan uitvoeren zoals we nu in gedachte hebben. Het archief van het NIMH in Den Haag zal weer doorgewerkt moeten worden voor o.a. de vele politierapporten over crashes. Deze geven vaak zeer nauwkeurig aan waar en wanneer een vliegtuig neerkwam. Ook is zeer veel te vinden in de gemeentearchieven. Dat kost allemaal veel tijd, maar de gepensioneerden onder ons zouden zich daarvoor zeer verdienstelijk kunnen maken. Bas Maathuis zal vanaf nu de coördinerende functie voor fase 2 van mij gaan overnemen.

Ik wens hem daarbij heel veel succes.



De komende en gaande man: Bas Maathuis en Frans Auwerda met het eerste exemplaar van het verliesregister 1939 – 1945 (Foto: Huub van Sabben)

De start van fase 2

Door: Bas Maathuis – Lossier

Even voorstellen

Een aantal van de lezers van Bulletin zullen mij wel (her)kennen. Sommigen van gezicht, anderen van naam. En er zijn er vast ook een aantal die geen idee hebben wie Bas Maathuis eigenlijk is. Een nadere introductie is dan misschien wel op z'n plaats. Hij is 45 jaar oud, in 1997 getrouwd met Carin en wij hebben ondertussen twee kinderen. Sinds een half jaartje wonen we weer in de Lossier; Carin en ik zijn hier beiden ook geboren.

Als landmeter ben ik werkzaam voor één van de grootste ingenieursbureaus van Nederland. Drie seizoenen heb ik het genoegen mogen smaken van luchtfotografie ten behoeve van kaartvervaardiging en als klap op de vuurpijl kan ik nu de luchtfoto's digitaal uitwerken tot bestanden waarvan de 1:25000 kaarten van de Topografische Dienst gemaakt worden. En ja, daarvoor werk ik tijdelijk bij en in opdracht van de TD in Emmen. En ja, af en toe kan ik ook even een kijkje nemen in het luchtfotoarchief. En ja, ook ik betaal de volle mep voor een afdruk van een oorlogsluchtfoto.....

“....dan wordt U toch lid....”

13 oktober 2004 heb ik een E-mail naar Jaap Woortman gestuurd en aangegeven dat ik een database aan het bouwen ben die te maken heeft met de luchtoorlog boven Nederland in de periode 1939 – 1945. Of de Studiegroep belangstelling heeft om deze gegevens mede te gebruiken voor een crashregister op het grote wereldwijde web? Het antwoord van Jaap was kort en helder: “Meneer Maathuis, dan wordt u toch lid van de Studiegroep!” En nu ruim drie jaar later kan ik gaan meehelpen om het digitale crashregister te realiseren en vorm te geven.

2^e fase

Zoals u allen ongetwijfeld bekend is gaan we na de 1^e fase, nu de 2^e fase vorm geven. De bedoeling is om een digitale kaartenbak in elkaar te zetten. Elke crash uit de 1^e fase krijgt een eigen kaart met daarop de meest relevante gegevens.

- alle data over het vliegtuig,
- alle gegevens over de crash (wanneer, waar, waarom, hoe laat.....)
- alle gegevens over de bemanning.
- En als het kan een foto van de crash of de crashlocatie.

Eigenlijk moet op één A4-tje het hele verhaal van de crash verteld worden.

Op het 2^e A4-tje kunnen we dan “de rest” kwijt, en dat is niet oneerbiedig bedoeld. Bronvermeldingen, verwijzingen naar de locatie van documenten en/of rapporten, en aanvullende gegevens van de bemanning zijn ook zeer waardevol. Ik denk daarbij ook aan foto's van de bemanning uit de diensttijd, of foto's van graven. Ook kunnen we hier gegevens in opnemen over wat er tijdens eventuele opgravingen uit de bodem is gekomen. Je kunt ook denken aan gegevens over het vliegveld van vertrek, de lading van het vliegtuig en het aan te vallen doel. Kortom, er moet per crash een schat aan informatie boven tafel komen die te zijner tijd voor iedereen beschikbaar moet zijn. Een digitaal naslagwerk van alle crashes die door de SGLO worden onderzocht.

Hulp

Het heeft vele jaren geduurd om de 1^e fase rond te krijgen. Eigenlijk is die 1^e fase nog steeds niet

afgerond, want er zal altijd nieuwe informatie boven komen drijven. Die nieuwe informatie wordt in de 2^e fase meegenomen en verwerkt. Nieuwe crashes kunnen dus altijd toegevoegd worden aan de reeds bestaande lijsten. U zult begrijpen dat het maken en invullen van ongeveer 5800 digitale kaarten een gigantische klus wordt. Als de Studiegroep mij voor de komende 20 jaar een betaalde baan aanbiedt, zie ik mogelijkheden het register in m'n eentje te vullen; anders heb ik niet de illusie dat ik dat in dit leven nog voor elkaar krijg. Een simpel voorbeeld; ik heb ongeveer 2700 Commonwealth crashes waar ik een digitale kaart van kan maken, maar geen gegevens over de Amerikaanse en/of Duitse crashes. Gelukkig zij er anderen die deze gegevens wel hebben.

Kortom, de Studiegroep roept uw hulp in om het digitale crashregister te helpen realiseren.

- We zoeken mensen die bijvoorbeeld alle gegevens van de Amerikaanse crashes uit 1942 bij elkaar gaan zoeken, of de Luftwaffe crashes uit 1939 en 1940, of de Commonwealth crashes uit 1943. Ook de Nederlandse verliezen uit de meidagen van 1940 mogen we niet vergeten. Al die verzamelde gegevens moeten vervolgens overgezet worden op de digitale kaarten. Ik hoop dat we dat probleem door een handig gebruik van computers kunnen oplossen; we zullen er echter niet aan ontkomen om ook één en ander simpelweg digitaal in te voeren. Vroeger noemde we dat typen.....!
- Ik zoek iemand die kan helpen om verschillende soorten digitale bestanden om te bouwen naar één systeem. Data conversie heet dat volgens mij!
- Kent u iemand die gegevens heeft over de luchtoorlog boven Nederland en die met deze hobby wil stoppen? Wij houden ons aanbevelen.....

Het belangrijkste is natuurlijk dat we mensen zoeken die de gegevens waarover ze beschikken, digitaal of analoog, het geeft niet in welk formaat, ter beschikking willen stellen, of ter inzage willen geven om dit gezamenlijke project van de Studiegroep Luchtoorlog te realiseren. Een ieder die gegevens ter inzage, of ter beschikking wil stellen, kan deze per email sturen naar: verlieslijst@hetnet.nl of per post verzenden naar:

**Studiegroep Luchtoorlog ; t.a.v. Bas Maathuis
Willibrordlaan 20; 7581DR LOSSER**

Wie zich geroepen voelt om ons op een andere manier met raad en daad bij te staan is uiteraard ook welkom op één van de bovenstaande adressen. Mijn insteek is er de komende jaren SAMEN iets moois van te gaan maken.

“Charlie” Rijklof van Goens, Robbie de Bruin en de opleiding tot Militair Vlieger in het voorjaar van 1940

Door Robbie de Bruin (†) – Great Bookham, U.K.
en Jaap Woortman – Nuenen

Uit Engeland ontvingen we – kort voor zijn overlijden - een reactie van Robbie de Bruin naar aanleiding van een artikel in Bulletin 257/7 e.v. van Rob Philips, getiteld “Skypiloot – van piloot naar priester”, dat aan de hand van het relaas van Peter Graham het spoorloos verdwijnen van “Charlie” Rijklof van Goens behandeld tijdens een Anti-Diverpatrol op 17 augustus 1944. Graham stelt dat Rijklof die bewuste dag zijn wingman was en naar hij 's-avonds in een pub van luchtdoelartilleristen vernam door hen boven zee zou zijn neergehaald omdat hij bij Dover in de verboden zone zou zijn beland. Ook zou het ORB van 41 Squadron, dat toen vanaf Lympne vloog, geen melding maken van dit verlies.

Dichte mist

Robbie de Bruin stelt echter dat die bewuste morgen, volgens het ORB van 41 Sqn, vanaf 06.00 uur ieder uur twee Spitfires in paren de lucht in gingen op patrouille en gelijktijdig voor een weersverkenning: “Die Graham vloog die bewuste dag helemaal niet met Rijklof van Goens maar met een ander en kan zodoende ook helemaal geen getuige geweest zijn. Rijklof vloog samen met een onderofficier. Er hing die ochtend een groot mistgebied boven Het Kanaal, dat langzaam oploste en pas na drie uren volledig was verdwenen. Graham en zijn wingman weken daarom uit naar Manston en hebben daar meer dan drie uur aan de grond gestaan. De wingman van Rijklof keerde alleen terug naar de thuisbasis en meldde het verlies. Zodra de mist voldoende opgetrokken was startten er een aantal Spitfires voor een ASR-patrouille, helaas zonder resultaat. Het verhaal over brandstoftekort van Norman Franks wil er bij mij niet in. Van Goens was top, ‘een vlieger bij de gratie Gods’, ze namen altijd ruim voldoende brandstof inclusief een ruime reserve mee op patrouilles. Ik acht het veel waarschijnlijker dat hij in die mistbank gedesoriënteerd is geraakt en simpelweg de zee is ingevlogen.”

Rijklof van Goens

Op de vraag waarom zijn warme belangstelling voor Rijklof van Goens vertelt Robbie: “Van Goens kende ik al van voor de oorlog, hij vloog op Teuge en omdat ik in Twello woonde kwam ik daar vaak. Niet dat we elkaar toen al spraken, maar ik wist wel wie hij was. Hij kreeg daar ook vlieglessen van Van Graft, die later in mijn opleiding ook instructeur was



F/O “Charlie” Rijklof van Goens in de RAF

op Ypenburg. Hij kwam met een Fokker anderhalf dekker iedere dinsdag van Twente naar Teuge. Als jongen keek ik tegen de man op, hij was een soort held voor mij. Toen ik zelf kort voor het uitbreken van de oorlog via de School Reserve Officieren Militaire Luchtvaart in de vliegeropleiding kwam werd Rijklof van Goens de instructeur van ons groepje van zes aspirant-vliegers. Het voelde voor mij alsof ik daarmee de hoofdprijs in de loterij had gewonnen.

Hoe zag die vooroorlogse vliegeropleiding voor de Militaire Luchtvaart er dan uit in 1940

Eind 1939 stelde de opleiding tot vlieger, vliegtuigbestuurder, op twee paden. De ene was de opleiding binnen het 3^e Luchtvaartregiment van de M.L. op Soesterberg, die later plaats vond in Rotterdam, op Souburg, Haamstede en De Zilk(Texel). De tweede opleiding vond plaats bij de Nationale Luchtvaartschool(NLS). Dit was de opleiding tot M-vlieger. Deze opleiding werd betaald door het Luchtverdedigingfonds. De aspirant deelnemer aan deze opleiding verplichtte zich¹: “..om zich na het behalen van dit brevet, in geval van geheele of gedeeltelijke mobilisatie onverwijld aan het Rijk voor de luchtverdediging des lands ter beschikking te stellen...”. In totaal zijn voor 10 mei 1940 118 M-brevetten uitgereikt. Vrijwel al deze brevethouders zijn gemobiliseerd en zaten in de opleiding voor het militair brevet. Alleen

enkelen uit de eerste opleidingsgroep zijn in de meidagen van 1940 operationeel ingezet².

Nationale Luchtvaart School

De betrokkenheid van de NLS bij de opleiding was dusdanig groot, dat het bestuur van de NLS zich in het jaarverslag over 1939 onder het kopje 'Vooruitzichten' als volgt uitsprak: "Wij vleien ons met de hoop, dat onze school in 1940 meer nog dan voordien, moge ingeschakeld worden om het hare bij te dragen in de paraatheid van de luchtverdediging van ons land. Dit zou wellicht kunnen geschieden door de tijdroovende beginopleiding van de militaire vliegers aan de NLS op te dragen, waardoor de militaire scholen de beschikking krijgen over jongelui, die, wat hun vliegaanleg betreft, reeds gerangschikt zijn."³ Dat hierdoor de bezetting van de toestellen en daardoor het bedrijfsresultaat van de NLS zou verbeteren, zal zeker meegespeeld hebben bij deze ontboezeming.

Het lesprogramma voor 22 april 1940, de eerste lesdag, was als volgt:

08.00 - 08.20	Vorbereiding vliegles
08.20 - 08.50	Vliegles D.B.O. 30 min F.K.O. Instr. Sipkes
08.50 - 10.00	Eigen studie navigatie o.l.v. Lt. Peters.
10.00 - 11.00	Theorie vliegen door Chef Instr. van Graft.
11.00 - 12.00	Theorie motortechniek door Franse.
12.00 - 13.30	Rust.
13.30 - 14.45	Vorbereiding vliegles.
14.45 - 15.25	Vliegles D.B.O. 40 min F.K.O. Instr. Sipkes
15.25 - 16.30	Eigen studie motortechniek. o.l.v. Sgt. Rappart
16.30 - 17.15	Sport.

Bij de (vlieg)lessen was de groep ingedeeld in 5 groepen van 6 leerlingen met een vaste instructeur.



Een Koolhoven FK-46 zoals die in de opleiding gebruikt werd.

De opleiding

De hoop werd spoedig realiteit. In de Vliegwereld van 1 mei 1940⁴ maakte de NLS bekend: "De NLS is door Defensie belast met de opleiding van een aantal aspirant-militaire-vliegers, die de eerste vooropleiding van deze School zullen ontvangen op het vliegveld Ypenburg." Deze groep van aspirant-militaire-vliegers waren 30 reserve sergeanten-leerling-vliegers van de School voor Reserve-Officieren van de M.L. (S.R.O.M.L.) van het Depôt Luchtstrijdkrachten te Rotterdam. Ook wel aangeduid als Detachement Ypenburg van de S.R.O.M.L. De opleiding begon op 22 april 1940 en heeft slechts geduurd tot en met 9 mei 1940. De militairen werden elke ochtend in een bus van de Baljuwstraat in Rotterdam naar Ypenburg gebracht en 's avonds ging de reis weer terug naar Rotterdam⁵.

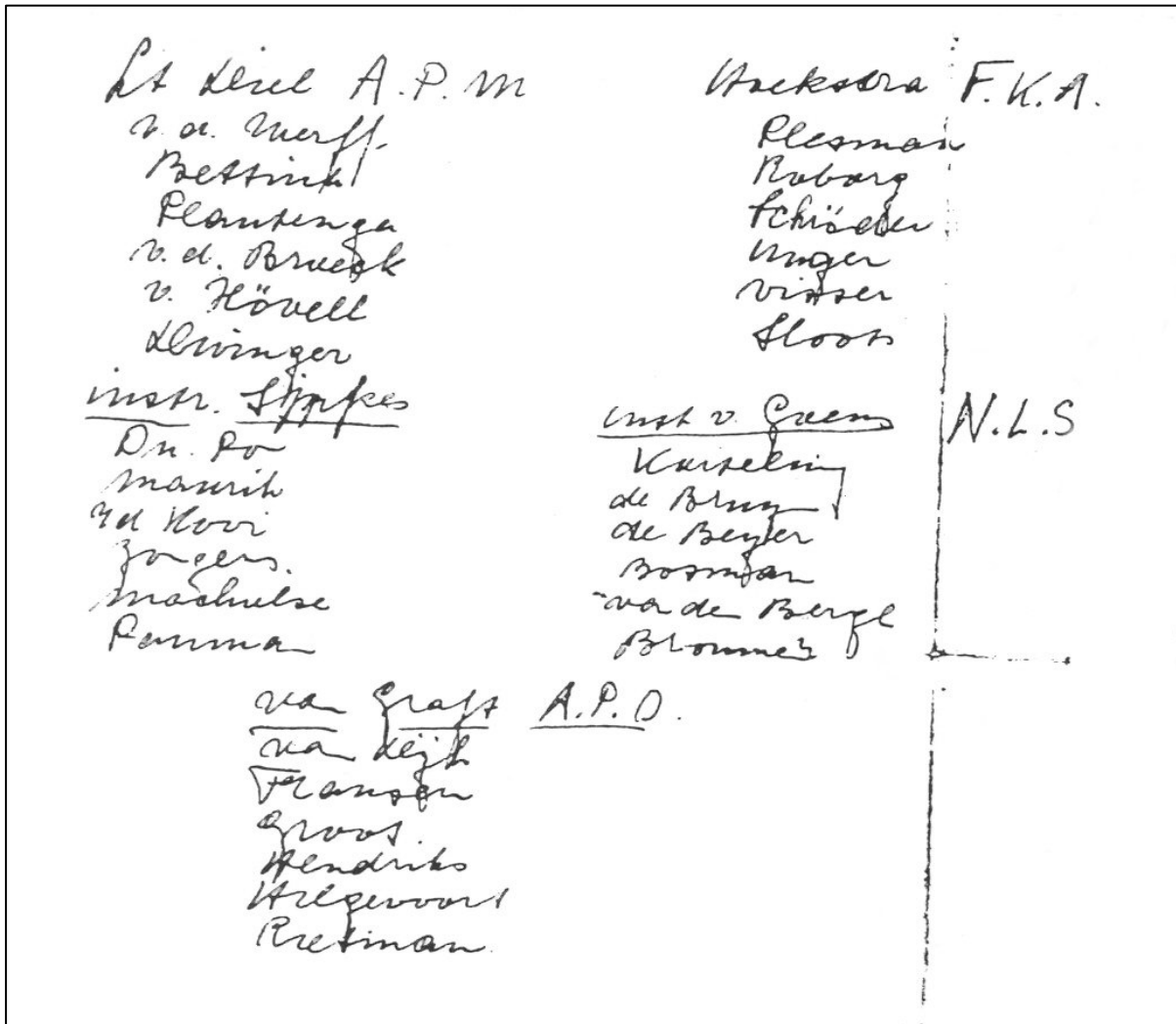
It.H.J.Diehl	J.K.Hoekstra	C.Sipkes
v.d.Werff	Plesman	Du Pon
Bettink	Ruborg(?)	Maurik
Plantinga	Schröder	v.d.Kooi
v.d.Broeck	Unger(?)	Bongers(?)
v.Hövell	Visser	Machielse
Alwinger(?)	Slouts	Bouma(?)

R.v.Goens	W.van Graft
Karteling	van Dijk
de Bruin	Fransen
de Beyer	Groot
Bosman	Hendriks
v.d.Bergh	Algevoort(?)
Brommet(?)	Rietman

Door het voor mij moeilijk leesbare handschrift kunnen er fouten in de bovenstaande lijst voorkomen. (JW)

De groep van res.-instr lt. H.J.Diehl vloog met de Pander-Gipsy I, PH-APM.
De groep van instr. 3^e klasse J.K. Hoekstra met de Koolhoven FK 46 – Gipsy Major, PH-FKA.
De groep van instr. 3^e klasse C.Sipkes, onbekend.
De groep van hulp-instr. R. van Goens met de Koolhoven FK 46 – Gipsy Major, PH-NLS
En de groep van instr. 1^e klasse W. van Graft met de Koolhoven FK 46 Gipsy Major, PH-APO.

we vlogen boven Pijnacker waar een kerk in elkaar gezakt was of gesloopt werd. Het was niet zo dat er iedere dag gevlogen werd. De internationale situatie was onrustig, dreigend, er was met enige regelmaat alarm, waardoor we niet mochten vliegen. Het was dus ook schuiven met de beschikbare tijd. Soms een half uur, soms drie kwartier dan ineens twee dagen niet. Ik bewaar gemengde gevoelens aan deze opleiding, omdat ze niet deugde, ze was geheel geschoeid op verouderde landmachtideeën. De laatste vlucht in deze periode maakte ik met Van Goens vanaf Ypenburg in de middag van 9 mei 1940.



De groepsindeling tijdens de vlieglessen op Ypenburg.
(Collectie B. van den Bergh, via F.Ruth.)

“Rijklof was naast een uiterst begenadigd vlieger ook een humorvolle persoonlijkheid”, vervolgt Robbie de Bruin. “Het was in die korte periode vlak voor het uitbreken van de oorlog dat hij eens tegen me zei: ‘De Bruin we gaan naar de kerk!’ Ik was stomverbaasd want het was een gewone doordeweekse dag. We klommen in de aan onze groep toegewezen Koolhoven FK-46, met registratie PH-NLS en stegen op. Ik moest 270 sturen. Na korte tijd riep hij: ‘Daar links beneden’.

Met een ‘tot morgen’ namen we afscheid van elkaar. Ik heb hem daarna nooit weer gezien.....”

¹ Verbintenis voor vliegbrevet M van F.Ruth.
Collectie J.Woortman

² Mij is bekend dat J.J.F. van Daele, Alkmaar, M-brevet op 12 januari 1940, niet is gemobiliseerd. Met hem zou het dan ook niet goed aflopen. Hij nam dienst bij de Luftwaffe.

³ Jaarverslag van de Nationale Luchtvaartschool, N.V. 1939.
Collectie J.Woortman

⁴ Vliegwereld Jrg.6 nr. 14 van 1 mei 1940. Collectie NIMH.

⁵ Gesprek van Huub van Sabben en Jaap Woortman met Robbert C. de Bruin op 19 februari 2003 te Great Bookham, U.K.

“One of our aircraft is missing”, F/O “Charlie” Rijklof van Goens op 17 augustus 1944.

Door Jaap Woortman – Nuenen.

Op de vorige pagina's heeft u het verhaal kunnen lezen over Rijklof van Goens en Robbie de Bruin. Robbie vertelt hier over zijn relatie met Van Goens en plaatst enige kanttekeningen bij het artikel van Rob Philips in Bulletin 257/7 over Van Goens. Robbie heeft zijn verhaal niet meer zelf kunnen onderbouwen, dat bleek vorig jaar al. Wel voorzag hij ons telefonisch van zeer veel bruikbare informatie. Vandaar dat Huub van Sabben en ik hebben besloten dat ik dat onderzoek verder zal doen en over de resultaten dit artikel zal schrijven.

Eerst de kernpunten uit het betoog van Robbie de Bruin maar eens op een rijtje gezet:

- Peter Graham was niet de wingman van Rijklof van Goens op 17 augustus 1944, vloog zelfs die dag niet samen met hem.
- in het ORB van No.41 Sqn. wordt wel melding gemaakt van het verlies van Van Goens.
- Rijklof van Goens is niet neergehaald door luchtafweergeschut.
- De meteogegevens voor die dag geven aan dat er in de ochtend gedurende enkele uren zware mistvorming heeft plaatsgehadt boven de Noordzee voor Dover.

Het leek me dat het verkrijgen van een kopie van het ORB van No.41 Sqn. over 17 augustus 1944 een goede start zou zijn. Maar hoe kom je er aan. Zelf gaan halen? Graag, maar een beetje kostbaar. Misschien in het museum “De Typhoon” op Volkel? No.41 Sqn heeft wel in 1945 op Volkel en Eindhoven gelegen. Ze hadden alleen de ORB van de periode in 1945. Dan maar het internet op. Mijn goede vriend Allan Hillman gevraagd. Hij weet alles van No.125 Wing RAF en No.41 Sqn. heeft indertijd deel uitgemaakt van No.125 Wing. Hij adviseerde me om Steve Brew te raadplegen. Steve is dé expert op het gebied van de geschiedenis van No.41 Sqn. tijdens WOII. Toen ik Steve uitlegde wat ik wilde, zei hij dat F/O Rijklof van Goens was neergeschoten door AAA bij Dover en dat was uitgezocht door een landsman van mij, Rob Philips. Toen ik hem uitgelegd had dat ik dat niet geloofde en waarom, bood hij aan in zijn archief te duiken. Hij had een kopie van het hele ORB, dacht hij. Een half uur later moest hij erkennen dat hij nou juist de pagina van 17 augustus 1944 niet had. Maar dat hij beloofde dat wanneer hij weer in het National Archives kwam, hij de kopie zou maken. Zo kwam dinsdag 4 maart 2008 de beloofde kopie binnen met een kleine verklaring. *“Following my visit to the NA on 23FEB08, please find attached two images from the ORB for van Goens' loss. Strangely his*

loss is not mentioned at all on the F540 but it is on the F541. Interestingly, his wingman was Australian Viv Rossow, not Peter Graham.”

Wat leert de bestudering van de kopieën. Het ORB van No.41 Sqn. RAF maakt wel degelijk melding van het vermist zijn van F/O R.van Goens. Alleen het stond op Form 541 en niet Form 540. En wat staat er dan op Form 541 voor 17.8.44: *MB880. F/O R. van Goens Blue Patrol Up 09.05 Down – From Lympne. Anti-Diver Patrol. F/O R. van Goens reported missing. MB857. F/Sgt. V.J.Rossow Blue Patrol Up 09.05 Down 10.15 From Lympne. Anti-Diver Patrol.*

Om 15.30 en 15.35 starten nog twee toestellen van Lympne die resp om 16.50 en 17.10 weer landen. Opdracht: Search for F/O R.van Goens – no results.

En Peter Graham? Ja, die start met zijn MB853 om 10.05 als Green Patrol en land om 10.20 op Manston. Robbie had dus gelijk!

Blijft nog over de bewering dat F/O Rijklof van Goens door luchtafweer bij Dover zou zijn neergeschoten. Ik citeer uit Bulletin 257/8 de brief van 26/11/2003 van Peter Graham: *“Of Charlie's death the shocking memory I have, from a time when his fate was still unknown to me, though guessed at, was meeting some Ack-Ack gunners at a pub that evening, who swore that that afternoon they had shot down a Spitfire that was trespassing in their airs pace. They were, I suppose, entitled to think it could have been a captured one being f1own by a German. They were very pleased with their achievement, while I was speechless with anger and grief, being sure it was our Charlie, the man whose job it was to protect me, whom they had killed.”*

Ook hieruit kunnen we niet de conclusie trekken dat zij, de genoemde *Ack-Ack gunners*, F/O Rijklof van Goens neergeschoten kunnen hebben. De Spitfire van van Goens startte al om 09.05 uur en de *gunners* spreken over *“that afternoon”*. En zo lang kan zelfs een zuinige Nederlandse Spitfire-piloot niet vliegen zonder bij te tanken. Nee duidelijk is dat Robbie gelijk had. Peter Graham's relaas in *“Skypilot : Memoirs from Take-Off to Landing”* is voor de gebeurtenissen op 17 augustus 1944 niet betrouwbaar. Hoe F/O Rijklof van Goens wel is omgekomen zullen we wel nooit te weten komen. Neergeschoten door Anti Aircraft Artillery? Verdwaalt in de mist? Door desoriëntatie in zee gedoken?

Wie weet, maar één ding is zeker:
“One of our aircraft is still missing”

ORB: National Archives / PRO: Air 27-426
No.41 Squadron ORB; 1944 Jan -1945 May

Het einde van een Dambuster (2)

Door: Piet Meijer – Assen
pietercm@xs4all.nl

ACHTERAF

Sydney Hobday had tot gewoonte om in de mess piano te spelen, wanneer ze in afwachting waren voor het vertrek van een operatie. Anderen zaten op hun kamer en schreven brieven naar huis. Tijdens een bezoek aan Sydney en Ethel Hobday in 1985 werden herinneringen aan die momenten opgehaald. Op voorstel van Sydney hebben we toen de video van de Dambuster film bekeken met de bedoeling dat hij het een en ander zou toelichten. Als adviseur was hij bij het maken van de film betrokken geweest. Dat de vondst van de schijnwerpers in de romp voor de hoogtemeting niet in een musical was ontdekt, was toen al bekend. Ze werden al eerder toegepast in o.m. Hudsons van Coastal Command voor het op de juiste hoogte droppen van dieptebommen. Dat was overigens niet zó succesvol. Wél nieuw en niet zichtbaar in de film was de methode, die Sydney en Johnny een paar dagen voor de aanval samen hadden bedacht voor de afstandsmeting. Als bekend was het de bedoeling dat de Bomb Aimer – kijkend over drie stiften op een los plankje naar de torens op de uiteinden van de dammen – kon bepalen wanneer ze de bom los moesten laten. Het was een houten plankje met een handgreep eronder. Erg lastig voor iemand die op z'n buik ligt en op de ellebogen steunend in de ene hand dat apparaatje en met de andere hand de "bomb-release" moest bedienen. In een manoeuvrerende Lancaster en onder vijandelijk vuur niet echt betrouwbaar. Ze hebben toen een dag voor de aanval een modificatie laten aanbrengen door een verticale stang op de bodem te plaatsen en op de perspex koepel twee witte strepen te schilderen. Volgens Sydney hebben nog twee andere toestellen dat op het laatste moment van hen overgenomen.

"APRES MOI LE DELUGE"



Een van de adressen, waar Les Knight tijdens verloven regelmatig kwam, was in Ambleside. Daar woonde de familie Newton, die vroeger bevriend waren met de vader van Les – Harry Knight. Dochter Vera – toen elf jaar oud - herinnert zich die tijd nog goed. *“Les was mijn held. Hij was wel wat verlegen, maar voor mij erg aardig en had een geweldig gevoel voor humor. Hij plaagde me geregeld, maar ik wilde alles wel voor hem doen. Mijn moeder deed altijd de was, die hij per post aan ons opstuurde. Ik herinner me nog goed dat Les op die maandagochtend na de Damraid bij ons kwam. Ik zag hem aankomen op de weg van de bushalte. Hij had zijn vliegerjack en laarzen nog aan. Mijn moeder zag dat hij erg vermoeid was, gaf hem wat eten en zorgde er voor dat hij vlug naar bed kon. Hij sliep 12 uur. In de loop van de dag hoorden wij via BBC radio de opgetogen berichten over de succesvolle aanval op de Roerdammen en begrepen dat onze logee daarin een aandeel moest hebben gehad”*. De publiciteitsmolen draaide op volle toeren. Het was voorpagina nieuws en het werd als een doorslaggevend succes gemeld. Al op donderdag 27 mei bracht het Koninklijk paar een bezoek aan Scampton.



Koninklijk bezoek op Scampton op 27 mei 1943. v.l.n.r. Les Knight, de Koning en Guy Gibson.

In een brief aan zijn ouders vertelt Les daar enthousiast over. Bij die gelegenheid maakt de Koning een keuze uit enkele ontwerpen voor een squadron embleem. Na de lunch had ook Les de gelegenheid om met zowel de Koning als de Koningin te spreken. *“Charmant en eenvoudig”*, was zijn reactie. Enkele dagen daarvoor was bekend geworden dat hij met een DSO zou worden onderscheiden. Aan zijn ouders schrijft hij daarover; *“Het schijnt dat ik de jongste officier ben die deze onderscheiding krijgt, de WingCo is ineens veel minder formeel tegen me en noemt me “Little Les”*. Les Knight was inderdaad niet groot, maar Guy Gibson was dat evenmin. Binnen het squadron stond Les ook wel bekend als “de kleine Australiër”. Dat nam niet weg dat Gibson juist Les en zijn bemanning vroeg hem naar allerlei plekken in het

UK te vliegen, waar hij voordrachten moest houden of zijn gezicht bij party's moest laten zien. Behalve zijn bekwaamheid als piloot zal hier ook meegespeeld hebben dat Les geen alcohol gebruikte. Veelal vloog Gibson dan ook op de heenvlucht en Les Knight de return. Er werden in die tijd ook regelmatig low level Fly Past's voor een goed doel gevlogen. Behalve om het publicitaire ging het bij die meetings ook om het inzamelen van geld voor diverse fondsen. In die periode is het interessant de logboeken van zowel Knight als Gibson naast elkaar te leggen. De notities van Gibson en Knight lopen niet synchroon, er werd kennelijk niet altijd gezamenlijk getraind. Op 6 mei noteert Gibson "spotlight flying at 60 ft" terwijl Knight voor een dagvlucht "X/C with goggles" meldt. Johnny Johnson vertelde dat "X/C" een aanduiding was voor cross country vluchten. Op 17 juli vermelden zowel Knight als Gibson: "To Southend, land, dropped upkeep, return". Southend-on-Sea stond niet op het vliegplan, maar daar zat een vriend van Gibson, die beloofd had een overvloedige partij verse kreeft te kunnen versieren, als ze het maar kwamen ophalen. Of daar ook enkele hoge officieren iets van hebben meegekregen, is niet bekend. Bij een andere vlucht wilde Gibson naar een vriend, die het commando had over een Fighter Squadron, dat vanaf een kleine airstrip opereerde, met aan weerszijden bommen. Gibson vloog zelf. Boven de bommen zette hij het toestel in een zij-slip alsof het een Auster was en maakte vervolgens een perfecte landing. Hoewel Gibson niet de beste piloot was binnen de RAF, maakte het bravour stukje toch indruk, aldus Fred Sutherland. Op de terugweg vloog Les en meldde Gibson via de intercom dat hij een poosje in de staartkoepel wilde zitten. Toen hij er weer uit wilde, vroeg hij waarom Fred de koepel niet geborgd had, toen hij er in klom. Hij wist kennelijk hoe het zaakje werkte. Fred had dat niet gedaan, omdat de borgpennen vernield konden worden wanneer er toch werd gedraaid.

BUCKINGHAM PALACE

Tijdens de treinreis naar Londen op de dag voor de huldiging op Buckingham Palace, zat de stemming er goed in. Er was uiteraard wat drank geregeld om de uren goed door te komen. De bekende liederen werd aangeheven en er vonden zelfs verkleedpartijen plaats. Toen de wagons op een station gekoppeld werden aan een doorgaande trein, waren er die meenden dat de machinist anders met zijn locomotief moest omgaan en het beter aan hen kon overlaten. Na wat heen en weer gepraat lieten ze het toch maar aan de man over. Hoewel Bob Kellow niet tot de groep gedecoreerden behoorde, reisde hij met dezelfde trein. Hij was bevorderd tot Pilot Officer en moest zich in Londen een officiersuniform laten aanmeten. In Engeland had Les vier families, waar hij een graag geziene gast was tijdens verloven. In Loughton – even ten noorden van Londen – waren

dat Edgar en Kathleen Evans met hun twee kinderen. Edgar was een belangrijke man in de financiële wereld. Afsproken was dat Les daar zou logeren en Edgar en Kathleen die 22^e juni gebruik mochten maken van zijn visitor tickets. Die waren erg verrast en opgetogen, ook al omdat ze daar hun vriend Lt. Cdr Stannard, VC zouden ontmoeten, een marine officier die nu ook met een DSO zou worden onderscheiden. De volgende ochtend reisden ze per trein naar Londen, waar ze bij Buckingham Palace door een groot aantal persmensen werden opgewacht.



v.l.n.r. Sydney Hobday, Les Knight en Johnny Johnson voor Buckingham Palace op 23 juni 1943

In zijn brief aan thuis beschrijft Les: "Er was een grote mensenmenigte bij het paleis en nadat we door de poort waren staken we een groot vierkant plein over. In de eerste zaal moesten de gasten achterblijven terwijl wij naar een ontvangstruimte liepen, waar we ons in de juiste volgorde opstelden en instructies te horen kregen. Tijdens het wachten konden we de fraaie tuin zien en had ik de gelegenheid om Dick Stannard voor te stellen aan mijn Wing Commander. Onze jongens werden als eersten naar voren geroepen. De Koning had laten weten dat hij door verblijf in buitenland verhindert was en het was de eerste keer dat de Koningin onderscheidingen uitreikte. Zij was erg charmant en sprak met iedereen. Doordat ik een van de eersten was stond ik op een mooie plek om alles te kunnen zien en te genieten van de prachtige muziek van een salonorkest. Buiten het paleis waren er veel persfotografen, ook voor de Australische kranten. De Evans' hadden na afloop een lunch party georganiseerd in de deftige Hatchett's Club. Er waren 21 gasten waaronder Dick Stannard met vrienden en Johnny, Hobby en ik". 's Avonds waren de gedecoreerden van het 617^e door de directie van de AVRO fabriek uitgenodigd voor een dinner party in het Hungarian Restaurant. Les Knight gaf er de voorkeur aan bij de Evans' te blijven, maar Sydney en Johnny lieten zich die kans niet ontnemen. Behalve de top van de fabriek was ook Roy Chadwick – ontwerper van de Lancaster – van de partij. De foto's, die van het feest zijn

gepubliceerd, laten zien dat het er uitbundig aan toe ging. Dat kwam ook doordat er diverse artiesten bij aanwezig waren, zoals de toen bekende Big Band leader Jack Hilton, het komische duo Flannagan & Allen en Arthur Askey van BBC radio. Op de menu kaart was wat slordig omgesprongen met de taal. Vet gedrukt stond er bovenaan "DAMN BUSTERS". In opdracht van de Rolls-Royce fabriek werden van de gedecoreerde mannen portretten getekend. Van de tekeningen – gemaakt door C. Orde – kregen de families een kopie toegezonden.



In opdracht van Rolls-Royce door C.Orde getekend portret van Les Knight.(juni 1943)

De zeven originelen hangen nog steeds in de crew-room van 617 Squadron. Met portretten van o.m. Gibson, Shannon, Martin en Knight. Op 19 juli werd Les Knight bevorderd tot Flying-Officer en al tien dagen later volgde zijn promotie tot Flight-Lieutenant. In het logboek van Gibson zien we dat hij op 20 augustus in Canada en de USA is. Harris en Cochrane hadden dat – zeer tegen de zin van Gibson – bij Churchill bewerkstelligd voor een "show the flag" tour.

Hij werd opgevolgd door S/L Holden, waarmee hij vooraf nog een paar oefenvluchten maakte. Achteraf hebben velen zich afgevraagd waarom Holden voor die positie werd gekozen. Tot dan had Holden met Halifaxes gevlogen en was hij onervaren in low-level aanvallen. Op 29 juli gingen negen Lancasters op weg voor het droppen van "leaflets" boven enkele Italiaanse steden. P/O Rice en F/O Knight waren aangewezen voor Turijn. Daarna vlogen ze door naar Blida (Algerije) waar ze met de andere 7 toestellen een dag zouden blijven. Op 31 juli vertrokken ze daar eerst naar Ras-el-Ma

en tegen de avond voor een acht uur durende vlucht naar Scampton. Behalve volle tanks hadden de toestellen ook het nodige aan lekkernijen aan boord. De ruilhandel op Blida was levendig en de meesten waren daar al op voorbereid. In de maanden augustus en september werd er intensief geoefend, wederom vooral low level en dummy bombardementen bij Wainfleet. Op 30 augustus is de overplaatsing naar Coningsby in verband met de aanleg van startbanen op Scampton.



Les Knight, nog als Pilot Officer, maar met DSO ribbon (juli 1943)

DORTMUND-EMS KANAAL

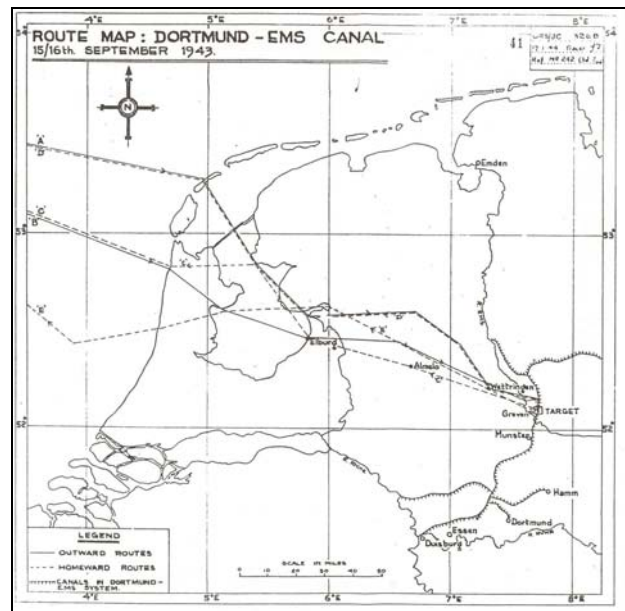
De operatie van de nacht van 15/16 september 1943 was bijzonder, aangezien het Dortmund-Ems kanaal van groot strategisch belang was voor het transport tussen het Ruhrgebied en de Oostzee havens in het noorden. Er waren die nacht geen andere aanvallen op Duitsland gepland, behoudens enkele Mosquito's die Berlijn als doel hadden. Bij het plaatsje Ladbergen in de omgeving van Munster was het waterpeil hoger dan het omliggende gebied, dat bekend was als "das nattes Dreieck". Ten westen van het dorp was een aquaduct en stroomde het riviertje Glane via een betonnen tunnel onder het kanaal door. Ook in 1940 had de RAF al een vergeefse poging gewaagd. Ditmaal koos men voor een low-level aanval. Na het succes van de Damraid eerder dat jaar lag het voor de hand dat het 617^e Squadron werd aangewezen.,Gibson zelf zat met een delegatie in Montreal. W/C Holden DSO DFC* vloog die nacht met de bemanning van Gibson.



Het Dortmund-Ems Kanal; de verbinding tussen het Roergebied en de Noordzeehaven Emden. Boven het nieuw gegraven en bredere deel van het kanaal. Middenin de foto is de doorgang van de Glane. Getracht is dit te camoufleren met stalen balken met daarover netten.

VALSE START

De operatie was een dag eerder gepland, maar toen de toestellen boven de Noordzee vlogen werden ze teruggeroepen. Een vooruitgestuurde Mosquito signaleerde slecht weer in het doelgebied. Tijdens de 180 graden turn raakte het toestel van S/L Maltby het water en stortte in zee. De gehele bemanning kwam om het leven. De andere zeven toestellen landden veilig op Coningsby. Bob Kellow vertelde later dat Les Knight de Lancaster doorgaans perfect aan de grond zette, maar met die bom aan boord lukte het toen wat minder goed. Besloten werd de volgende dag opnieuw te starten. De acht Lancasters waren in twee secties opgedeeld. F/L Martin – intussen terug van verlof – bood aan de plaats van Maltby in te nemen. W/C Holden leidde de eerste sectie met F/L Knight, F/L Wilson en F/L Martin, De tweede sectie stond onder leiding van F/L Alsebrook met F/L Shannon, P/O Divall en P/O Rice. De eerder gebruikte rompcode "JA" was al vrij kort na de aanval op de dammen vervangen door de letters "KC". Dat zou gedaan zijn om bemanningen, die in Duitsland zouden terecht komen, niet bloot te stellen aan mogelijke represailles ten gevolge van hun aandeel in de succesvolle damraid.



Route map voor de aanval op het Dortmund-Emskanaal, de nacht 15-16 september 1943.

Wordt vervolgd in het volgende Bulletin

Maastricht en de V-wapens

Door Harie Rouvroye – Elsloo.

Een poging om klaarheid te scheppen inzake de aanvallen op Maastricht met V-wapens in de periode 28 september 1944 – 5 mei 1945.

Eind van de zestiger jaren van de vorige eeuw ontdekte ik dat Maastricht doelwit is geweest van V-wapens door diverse indicaties in boeken enz. Dit bracht mij ertoe onderzoek te gaan verrichten in beschikbare boeken en het Maastrichtse Stadsarchief. Alvorens tot conclusies te komen wil ik eerst een aantal gegevens de revue laten passeren. Hieronder volgt een staalkaart van saillante gegevens uit diverse boeken en het Maastrichts Stadsarchief.

De Maastrichtse Luchtwachtdienst meldt :

- 1) 27/9/1944. De Amerikanen bezetten de Stationspost en indien alarmering nodig was gaven zij dat te kennen door 3x het woord "Fleisch" achter elkaar uit te spreken. Veilig sein was: "Finish Clear".
- 2) 28/9. 09.14 uur. Alarm. 2 Zware slagen in Westen. Grote rookontwikkeling. Bleek na controle V-1 te zijn die achter de watertoren van Veldwezelt was ontploft. Vermoedelijk de motor in de lucht en de lading op de grond.

Opmerking: Dit is m.i. de eerste V-2 geweest die werd geregistreerd en voor Maastricht was bestemd. Dit blijkt uit de twee kort na elkaar volgende klappen van de wapenlading en kort daarna vanwege het doorbreken van de geluidsbarrière door de supersoon vliegende V-2.

De volgens de auteur op de V-2 betrekking hebbende meldingen zijn voorzien van een (*)

- 3) 29/09: 12.30 uur. Slag in de lucht en explosie in het bos bij Kanne. (*)
- 4) 29/09: 15.16 uur. Zware klap Oost. Cadier en Keer. V-1.
- 5) 29/09: 18.50 uur Zware klappen achter Kannerbos. (*)
- 6) 01/10: 15.35 uur. 2 zware slagen richting stuw Borgharen. Een visser in het water geslingerd, gered door zijn vrienden. Tevens enkele gewonden. (*)
- 7) 02/10: 09.55 uur. Harde slagen in Oosten. (Opmerking: V-wapen? H.R.)
- 8) 04/10: 11.55 uur. Zware ontploffing bij Smeermaes. (V-wapen? H.R.)
- 9) 08/10: 09.15 uur. 2 zware klappen buiten de stad, vermoedelijk V-1. (*)
- 10) Vanaf 05/10 gebruikten de Amerikanen de volgende codes: "Purper" = Vooralarm, "Red" = Alarm en "White" = veilig. De code voor de stad aan en/of overvliegende V-1's werd: "Blue".

- 11) 03/ 07.50 uur. In Rothem – bij de Geul – V-1 gevallen. 2 Doden en 10 gewonden. 03/ 08.35 uur. V-1 in directe omgeving stad gevallen.
- 12) 18/ 10.30.uur. V-1 bij Borgharen.
- 13) 19/ 13.40 uur V-1 Omgeving Veldwezelt grote brand. 19/ 12.14 uur. V-1 op Caberg. In weiland ontploft. 19/ 19.05 uur. V-1 ontploft direct achter de Enci op Belgisch gebied. Omstreeks dezelfde tijd ontploft in Eisden – Oost.een V-1 in een weiland.
- 14) 22/ 06.12 uur. V-1 ontploft in Eben-Sussen.
- 15) 23/ 08.30 uur. V-1 Steenfabriek Brusselseweg.
- 16) 28/11: 16.50 uur. Geweldige explosies. (*)
- 17) 30/11: 01.30 uur V-1. Veldwezelt.
- 18) 01/12: 04.57 uur. V-1 Veldwezelt. 01/12: 05.18 uur. V-1 Zinkwit Eisden. 01/12: 20.39 uur. V-1 Proosdijveld bij kerkhof 01/12: 21.05 uur. V-1 op Hermesveld, 1 gewonde.
- 19) 14/12: 17.15 uur. V-1 Petit Lanaye. 14/12: 20.35 uur. 2 zware slagen Veldwezelt (*)
- 20) 15/12: 03.50 uur en 5.23 uur V-1 in omgeving Veldwezelt.
- 21) 16/12: 21.30 uur. Iets gevallen in Wilhelmina-singel-Bourgognestraat. Diverse gewonden. En in de Gronsvelderweg. 1 Gewonde. Opmerking: De Amerikanen deden meteen onderzoek in deze zaak en vonden restanten van raketten zgn."Finned projectiles". (*Ze werden later -ten onrechte- V-3 genoemd. H.R.*)
- 22) 01/01: 00.05 uur. V-1 bij Smeermaes.
- 23) 08/01: 08.04 uur. Achter Doume-St.Pieter V-1 gevallen. 15 Huizen vernield en mensen onder puin. (2 doden, 1 gewonde).
- 24) 11/01: 13.17 uur. V-1 in lucht ontploft. 11/01: 16.50 uur. V-1 ontploft tussen grensmaal 93 en 94 in veld.
- 25) 12/01: 03.15 uur. V-1 valt aan stadrand Zuid. 12/01: 16.51 uur. V-1 ontploft in Ulestraten. Meerdere slachtoffers. Enkele Engelse soldaten omgekomen. 12/01: 17.55 uur. V-1 ontploft bij onbewaakte overweg Gronsveld.
- 26) 14/01: 13.30 uur. Harde klap. V-1. Zuid.
- 27) 15/01: 12.30 uur. V-1 ontploft tussen Maas en Kanaal bij grens Klein-Ternaaien.
- 28) 04/02: 22.40 uur. V-1 stopt motor boven stad en stort neer; er volgt geen explosie. 05/02: 4 Man naar Maagdendries om V-1 schoon te maken. (*Opm: Blindganger.H.R.*)
- 29) 11/02: 18.40 uur. V-1 gevallen bij Eckelrade. 11/02: 22.12 uur. V-1 gevallen bij Raar-Ulestraten.
- 30) 13/02: 23.11 uur. V-1 stopt boven de stad en stort neer. Geen explosie. (*Blindganger. H.R.*)
- 31) 09/03. Om 20.35 uur, 20.58 uur en om 21.08 uur zijn de laatste V-1's Maastricht gepasseerd in de richting Antwerpen.

Aan de hand van deze gegevens mogen we concluderen dat Maastricht bewust zowel met de V-1 als de V-2 werd bestookt. Ook mogen we vaststellen dat een deel van beide wapens net westelijk van de stad is terechtgekomen. ("overshoots"). Verder zijn op 16 December 2 projectielen in de stad ingeslagen die later door de Amerikanen abusievelijk V-3 werden genoemd.

Aan de hand van gepubliceerd materiaal proberen we een en ander te reconstrueren.

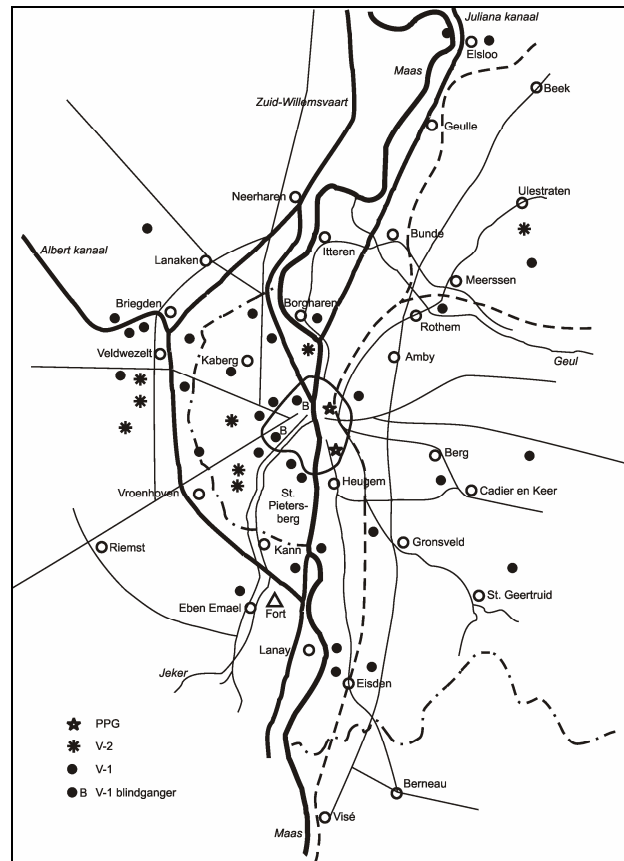
Uit: Conquer, The Story of Ninth Army 1944-1945. Washington Infantry Journal Press 1947. Pag. 353:

"Among the interesting installations at Hillersleben was the loading plant which had many specimens of finned projectiles. Of special interest was the 12cm smooth-bore long barrelled projector. Projectiles from this type of weapon had fallen in the vicinity of the rear echelon of Ninth Army Headquarters at Maastricht on December 16, 1944. One of these weapons was located on the Hillersleben Proving Ground range, and investigation showed why it could attain a range of about 80 miles. The 258 foot tube consisted of sections with five sets of two-booster powder-charge tubes installed at intervals along the main tube"

In April 1945 vonden de Amerikanen in de Heeres Versuchsstelle Hillersleben de hierboven genoemde installatie. Ze wisten inmiddels dat dit een deel van de afvuurinrichting van de V-3 was. Ook vonden ze projectielen die gelijk waren aan de resten die ze in Maastricht opspoorden. Het ging om raketten met een kaliber van 120 mm, een lengte van ca. 2 meter en vier staartvinnen. Maastricht was dus met de V-3 bestookt ! Niet bekend was het feit dat de Duitsers in de laatste maanden van de oorlog testen uitvoerden met een "lichtere" versie van de V-3, waarbij raketten gebruikt werden van het type dat in Maastricht was gevonden.

Uit: US Army in WWII. The Ordnance Department on Beachhead and Battlefront. Lida Maya . 1968. Office of the Chief of Military History. United States Army. Pages 319-320:

"When the Ordnance Ninth Army manpower build-up began around Maastricht, the next problem was to find locations for the Ordnance Companies in an area crowded with American and British troops and soggy with November rains. Ammunition depots and vehicle parks were set up at roadsides. Maintenance and depot companies found shelter in factories or even caves or worked in the open on paved streets. In the congested Maastricht area, many of the newly arrived Ordnance saw their first German V-1-bombs, at night a steady, orange-red



V-Wapen inslagen rond Maastricht

flame against the black sky, and day and night heard their motors variously described as a "roaring thunder" or a "guttural burble". Most of the V-1's passed over on their way to Antwerp, but some exploded in the neighbourhood of Maastricht. There were many of random explosions of mammoth shells fired from giant artillery-weapons like the V-3 (Vergeltungswaffe), which had been originally designed by the Germans to fire on London from the Belgian and Dutch coast"

Merkwaardig is hier de verklaring van de vele zware explosies die men aan de zwaarste artillerie toeweest. Dit waren de explosies van de V-1's en V-2's. Heeft de leiding hier verzwegen dat Maastricht doelwit was van V-wapens ?

Er werd zover bekend geen zware artillerie (spoorweggeschut) tegen Maastricht ingezet. Wel kregen Heerlen, Sittard, Geleen-Oost evenals Kerkrade met dit geschut te maken. Ze werden getroffen door enkele granaten van 240 mm spoorweggeschut dat stond opgesteld bij Mönchen-Gladbach. Het bereik van deze kanonnen was niet groot genoeg om Maastricht te treffen. Bovendien werd het alleen maar ingezet tussen 16 en 24 December 1944.

Uit: History of the 13th/18th Royal Hussars (Queen Mary's Own); Maj.General G.H.Miller. 1949. Oliver Burridge & Co. LTD. London. Pag.148":

"Time was mostly spent in "standing to" and tank firing practice until the 12th of January, when the Regiment concentrated at Ulestraten to plan, what turned out to be, a most unpleasant operation know as "Blackcock" (*Het bevrijden van het gebied van Susteren tot aan de Roer bij Roermond H.R.*) Just before the main party arrived, two V-1 flying bombs landed on the rear of "C" squadron cook house. Fortunately no serious damage was done, but corporal Price and trooper Allan, the cooks, where slightly wounded"

Op de 12e Januari noteerde Maastrichts luchtwacht dat er doden en gewonden waren gevallen. Dat was dus niet juist. Het was geen V-1 maar een V-2 die in Ulestraten insloeg (vanwege de twee kort na elkaar volgende explosies).

"Eifelschreck";

W.Gueckelkorn-D.Paul. 2004.Helios.

Een bijzonder goed boek over de inzet van Flakregiment 155 dat verantwoordelijk was voor de V-1 lanceerinstallaties in de Eifel (en later in Nederland). Pagina's 53-54 geven in de lijst met "Zieltarnnummern" voor zowel V-1 als V-2 de doelen aan:

Maastricht 0209, Hasselt 0301, Luik 0103, Antwerpen 0304, Brussel 0308, Londen 0101, Parijs 0303, Lille 0102, Tourcoing 0104, Charleroi 105, Reims 0106, Tournai 0107, Aמיens 0108, Mons 0109, Arras 0201, Cambrai 0202, St. Quentin 0203, Norwich 0204, Ipswich 0205, Harwich 0206, Lowestoft 0207, Great Yarmouth 0208, Diest 0302, Luxemburg 0305, Verviers 0306, Belfort 0307.

Ook wordt hier in de pagina's 137 t/m 141 de inzet van Flakregiment 155 in Nederland besproken.

Tijdschrift: '40 -'45. Toen en nu. Nummer 114. Pagina's 2 t/m 27.

Het hoofdartikel geschreven door Jean Paul Pallud in dit nummer behandelt de geheime wapens V-3 en V-4. Artillerie-regiment zV 901 was verantwoordelijk voor de twee V-3 afvuurinrichtingen die nabij Lampaden in de Eifel werden opgesteld. Ze waren gericht op de stad Luxemburg. En vanaf 29 December1944, toen de eerste granaten arriveerden, kon men Luxemburg aanvallen. Tussen 30 December en 22 Februari werden 183 projectielen afgevuurd die 10 dodelijke slachtoffers en 35 gewonden eisten.

Ten aanzien van Maastricht kunnen we dus stellen dat er geen V-3's op de stad zijn afgeschoten. Bovendien verschilde de V-3 met een kaliber van 155 mm met het kleinere kaliber- 120mm - van de gevonden resten in Maastricht.

De V-4 zou mogelijk een alternatief kunnen zijn. Maar ook hier gold dat op 16 December de "Heeres Artillerie Abteilung 709" nog onderweg was

van haar oefenterrein in Leba-Waldheim (Polen) naar Nunspeet in Nederland. Op 24 December opende men daar het vuur met de "Rheinboote" op Antwerpen. Het kaliber van deze raket was 190 mm en ze bezat 6 staartvinnen, terwijl de resten in Maastricht 4 staartvinnen hadden.

Waffen und Gegeimwaffen des deutschen Heeres.1939-1945. Band I en II. F.Hahn.

1998.Bernard Graefe Verlag.Bonn.

Band I: Pagina's 148 t/m 196.Eisenbahngeschütze. Band II: Pagina 152 t/m 154. Rheinbote V-4 Pagina 154 t/m 162, Hochdruckpumpe V-3 Pagina 162 t/m 180. Fernrakete A-4.-V-2.

Dit is een goed gedocumenteerd boek over alle wapens waarover Duitsland beschikte. Maastricht met 19 en Hasselt met 13 V-2 aanvallen worden ook hier genoemd. Het raadsel van de twee inslagen op 16 december1944 werd opgelost na bestudering van pagina's 148 t/m 196 van Band I. In 1944 werden 2 "Eisenbahn Kanone" van het type K5-E(N) kaliber 28cm voorzien van een gladde loop met kaliber 31 cm. Vanaf dat moment heetten ze K5-(N) Glatt (Kanone 5-Eisenbahn Neu Glatt 31cm) De kanonnen van 28 cm kaliber hadden een maximaal bereik van 87 km door gebruik van granaten met extra raket aandrijving. De afwijking van de inslagen in de doelen was te groot, en bedroeg ca 3400 meter. Er werden daarom andere wegen ingeslagen. De oplossing werd gevonden door het gebruik van een gladde loop waardoor het kaliber oliep tot 31 cm. Bij gebruik van het: "Peenemünder Pfeilgeschoss" werd het bereik tot minimaal 150 km opgevoerd. Andere bronnen spreken van 180km. Het "Peenemünder Pfeilgeschoss" ofwel "PPG " was een granaat met raketaandrijving die kon worden afgevuurd door een kanon. Ze was ontwikkeld door de Firma Röchling, en werd gebruikt bij de V-3 in kaliber 155 mm. Voor het "Eisenbahn" geschut werd een lichtere versie ontwikkeld met kaliber 120 mm.

Deutsche Eisenbahngeschütze.

G.Taube.2001.Motorbuchverlag.Stuttgart.

Pagina 41.

Dit boek geeft een aantal kenmerken van "Eisenbahn" geschut. Afmetingen "Eisenbahnkanone K5-E(N) Glatt 31cm. Looplengte: 21,5 meter; totale lengte: 41,2 meter. Gewicht: 150 ton; PPG.: Gewicht: 136kg. Lengte: 2012 mm; kaliber: 120 mm

Deutsche Eisenbahngeschütze. H.Scheibert.

Podzun Verlag.Friedberg.1975.

In dit boek vond ik de volgende informatie:

Door gebruik van het PPG projectiel en de gladde loop van het 31cm geschut werd de weerstand in de loop veel minder waardoor de mondingsnelheid tot 1524 m/sec. verhoogd kon worden, en het vuurbereik verhoogd werd tot 160km.

Twee van deze kanonnen werden in 1944-1945

tegen 1st US ARMY ingezet. Doelen waren o.a. Maastricht en Verviers. De kanonnen waren opgesteld in het Ahrdal.

Internet: [www.V2rocket.com/ A4/V2 resource site](http://www.V2rocket.com/A4/V2_resource_site).

Een voortreffelijke en complete site waarin ook een aantal data van de aanvallen op Maastricht worden genoemd.

Overige geraadpleegde bronnen:

Henk Koopman die enkele belangrijke punten aangaf ; Enzyklopedie Deutscher Waffen; Eigen archief; Militair Archiv.Freiburg, Foto's Bundesarchiv; USA Fotoarchief.



Slotconclusie.

Uit bovenstaande blijkt overduidelijk dat Maastricht bewust als doelwit was gekozen voor zowel de V-1 als de V-2. Bovendien ook nog van spoorweggeschut dat als granaat het PPG projectiel gebruikte. Sommigen noemden deze vuurcombinatie V-5. De keuze lag eigenlijk wel voor de hand, met HQ van 9th US ARMY in de stad en meerdere bruggen voor aanvoer en afvoer t.b.v. het 9th ARMY.

Blijft nog de vraag waarom op 16 December maar twee granaten PPG werden afgevuurd, respectievelijk genoemd. Mijns inziens had dit alles te maken met het Ardennenoffensief.

Het betrof mogelijk inschieten op Maastricht..Een andere mogelijkheid is dat de twee granaten de enigen zijn geweest die zijn opgevallen.

De Amerikanen waren in de hectische dagen na de 16^e december bezig met andere dingen Ze moesten het net begonnen Ardennenoffensief zien te stoppen en in Zuid-Limburg werden de troepen uitgedund. Wat ook nog speelde was de mogelijkheid van een Duits offensief vanaf het Noorden. Bij Susteren stond immers een Legerkorps klaar (XII-SS-Pantzerkorps) met 4 infanteriedivisies (15, 176, 183, en 59) en een pantserdivisie (9-SS-Pantserdivisie) om naar het zuiden te stormen direct nadat de eerste Duitse troepen in België de Maas hadden bereikt! Ze werden nog versterkt door het XIIe Volks Artilleriekorps. Waarachtig een zeer sterke legermacht. Door het uitdunnen van de troepenmacht waren de Amerikanen verplicht enorme hoeveelheden mijnen aan te voeren en te leggen zodat men voor andere zaken geen tijd had.

Maastricht was vergeleken met de andere doelen qua bebouwd oppervlak een klein doelwit. Het geluk van de stad was dat het richten van de V-wapens nog betrekkelijk onnauwkeurig was. Hoewel de twee V-1 blindgangers die in de stad vielen, al enorme schade hadden kunnen aanrichten indien ze geëxplodeerd waren. Het grootste deel van de wapens viel aan de Westkant van de stad in open terrein.

De Maastrichts stadshistoricus P.M.M.A. Bronzwaer schrijft over de V-wapens in deel 2 van het boekwerk "Maastricht bevrijd en toen?" 1988; Hoofdstuk VIII onder "Bommen en granaten" pagina's 143 t/m 148:

“De volgende plaag die in letterlijke betekenis vaak over de stad komt is de “vliegende bom” de V-1. Dit was een “soort luchttorpedo met vleugels die, na met een katapult gelanceerd te zijn, door een krachtige motor voortgedreven werd en daarbij snelheden bereiken kon welke iets groter was dan die van de snelste geallieerde jagers”. Ze werden gelanceerd vanaf, “een 40 meter lange, ijzeren startbaan die een helling had van 18 graden”. De lading bestond uit ca. 300 kg dynamiet en een hoeveelheid benzine voor de motor. Was de brandstof op dan stopte de motor en viel de V-1 naar beneden. Eigenaardig gesteld met die dingen. Hoor je ze, dan kun je er naar zwaaien. Hoor je ze niet, dan kan er een op je pet vallen! Vooral ‘s nachts angstaanjagend, als je ‘m ineens hoort ophouden. Je adem stokt in je keel en je hart bonst als een razende! Je kunt niet anders doen dan met je ogen dicht afwachten of je naam er op staat of niet. Hoewel het raketwapens zijn verplaatsen ze zich relatief langzaam en kan men ze met het blote oog goed volgen. De humor speelt voor de Maastrichtenaar ook in die dagen een grote rol want al gauw doet het volgende mopje de ronde. ‘Enne dreuvige (*Bedoeld wordt de artillerieverkenner Piper Cub H.R.*) komt een vliegende bom tegen en vraagt hem waarom hij zo snel vliegt. Antwoord van deze Zouste neet es tich dien achterwerrek in brand steit’ (*Zou je niet als je achterwerk in brand staat H.R.*) Er komt een aantal van deze vliegende bommen neer op akkers en weilanden rond de stad (Wolder – Caberg) of in de iets verdere omgeving (Smeermaes, Rothem, Cadier en Keer). Slachtoffers zijn hierbij niet te betreuren: er is alleen sprake van materiële schade. De V-1’s die hier overkomen, worden gelanceerd vanuit de omgeving van Wassenaar en zijn bestemd voor Luik. De provincie Luik wordt in totaal door ruim 2200 van deze projectielen, waarvan er 960 in de stad neerkomen. Daar is de schade enorm.”

MAASTRICHT BLIJFT VOOR ZOVER BEKEND DE ENIGE STAD IN NEDERLAND DIE BEWUST MET V-WAPENS WERD BESTOOKT

Boeken

Der Luftkrieg in Steinfurt, Münster und Osnabrück

Door Jaap Woortman.

Onlangs kwam ik op het internet de volgende beschrijving van het boek van ons lid Willy Riegert tegen. Het boek is voor het eerst verschenen in 2004. Op 256 pagina's heeft Willi een zeer interessante en overzichtelijke oorlogskroniek geschreven die sedertdien al enkele malen herdrukt werd. Vele originele foto's geven eveneens een goed overzicht van de gruwelen in deze regio. Ik wou u dit niet onthouden.

Dieses Buch ist nicht nur eine Dokumentation und Chronologie des Luftkrieges im Raum Steinfurt, Münster und Osnabrück von 1939 bis 1945, sondern beschreibt in lebendiger Weise – durch Augenzeugenberichte unterstützt – besonders das Leben in den Städten und Dörfern des Altkreises Steinfurt während der Kriegszeit. Die Luftangriffe auf die benachbarten Großstädte Münster und Osnabrück sind gleichfalls dokumentiert. Die Bombardierung der damals kriegswichtigen Wasserstraßen – des Dortmund-Ems-Kanals bei Gelmer und Ladbergen sowie des Mittelland-Kanals bei Hörstel-Gravenhorst – und die unmittelbaren Folgen für viele Orte des jetzigen Kreises Steinfurt finden ebenfalls Erwähnung. Beachtenswert ist auch die Beschreibung über den Einsatz der „Vergeltungswaffe V2“ aus dem Raum Burgsteinfurt, Metelen, Darfeld, Heek, Legden und anderen Orten des Münsterlandes ab Herbst 1944. Die Auflistung der Flugplätze im Umkreis von etwa 100 km um Rheine vervollständigt das Bild. Das Kriegsende im März 1945 bzw. Anfang April 1945 mit den Kämpfen und dem Einmarsch der alliierten Truppen in unsere Heimat, gestützt durch die offiziellen Wehrmachtsberichte, zeigt in bedrückender Weise die Auswirkungen des Krieges. Viele Ortschaften der Heimat waren damals betroffen. Erwähnung finden besonders: Altenberge, Emsdetten, Horstmar, Laer, Metelen, Neuenkirchen, Nordwalde, Ochtrup, Rheine, Steinfurt-Borghorst, Steinfurt-Burgsteinfurt und Wettrigen aus dem Altkreis Steinfurt sowie fast alle anderen Orte des heutigen Kreises Steinfurt, hier besonders Ladbergen und Hörstel-Gravenhorst wegen der Kanalangriffe. Die Erinnerung an die Kriegszeiten 1939-1945, die für die meisten heutigen Menschen längst Vergangenheit und Geschichte ist und für die unmittelbare Heimat damals so große und weitreichende Bedeutung hatte, darf nicht vergessen werden. Nur aus dem Verständnis der damaligen Zeit und dem Wissen über die Geschehnisse kann für die

heutige Zeit der Wert des Friedens ermessen werden.

Willi Riegert
Heimat unter Bomben. Der Luftkrieg im Raum Steinfurt und in Münster und Osnabrück (1939–1945). 2. Unveränderte Auflage; 256 Seiten, 151 Abbildungen, brosch., Format 15,5 x 22 cm
Preis: EUR 19,80 inkl. MwSt.

Laumann Druck & Verlag GmbH u. Co. KG;
Viktorstraße 18-20; 48249 Dülmen

Schuilstad

Bescherming van de bevolking tegen luchtaanvallen, door Klos Bosma.

Door Antoon Meijers – Houten

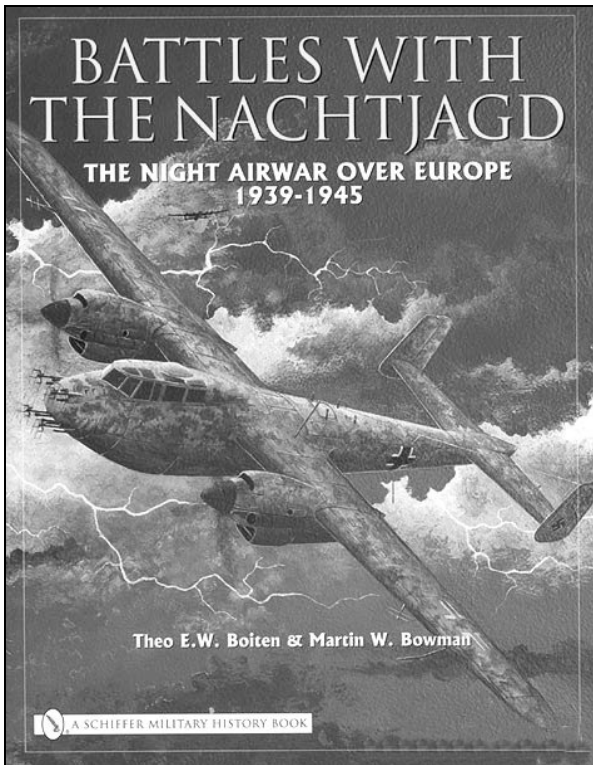
Koos Bosma, hoogleraar Architectuurgeschiedenis en Erfgoedstudies aan de Vrije Universiteit te Amsterdam onderzocht in 2000 de functie en de betekenis van een Duitse bunker in Utrecht. Dit onderzoek is de start geweest van een omvangrijke studie naar de bescherming van de bevolking tegen luchtaanvallen in de Tweede Wereldoorlog. Bosma begint in zijn boek met een beschrijving van de vooroorlogse ontwikkeling van het luchtwapen en de maatregelen die regeringen voorstelden om de bevolking in steden tegen vijandelijke luchtaanvallen te beschermen. Het bleef aanvankelijk bij plannen maken maar na 1938 namen de internationale spanningen zo toe dat nationale regeringen overgingen tot het nemen van concrete maatregelen. In het boek worden gedetailleerd de (infrastructurele) maatregelen in Nederland, Engeland en Duitsland beschreven, maar ook wordt door Bosman in detail beschreven welke verschrikkingen mensen tijdens een luchtaanval moesten verduren. Ook worden de maatregelen uit de doeken gedaan die de Duitsers voor zichzelf in Nederland namen. Centraal hierin staat de totstandkoming van de vesting Scheveningen-Clingendael. In het laatste hoofdstuk van *Schuilstad* gaat Bosman in op de maatregelen in Nederland tijdens de Koude Oorlog en sluit het geheel af met een beschrijving van de geopolitieke cultuur na 1989. Het boek oogst verzorgd, bevat mooie foto's en tekeningen (op een enkele fletse afdruk na). Jammer dat een en dezelfde foto twee maal wordt gebruikt. Het boek is aan te bevelen aan iedereen die meer wil weten over de verschrikkingen van de luchtoorlog of geïnteresseerd is in het cultureel-historisch erfgoed m.b.t. de luchtbescherming. Voor de meer ingewijde lezer in de geschiedenis van de luchtoorlog biedt het boek geen nieuwe feiten.

Amsterdam (Uitgeverij SUN) 2006; 463 blz.; Geïll., zwart-wit foto's; ISBN 90 8506 280 2; Euro 39,50

Battles with the Nachtjagd

The Night Air War over Europe 1939-1945

Door: Theo E.W. Boiten & Martin Bowman.
Schiffer Publishing Ltd.; Arglen, PA, USA
ISBN: 0764325248; 336 pag's; 400+ z/w foto's



Zoals was te verwachte, geeft het boek, veelal gebruik makend "Oral History" van direct betrokkenen van beide zijden, jagers en gejaagden, de gedetailleerde geschiedenis weer van het Duitse Nachtjagdwapen, vanaf het prille begin tot de slotfase in 1945.

Het is een imposant en lijvige product, bestaande uit een *glossary*, een bibliografie en een index alsmede een aantal bijlagen.

Duidelijk is dat het eindproduct er een geworden is waarin zeer veel concessies moesten worden gedaan, en waarin de auteurs – zoals tegenwoordig bijna structureel is geworden – te weinig zeggenschap hadden. Zo zijn de heel interessante foto's in vier pakketten opgenomen in plaats van tussen de ondersteunende tekst. Een hiervan staat zelfs op de kop afgedrukt. Ook ontbreken de tussenkopjes. Het zou het volume ook vergroot hebben. Het is een duidelijk verhaal van kostenreductie van de zijde van de uitgever.

Wat ik wel mis zijn kaarten die veel verduidelijkt zouden kunnen hebben.

Voetnoten zouden duidelijk moeten maken wat de bronnen van de gedetailleerde onthullingen zijn, wie wat wanneer verteld heeft en er kan allerlei aanvullende informatie in worden opgenomen. Mij blijft onduidelijk welk gedeelte op eigen research

berust en welk gedeelte aan een bestaande bron werd ontleend.

Met name de onderschepping van de Lancaster ED618 van 101 Squadron in de nacht 9/10 april 1943 bij Doornspijk, met de wonderbaarlijke ontsnapping van Heinz Huhn stamt rechtstreeks uit Wespennest Leeuwarden deel II. Dit verhaal moet het Lancaster-verhaal worden in mijn laatste boek *Defeat & Victory*, waaraan ik momenteel werk.

Ook trof ik passages aan die ik jaren geleden optekende uit de mond van Karl Pfeiffer. Allen zonder bronvermelding. Kwalijk!

Een andere gemiste kans is de karige bibliografie waarin belangrijke Bomber Command titels ontbreken. Hetzelfde geldt voor het niet vermelden van tijdschriften en daarin gepubliceerde belangrijke artikelen over dit onderwerp. Ook was dit een prachtige gelegenheid geweest ons eigen Bulletin met het verliesregister – een betere link naar dit onderwerp bestaat er mijns inziens niet – te promoten door het te vermelden.

Omdat dit mij 'niet lekker zat' heb ik Theo op de man af naar het hoe en waarom gevraagd.

Wat ik niet verwachtte was dat Theo alle begrip voor mijn kritiek had en mij gelijk gaf.

De oorzaak ligt in de totstandkoming van dit boek, dat met horten en stoten gepaard ging. Zo lag het twee jaar bij de uitgever op de plank. Het moest persé een uitgave voor een breed publiek worden, zonder al te veel poespas. Achteraf gezien is Theo het met mij eens dat ze veel meer tegengas hadden moeten geven.



Kalibreren van de boordwapens van een Bf 110 van NJG 1 op Deelen, 1942. (EBay-foto)

Overigens zien zij dit boek als een *tussenstation*, er staat alweer een nieuw project op stapel, de "Nachtjagd War Diaries", dat voor mei 2008 gepland staat. En achter dat project staan we wel helemaal achter, aldus Theo. Dus hebben beide auteurs alle gelegenheid zich te rehabiliteren. We zullen er binnenkort, naar ik aan neem, nog van gaan horen. Ondanks de kritische kanttekeningen is het boek voor degenen die een bredere belangstelling hebben voor de nachtelijke luchtoorlog boven geheel West-Europa het aanschaffen zeker waard. Wel moet men er even diep voor in de buidel tasten: € 75,00. Een forse prijs voor een fors boek.

Ab A.Jansen - Oudorp

Een nieuw Handboek SGLO in de maak:

In de afgelopen jaren heeft de Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945 tweemaal een 'Handboek' uitgegeven. Het doel van dit handboek is om de leden te helpen bij het leggen van contacten binnen de Studiegroep. Na twee jaar is het weer nodig om de gegevens te 'updaten' zodat we een nieuwe versie kunnen gaan uitbrengen.

In het handboek wordt in elk geval de naam-, adres- en de publieke contactgegevens van de leden opgenomen. Van groot belang is ook dat u uw eigen interessegebieden opgeeft. Hierdoor wordt het mogelijk voor uzelf en voor uw medeleden om snel en doeltreffend contacten te leggen binnen de Studiegroep.

Daarom verzoeken wij u om deze gegevens ondervermelding van uw naam op te sturen naar de secretaris. U kunt deze gegevens schriftelijk of per email naar hem opsturen. Velen van u hebben dit inmiddels via het formulier in Doorn en via email al gedaan.

Mocht u uw gegevens nog niet hebben opgestuurd, dan kunt u van onderstaand 'format' gebruik maken. Van de leden die geen nieuwe informatie opsturen wordt de informatie uit de vorige handboeken van de SGLO opgenomen. Help daarom mee ons Handboek zo compleet mogelijk te maken.

Achternaam	
Voorletters/naam	
Adres	
Postcode	
Woonplaats	
Telefoonnummer	
Faxnummer	
E-Mailadres	
Website	

Interessegebied(en)	

Secr. Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945
Jaap Woortman
Molvense Erven 86
5672 HN Nuenen
Email: j.woortman@onsnet.nu

Oproep voor 2nd Tactical Air Force, Volume Four.

Door: Jaap Woortman – Nuenen

Enige tijd geleden kreeg ik van Christopher Shores de volgende email: "Further to our correspondence of last summer, this is just to let you know that Chris Thomas and I have at last had the verbal go-ahead from Ian Allan to prepare our companion 'Fact File' volume to supplement the earlier three volumes. We are due to deliver by the end of May, so are organizing ourselves to get the text in order, do any further necessary research, etc, forthwith." Onderdeel van dit deel vier van hun standaard werk "2nd Tactical Air Force" is een gedeelte waarin zij de verbeteringen en aanvullingen van de voorgaande delen willen aanbrengen.



Velen van ons zullen tijdens hun eigen research informatie gevonden hebben die een aanvulling of een verbetering kan zijn op de informatie van Shores en Thomas in de drie delen van hun publicatie "2nd Tactical Air Force". Indien U er prijs op stelt dat deze informatie in deel vier wordt opgenomen dan kunt U ze per email toezenden aan Christopher Shores, christopher@cshores.wanadoo.co.uk of naar de uitgever Ian Allan.

Erratum Verliesregister

Door Peter Grimm – Elsloo

In het dankwoord van het Verliesregister staat een vervelende fout. Ten onrechte is aangegeven, dat ons lid W.H. de Vries uit Wolvega niet meer in het land der levenden verkeert. Dat is echter beslist niet het geval. Hoewel de heer De Vries al sinds de oorlogsjaren met ons onderwerp van studie bezig is, en daarmee tot de oudere garde behoort, is hij nog volop in de weer. Onze verontschuldiging voor dit zeer ongelukkige misverstand heeft hij gelukkig meteen telefonisch aanvaard.

Van onze Penningmeester:

Het overgrote deel van de leden heeft gelukkig zijn of haar contributie voor 2008 al voldaan. Vanwege de hoge kosten voor o.a. acceptgiro's, is dit jaar in het Bulletin weer verzocht om zelfstandig te contributie over te maken. Ik vermoed dat een aantal leden in de veronderstelling is dat hun bijdrage al is overgemaakt, terwijl dit in feite nog niet het geval is. Teneinde onnodige portokosten voor 'rappe' brieven te voorkomen, is besloten om evenals vorig jaar een lijstje als herinnering te publiceren in Bulletin. Willen de volgende leden svp even nakijken of zij hun contributie hebben overgemaakt, en zo ja, of dit ook daadwerkelijk is afgeschreven:

Alberts, W.	Velp
Arts, J.H.P.	Haren
AVG Geoconsult Heijen	Gennep
Beckers, M.	Montfort
Couwenberg, P.F.	Dongen
Delachaux, A.G.R.	St Pancras
Dijk, M. Van	Krabbendijke
Edelhausen, M.H.J.	Maastricht
Groot, P.H.	Santpoort
Haan, M.J. De	Den Helder
Harkema, J.	Sneek
Heide, K.A. van der	Leeuwarden
Heistek, A.M.	Zaandam
Hout, W.J. van den	Chaam
Jansen, M.G.A.	Velp
Kloosterman, E.	Bunschoten
Leek, F.A.	Bovenkarspel
Lepstra, T.	Kollum
Mateman, J.G.	Winterswijk
Meulenbroeks, J.J.W.	Hoge Mierde
Minnee, H.P.	Noordwijk
Mostert, E.E.	Den Haag
Nieuwendijk, G.A.M. van de	Oud Ade
Ooms, J.P.G.	Westerbeek
Oudshoorn, S.	Amsterdam
Post, W.	Voorschoten
Sluijters, J.M.J.F.A.	Uden
Thuring, Drs. G.J.C.D.	Groesbeek
Veldkamp, F.J.	Wormerveer
Vlaming, J.M.	Oostereind
Voskuil, R.	Oosterbeek
Wal, J. van der	Valkenburg a/d Geul
Wijnhoven, H.L.M.	Groesbeek

Indien dit laatste inderdaad het geval is, verzoekt de penningmeester om een telefoontje of mailtje. Mocht de contributie nog niet zijn overgemaakt, is het vriendelijke verzoek dit per ommegaande alsnog te willen doen.

Uw penningmeester zit vanaf medio mei in Afghanistan, en wil met een gerust hart kunnen vertrekken!

Met vriendelijke groet,
Ivo de Jong
Penningmeester SGLO

Vragen

Twee vragen van Antoon Meijers – Houten meijersa@hetnet.nl

Op 6 en 7 oktober 1944 is de verkeersbrug bij Arnhem gebombardeerd door de US 9th Airforce. Op 7 oktober 1944 is de brug aangevallen door de 344th Bomb Group met B-26 Marauders. De brug is toen vernietigd. Welke andere Bomb Group(s) hebben de aanvallen uitgevoerd en hoeveel bommen zijn er bij de twee aanvallen afgeworpen?

In het op de voorjaarsbijeenkomst gepresenteerde verliesregister 1939-1945 staan op blz. 109 twee foto's afgebeeld van de crashlocatie van Lancaster LL892 van 463 Squadron RAAF.



Deze Lancaster is op 23 april 1944 (T3617) neergestort in een akker achter de boerderij van de familie van Dokkum in het Oldambt te Nieuwolda. Kan iemand de locatie van deze crash nauwkeuriger beschrijven, bijv. het huidig adres van de boerderij, of de positie op een (topografische) kaart.



Vraag van Rob Philips - Tielrob.g.philips@qria.nl

Wie kan een beredeneerde schatting geven van het aantal Geallieerde vliegtuigen, in de Nederlandse bodem aanwezig in ongemarkeerde veldgraven? Het gaat over hen wier lichamen na de crash destijds niet werden gevonden, of, indien de crashplek wel bekend was, nooit werden geborgen.

Vraag van Peter van Dinther – Vughtp.dinther@wxs.nl

Een kennis van mij in Engeland heeft mij gevraagd of ik mogelijk aan foto's kon komen van de begraafplaats in Verdun en in het bijzonder van het graf van "Captain Clifford Chapman, van King Own Yorkshire Light Infantry", die daar begraven ligt. Deze Captain was een schoolmakkertje van mijn kennis en de naaste familie van Chapman is tot op heden nooit in staat geweest het graf van hun broer te bezoeken. Deze Captain Chapman werd door een Duitse militair doodgeschoten toen hij met een witte vlag in de hand zichzelf en enkele van zijn mannen wilde overgeven. Een Duitse officier trok daarop zijn pistool en schoot onmiddellijk de militair dood die Captain Chapman had gedood en nam daarna pas de witte vlag in ontvangst. Dit alles speelde zich af in november 1944. Eventuele kosten wil ik graag vergoeden.

Vraag van Cor Janse – RhedenBaCo@hetnet.nl

Ruim 10 jaar geleden schreef ik over het lot van de bemanning van twee bommenwerpers die in de nacht van 27/28 mei 1943 bij Otterlo zijn neergestort ("Blik Omhoog" - Boek I). Nu heeft een dochter van piloot Beeston zich onlangs gemeld met wat spulletjes van haar vader. Zodoende is dit onderwerp weer actueel geworden. Graag zou ik nu iets meer willen weten over de aanval (op Essen?) waaraan beide toestellen deelnamen.

Het betreft een Halifax (51e Sqn; P/O Beeston) die rond 1 uur 's nachts brandend neerstortte bij Oud-Reemst (Gem.Ede) en waaruit de gehele bemanning is gesprongen en door de bossen heeft gezworven. En een Lancaster (156 Sqn, P/O Wallace), die ca. een uur later bij Otterlo neerkwam op korte afstand van de Halifax. Een deel van de bemanning kwam om. In het bijzonder ben ik geïnteresseerd in:

- * Het tijdschema van deze nachtelijke raid (waren de toestellen nog onderweg naar het doel?).
- * De bommenlast (van beide toestellen; er zijn o.a. brandbommen gevonden).
- * Informatie over een derde toestel dat in deze nacht in de (wijde?) omgeving zou zijn neergestort.

Vraag Frank de Leeuw - Oosterhout (NB)fgdeleeuw@hotmail.com

Tijdens de tweede wereldoorlog werd er door alle partijen gebruik gemaakt van dummy-vliegtuigen, auto's, gebouwen, etc. Dit werd o.m. toegepast op vliegvelden en schijnvliegvelden. De Duitsers noemden de schijnvliegvelden 'Schein Flughafen' (SF). En wat de geallieerden betreft, menige piloot heeft een aanval gedaan op imitatie startbanen, flak en vermeende opslagplaatsen. De Duitsers begonnen al snel na de bezetting van Nederland met het bouwen van schijnvliegvelden. In totaal kwamen er 26. De Engelsen hadden als schijndoelen zelfs havens en radarinstallaties nagebouwd. Door 'fake burning' en 'fire boxes', werden Duitse piloten 's nachts misleid. Er is ongetwijfeld nog veel meer over te vertellen, maar wat mij intrigeerde was een foto, die ik eerder van internet haalde **van het U.S. Signal Corps** in Normandië, waar een Caterpillar een gebouw en een Duits dummyvliegtuig aan het opruimen was.



Naar mijn mening moest het een Me 109 verbeelden. Mijn vraag is, zijn er bij onze lezers meer foto's van dummyvliegtuigen bekend, zowel van de Duitsers als van de geallieerden?

Vraag van Rob Philips - Tielrob.g.philips@qria.nl

Informatie vanuit het Reg Day Memorial Museum, Dunsfold, Surrey, GB. Vanaf RAF Dunsfold zijn, in een latere fase van WO2, missies gevlogen voor radiocontact met bezet gebied. Daarbij werd op de grond gebruik gemaakt van een zendantenne die een scherp begrensde bundel recht omhoog wierp. Dit zou peilen en afluisteren door de vijand onmogelijk hebben gemaakt. De informatie kon onversleuteld worden doorgegeven aan het vliegtuig, dat op forse hoogte binnen een radius van ca. 50 mijl moest vliegen. Op de grond zouden de volgende nederlandse agenten met dit systeem actief zijn geweest: Beecher, Bonvy, Dollman, Van Gemert en Gruneveld. Deze namen zijn mogelijk pseudoniemen, en/of Engels verhaspelt. Wie kan meer vertellen?

Vraag van Rob Philips - Tielrob.g.philips@qria.nl

Wie kan meer vertellen over de Bombing Angle Computer op de foto's hierbij? Deze radiale rekenlineaal is geschonken aan het Reg Day Memorial Museum, Dunsfold, Surrey, GB. F/Lt. Reg Day (ret'd) zou graag meer over dit objekt willen weten, en vooral de periode waarin het werd gebruikt. Het ruime bereik van de hoogteschaal, 50.000 ft., valt op.

Vraag van Pieter Bergman – Zuidlaren;pieter.bergman@zonnet.nl

Whirlwind crash voor Vlieland.

Kortgeleden ben ik in het bezit gekomen van een Gefechtsmeldung van de Marine Flakabteilung 246 Hierin wordt geclaimd dat op 20 januari 1943 om 15.42uur een Whirlwind door flak is neergeschoten en uiteindelijk voor de kust van Vlieland (Noordzee kant) in zee is neergestort. De Whirlwind kwam van het vasteland en was waarschijnlijk op een intruder missie, stak de Waddenzee over en gebruikte bij het passeren van Vlieland nog z'n boordwapens, hier wordt in het rapport melding van gemaakt.

Ik heb de volgende vragen:

- Tot welk squadron kan deze Whirlwind hebben behoort? 263 of 137 squadron?
- Zijn er op die dag verliezen bekend bij deze squadrons??
- Wat kan het doel geweest zijn van deze Whirlwind?
- Wie was de piloot?



Een gecrashte Whirlwing (verm.in Frankrijk) (E-Bay foto)

Vraag van Johan Koster via Jaap Woortman – Nuenen;j.woortman@onsnet.nu

Via de SGLO-website kreeg ik onderstaande vraag binnen. Gaarne vraag ik uw aandacht hiervoor. De vier pagina's uit het genoemde boek zijn in pdf vorm beschikbaar. Volgens "The Bomber Command War Diaries" van M.Middlebrook gingen

in de nacht van 2/3 januari 1941 47 Hampdens, Wellingtons en Whitleys naar Bremen en kleine raids naar Emden en Amsterdam. Eén Whitley ging verloren. En de OTU's vlogen twee sorties. *"This raid was not as effective as that of the previous night. About 15 bomb loads hit Bremen"*, zegt Middlebrook. Daar kon hij wel eens gelijk in hebben, want er vielen ook maar zes brandbommen op Emden. Dit lijkt typisch zo'n aanval waarin de bommen verspreid over Noord-Nederland en Noord-West Duitsland vielen. Het is dan ook waarschijnlijk dat de bommen op Assen voor Emden of Bremen bedoeld waren. Wie kan de heer Koster helpen aan een antwoord op zijn vraag? Als u mij een berichtje stuurt, breng ik u met hem in contact. Mag per post en email.

Zijn vraag luidt:

Graag zou ik een beroep op uw medewerking willen doen omtrent de volgende gebeurtenis. In de ochtend van 3 januari 1941 werden boven Assen 2 brisantbommen afgeworpen en een paar pakketten met fosfor brandbommen. Hierbij kwamen 7 mensen om, waaronder het gehele gezin (5 personen) van het eerste huwelijk van mijn schoonvader. Naarmate de tijd verstrijkt blijken de emotionele effecten hiervan steeds zwaarder te wegen. Het verhaal omtrent dit bombardement staat omschreven in het boek Assen 1940-1945. (Wiel, H. van der, Assen 1940-1945. Oorlog en Bevrijding. Assen, Van Gorcum, 1995, ingen./softcover, 164 p. Dutch).

Volgens het boek van Zwanenburg "Nooit is het stil" blz.145 heeft een Blenheim op een raid naar Bremen als secundair doel toegewezen gekregen, het spoorwegstelsel te Assen. Volgens Zwanenburg was dit van 3 op 4 januari. Een aanval in de ochtend van 4 januari heeft nooit plaats gevonden. Het getroffen gebied lag aan de westkant van Assen (Esstraat), terwijl het station aan de oostkant lag. Dit waren destijds ook de grenzen van de bebouwde kom. Als enigste mogelijk doel valt nog te denken aan de Johan Willem Friso kazerne die tijdens de oorlog door de Duitsers werd gebruikt. In dat geval zou de navigator zich bij het volgen van de vaart c.q. kanaal zich vergist kunnen hebben. Ook lag er toen langs de vaart en het kanaal een tramlijn inclusief een tramburg. Mijn vraag is dus: Was er die ochtend een primair of secundair doel dat door de Engelsen aangevallen moest worden. en wat was de rapportage van piloten na terugkomst in Engeland. m.a.w. de waarom vraag! Naast de persoonlijke motieven geldt hier ook duidelijk een historische vraag t.b.v. een lopend plaatselijk onderzoek. Indien u deze vraag niet zelf kunt beantwoorden. Wilt u dan deze vraag vermelden in uw Bulletin.

Bij voorbaat mijn dank voor uw medewerking

Reacties

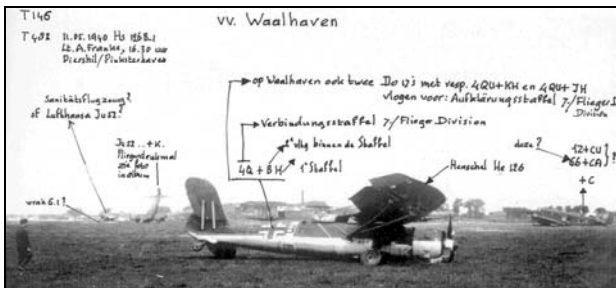
Reactie van Frank de Leeuw – Oosterhout
fgdeleeuw@hotmail.com
 op zijn artikel “Aanval op Bad Wörishofen” in
 Bulletin 292/11 e.v. :



De villa van Generaal Von Zangen in Ginneken.
 (Foto Frank de Leeuw)

Overigens heeft Frank de Leeuw een eigen
 website, www.spotter-tweedewereldoorlog.nl.
 Misschien een bezoekje waard.

Reactie van Johan Schuurman – Heiloo
jhschuurman@scarlet.nl
 op de Henschel foto in Bulletin 293/20:



Jammer dat op blz. 293 van ons onvolprezen Bulletin (en in de verlieslijst) bij de foto van de Henschel Hs 126B-1 (4Q + BR) staat dat die bij Piershil is neergekomen. Uit bijgaande foto blijkt zonder meer dat dit toch echt het vv. Waalhaven moet zijn, een lokatie circa 12 km verderop. Van dezelfde eenheid kwam ook nog een tweede exemplaar op Waalhaven terecht en wel nabij een Do 17P.



Reactie van Antoon Meijers – Houten

meijersa@hetnet.nl op de sortiemaaps bij het Titlingartikel in Bulletin 293/19: De laatste Sortie map is niet van 1 Cdn A.P.I.S., maar is opgemaakt door de Army Photographic Interpretation Section 21st Army Group (A.P.I.S. 21 ARMY GROUP)

Reactie van Eric Munk - Ugchelen;

ericmunk@zonnet.nl

Aanvulling op Beek Y-44 in Bulletin 289/14-15:

Het vliegtuig op de foto is NIET de PH-110. De laatst toegekende registratie van een zweefvliegtuig vóór de oorlog was PH-102. Na de oorlog nummerde men verder bij PH-111. De serie PH-103 t/m PH-110 werd pas in 1993 beschikbaar gesteld voor historische zweefvliegtuigen. De PH-110 werd toegekend aan een Slingsby T.21C. Deze zwever is later in de duinen bij Langeveld verongelukt, en nadert momenteel in Hilversum het einde van een jaren durende restauratie/reparatie. Ik ken de eigenaars vrij goed.

Het toestel op de foto is wellicht de PH-63, een Schneider ESG die door Eschweiler in Duitsland gebouwd werd. De SGB verloor dit vliegtuig bij een ongeval op 3 oktober 1937. Het enige andere toestel van de club was de PH-60, een Zögling die in 1938 gebouwd werd door de N.V. Avion, Amsterdam. In 1939 ging het toestel over in handen van de 's-Gravenhaagsche Arbeiders Vliegclub, Den Haag. Op 8 juni 1942 werd het toestel niet-luchtwaardig cadeau gedaan aan de Rotterdamsche Modelvliegtuigclub. Het lot van de zwever is onbekend.

Bron: 75 jaar Nederlandse Luchtvaartuig Registers (Herman Dekker).

Aangeboden

Pieter Bergman; Pieter.bergman@zonnet.nl
Viewer voor fiches

Uit de nalatenschap van ons aller Lenny kan ik aanbieden een viewer voor fiches. Het apparaat is in goede staat en gaat vergezeld met een reserve halogeenvlamp. Vraagprijs 50 Euro, af te halen in Winschoten.

Dick Kolenbrander; Dickbr32@kpnplanet.nl

Voor de liefhebber heb ik ter overname de Bulletins no.1 t/m 239 in 16 ordners. Dit in één koop. Prijs n.o.t.k. Tel.: 026 3634198

Willem Kleyn – Velp van de Deelen Research Groep (DRG) heeft een aantal interessante, nieuwe boeken en DVD's in het programma:

- Biografie Major Wilhelm Batz, van vlieginstructeur tot Zwaardendrager, door F.Kurowski. Batz behaalde bij JG 52 maar liefst 233 overwinningen wat hem het RK+ Eikenloof+ Zwaarden opleverde. Duitstalig, 160 blz./ plm. 100 afbeeldingen, formaat 17 x 24 cm Euro 9,95 (verwacht in Juni)
- Die Jäger Asse des Reichsmarshalls - F.Kurowski, over de 100 meest succesvolle jachtvliegers van de Luftwaffe in WO2. 364 blz, 300 foto's, 17 x 24 cm, Euro 19,95 (verwacht in Juni)
- Biografie Obslt.Heinz Bär, jachtvlieger aan alle fronten - F.Kurowski. Bär vloog bij JG51/ JG1/ JV 44 (=Me 262) en behaalde 220 overwinningen, overleefde de oorlog ondanks 18 crashes en parachutesprongen(!), en werd gedecoreerd met RK + Eikenloof+Zwaarden. Duitstalig, 160 blz./ 60 foto's, formaat 17 x 24 cm, herdruk Euro 9,95
- Biografie Olt. Otto Kittel, meest succesvolle jachtvlieger JG54 - F.Kurowski, Kittel behaalde 267 overwinningen bij JG 54 en verdiende hiermee het RK+Eikenloof+ Zwaarden, Duitstalig, 160 blz/ 60 foto's, formaat 17x 24 cm, herdruk E 9,95
- DVD Der Krieg in der Luft (E 19,95), bevat 3 documentaires (elk 80 min): Reichsverteidigung '44/'45 + Stukas im Einsatz + Luftwaffe ace H.J.Marseille, taal: Duits, speelduur 240 minuten(!)
- DVD Geheimwaffen des Dritten Reiches (E 12,95), zeer interessante docu over de ontwikkeling van V1/V2 etc, rol van het Poolse verzet bij spionage V2 etc.
- DVD Geschichte der Deutschen Luftwaffe (E 25,95), over de opbouw en ondergang van de Luftwaffe 1914-1945, taal; Duits/Engels/Frans, speelduur 75 min + 25 min. interviews Luftwaffe piloten + 12 min.privéopnames!
- DVD Feuersturm: Bombenkrieg gegen Deutschland (E 25,95), over de verwoesting van Duitse steden, taal : Duits, speelduur 100 min + bonusfilms: Köln, stunde Null/ 1945 (40 min) + interview Jörg Friedrich auteur 'Der Brand' (40 min)
- DVD Feuersturm am Rhein- Die Abwehrschlacht im Westen (E 14,95), over de Rijnoversteek voorjaar 45 (Remagen, Wesel, Ruhrkessel), taal: Duits, speelduur 78 min + 40 min bonusfilm: B-17 Memphis Belle.
- DVD Peenemünde - Hitlers geheime Waffenschmiede (E 25,80), bevat drie zeer interessante documentaires van de bekende auteur

Janusz Piekalkiewicz over de ontwikkeling van Duitse geheime wapens: V1, V2 en de Duitse pogingen om een atoombom te bouwen. Taal : Duits/ Engels/Frans, speelduur 70 min + 25 min. bonusfilm 'Flugbombe V1', biografieën vd belangrijkste spelers, etc

- Verzendkosten zijn Euro 2,64 per item, bij 2 of meer items E 6,20 tenzij anders vermeld.
- Deze boeken/DVD's zijn via onze website www.fliegerhorstdeelen.nl te bestellen.

Nieuws

John Prooi - Rozenburg J.Prooi@chello.nl stuurde bijgaand bericht onzake de tentoonstelling 'Geen Vergissing' te Maassluis

Van 19 maart tot en met 18 mei 2008 is in het Gemeentemuseum Maassluis, Zuidelijk 16-18 onder de titel 'Geen Vergissing' een kleine expositie over het bombardement te bezichtigen. De tentoonstelling gaat over het bombardement dat Maassluis op 18 maart 1943 trof. Aan de hand van vele foto's en getuigenverklaringen wordt teruggekeken naar het bombardement zelf, maar ook op de hulpverlening in de eerste dagen erna. Bovendien wordt ingegaan op de invloed van het bombardement op de inrichting van Maassluis en het gedenken van deze gebeurtenis.

Peter Grimm – Elsloo meldt: Heropening OorlogsVerzetsMuseum Rotterdam

Op 3 april opende het OorlogsVerzetsMuseum (OVM) Rotterdam haar deuren op de nieuwe locatie aan Coolhaven 375. Het museum is voortgekomen uit de verzameling van Arie Mast en bevond zich in de roemruchte wijk Katendrecht. De huisvesting daar was echter voor talrijke verbeteringen vatbaar en bovendien stond het voortbestaan ervan een tijdlang op de tocht. Nadat het bestuur toenadering zocht tot het Historisch Museum Rotterdam werd geregeld dat het OVM onder de vleugels van deze instelling werd geprofessionaliseerd. De fraaie collectie werd geïnventariseerd, er kwamen betere vitrines en ook de personele situatie verbeterde. Een nieuwe directeur werd gevonden in de persoon van Johan van der Hoeven. Toen duidelijk werd dat het Katendrechtse gebouw niet lang meer kon worden gebruikt lukte het om een nieuw onderkomen te vinden. Dit bevindt zich langs de Schie, pal naast metrostation Coolhaven onder de aanlanding van de Pieter de Hooghbrug. De niet al te grote ruimte heeft een volledige metamorfose ondergaan en is een bezoek meer dan waard. De tweede wereldoorlog heeft voor Rotterdam zeer ingrijpende gevolgen gehad. Niet alleen werden het stadscentrum en de havens verwoest, maar ook werd een groot deel van de

Joodse bevolking door de bezetter gedeporteerd en vermoord. De hongerwinter maakte in Rotterdam bijzonder veel slachtoffers, en door de beruchte razzia van november 1944 waren duizenden mannen en jongens afgevoerd naar de Duitse oorlogsindustrie. Vanwege het belang van de Rotterdamse havens moest de stad vele geallieerde luchtaanvallen verduren, met als droevig dieptepunt de mislukte Amerikaanse raid van 31 maart 1943 die als 'het vergeten bombardement' te boek staat. Het goed verzorgde museum heeft van al deze facetten voorwerpen, die zijn aangevuld met bruiklenen van particulieren en het Historisch Museum Rotterdam. Zo is er onder meer het restant van een motor van een gecrashte Blenheim te zien en de blindganger die bedoeld was voor het gebouw van de Sicherheitsdienst aan de Heemraadsingel. Deze bom werd op 29 november 1944 afgeworpen door een Typhoon, belandde in de Bellevoysstraat en ontplofte niet. Toen hij in de jaren tachtig door de EOD werd onschadelijk gemaakt kreeg hij al vlug de bijnaam 'Belle-bom'.

Het OVM zal niet voorgoed aan de Coolhaven blijven, want de gemeente heeft andere plannen met deze plek. Mogelijk wordt het museum te zijner tijd geïntegreerd met het Historisch Museum Rotterdam, als de nieuwbouwplannen daarvoor worden goedgekeurd door de gemeenteraad.

OorlogsVerzetsMuseum Rotterdam
Coolhaven 375
3015 GC Rotterdam
010 – 484 89 31
info@ovmrotterdam.nl
(naast Metrohalte Coolhaven)

Wind waait Duitse boei bloot op Terschelling

Uit het: Reformatorisch Dagblad van 28-03-2008 – via Antoon Meijers - Houten meijersa@hetnet.nl

FORMERUM (ANP) - De wind heeft de laatste tijd zo veel zand van de Terschellinger Boschplaat geblazen, dat een Duitse reddingsboei, in de vorm van een drijvend huisje, uit de Tweede Wereldoorlog tevoorschijn is gekomen. Dat meldde eigenaar Hille van Dieren van het Wrakkenmuseum in Formerum donderdag. Volgens hem is het een bijzondere vondst. „In 1953, toen ik zes jaar was, heb ik de boei voor het laatst gezien”, aldus de nu 61-jarige Van Dieren. De Duitsers legden tot 1940 ongeveer honderd reddingsboeien in het kanaal tussen Groot-Brittannië en het continent. De boeien zijn een soort drijvende huisjes die Luftwaffepiloten konden gebruiken als ze werden neergeschoten. De 'Udet-Boje' was uitgerust met bedden, voedsel en een radio. De drenkelingen konden zo overleven tot een Duits schip hen zou oppikken. Volgens de museumeigenaar is echter nooit iemand met een 'Udet-Boje' gered. „De Duitsers hadden er vier rode

kruisen op geschilderd, maar de Engelsen trokken zich daar niets van aan en schoten de boeien kapot. En vele zijn gewoon losgeslagen. "Een deel van de boeien is aangespoeld op Vlieland en Terschelling. De boei die op de Boschplaat is gevonden, is door de Duitsers in de Tweede Wereldoorlog leeggehaald. In de jaren vijftig is ook een deel van het ijzerwerk gesloopt. De boei steekt door het wegwaaien van het zand een meter boven het strand uit." Volgens de museumeigenaar ligt er nog wel een meter of vier van de boei onder het zand. De boei blijft dan ook liggen waar hij ligt. Door de zandafslag de laatste tijd kwamen ook twee autowrakken tevoorschijn.

John Prooi – Rozenburg J.Prooi@chello.nl

Attendeert ons op een programma dat men gaat maken getiteld "Akkers van Margraten" rond de Amerikaanse begraafplaats te Margraten. Info: <http://www.akkersvanmargraten.nl/>

Mutaties ledenbestand

Hartelijk welkom aan de nieuwe Leden:

H.Spierings,
Rivierensingel 576; 5704 NV Helmond

F.W.M. Soestbergen;
Lange Dreef 102; 3972 TE Driebergen-Rijssenburg

REAS Euro, Postbus 21, 5133 ZG Riel
A.Tuinhout,
Frans Halsstraat 31; 8932 JB Leeuwarden

Mw. N.C.C. Sproncken-Blezer;
Burg.A.Campostraat 13; 6336 BN Hulsberg

M.H.G.L.Jennissen
Galvaniweg 21; 6101 XH Echt

M.Hogehuis,
Kaldenkerweg 10; 5913 AD Venlo

Adreswijzigingen:

T.M. van den Berg;
Orteliuskande 37-I; 1057 AG Amsterdam

L.J.van de Bersselaar;
Alphonsusplantsoen 15; 5706 BC Helmond

F.G. de Leeuw;
Schapendries 139; 4901 HM Oosterhout

Wijziging e-mailadres:

Piet Brouwer heeft een nieuw e-mail adres: PBrouwer29@cs.com



Bestelling schriftelijk of per email graag naar: G.W. Oskam
 Amstellandlaan 64 1182 CE Amstelveen. E-mail g.w.oskam@orange.nl. Tel: 06-36162703. Fax:
 0847526612. Genoemde prijzen van onderstaande lijst zijn ex-porto. Bezoek onze website:
 www.oskam-neeve.nl. Wij zijn elke zaterdag in Oosthuizen, Ambachtsweg 8c geopend van 10.00
 tot 17.00 uur. Het is wel verstandig om te bellen voor afspraak, want we kunnen bijvoorbeeld
 verhinderd zijn. Ruim 8000 boeken wachten op u en uiteraard staat de koffie klaar.

S 4059	THE KILLING SKY. Jaap v.d.Kuylen. 2004. Uitstekend boek over het 8 ^{ste} onderdeel van de Amerikaanse Luchtmacht in Engeland tijdens de 2e W.O. Nieuw exemplaar, met veel foto's. Grootformaat met 152 pag.	25,-
S 7814	B-17G FLYING FORTRESS IN WORLD WAR 2. Roger Freeman. 1990. Documentatie en fotoboek over deze bekende bommenwerper.	10,-
S 7807	A HISTORY OF THE UNITED STATES AIR FORCE 1907-1957. A.Goldberg. 1957. Gedenkboek 50 jarig bestaan. Niet zo een bekende uitgave. Met lichte ouderdomsslijtage. Met enorm veel foto's, grootformaat	10,-
S 7806	VLIEGVELD VENLO. Hub Groeneveld. 2005. Het verhaal van de bevrijding tot ontmanteling van het vliegveld. Met unieke foto's. Nieuw exemplaar, grootformaat met 308 pagina's.	28,-
S 8000	DER FLIEGER. 2 Nummers uit 1954 en 1955. In goede staat.	5,00
S 8007	D-DAY IN SOUTH LIMBURG. Grootformaat fotoboek in het Engels over de bevrijding van Zuid Limburg. Met uitvoerige tekst.	15,-
S 8011	DIE SIRENE MAART 1934. Zeldzaam nummer van dit Duits tijdschrift over de luchtbescherming. Met interessante foto's.	10,-
S 5107	HET GROTE GEBOD. Gedenkboek van het verzet in LO en LKP. 1951. Twee delen. Uitstekende uitgave met honderden foto's en verhalen over een enorm aantal verzetsstrijders. Grootformaat met ruim 1400 pagina's.	50,-
S 8012	BIDPRENTJE. Voor drie Baarlese verzetsstrijders Cornelisse Verhoeven, Gradus Gerritsen en Adrianus van Gestel. Zij werden op 10 september 1944 te Breda gefusilleerd.	10,-
S 8017	FLIEGEN LERNEN. 1943 Speciale uitgave voor de Duitse jeugd. Met groot aantal illustraties. Kaft heeft lichte slijtage. Mooie uitgave.	20,-
S 7818	THE DEBDEN EAGLES. G.L.Fry. 1970. Fotoboek over de 4th Fighter Group tijdens de 2 ^e W.O. in Engeland. Zeldzame uitgave.	28,-
S 7786	GEDENKBOEK VAN HET K.N.I.L. 1911-1961. Ingebonden uitgave, met foto's en 334 pagina's. Met een kaart.	80,-
S 7824	BERIJMD VERZET. Speciale uitgave in mapje. Ca. 1946 verschenen.	8,-
S 7823	OPERATIE MANNA. Hans Onderwater. 1985. Uitstekende uitgave over de Geallieerde voedseldroppings in april/mei 1945. Met veel foto's.	18,-
S 7827	SCHIPHOL LUCHTVAARTSTAD. Rene de Leeuw. 1982. Grootformaat fotoboek over een van de beste luchthavens ter wereld. Met 160 pagina's.	10,-
S 7828	DE FATALE AANVAL 22 FEBRUARI 1944. A.E.Brinkhuis. Onderzoek naar de mysterieuze Amerikaanse bombardementen op Nijmegen, Arnhem, Enschede en Deventer. Met groot aantal foto's.	20,-
S 7830	KEEP SMILING THROUGH. Susan Briggs. 1975. Foto- en documentatieboek over het Engelse "thuisfront" tijdens de 2 ^e W.O.	25,-
S 7810	THE COMPLETE ILLUSTRATED ENCYCLOPEDIA OF THE WORLD'S AIRCRAFT. D.Monday. 1978. Prachtige uitgave. 318 Pag.	15,-
S 7805	QUEEN ELIZABETH AT WAR. C.Konings. Het verhaal van een beroemd passagiersschip tijdens de oorlog als troepentransporter. Grootformaat uitgave, met prachtige illustraties. Met 124 pagina's.	28,-

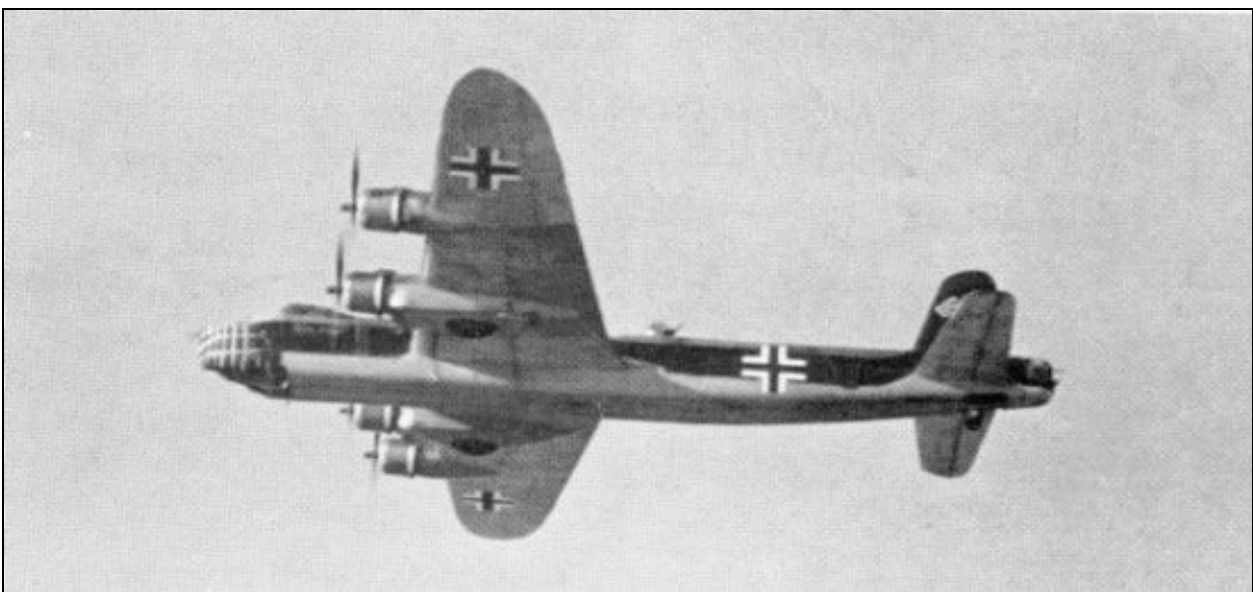
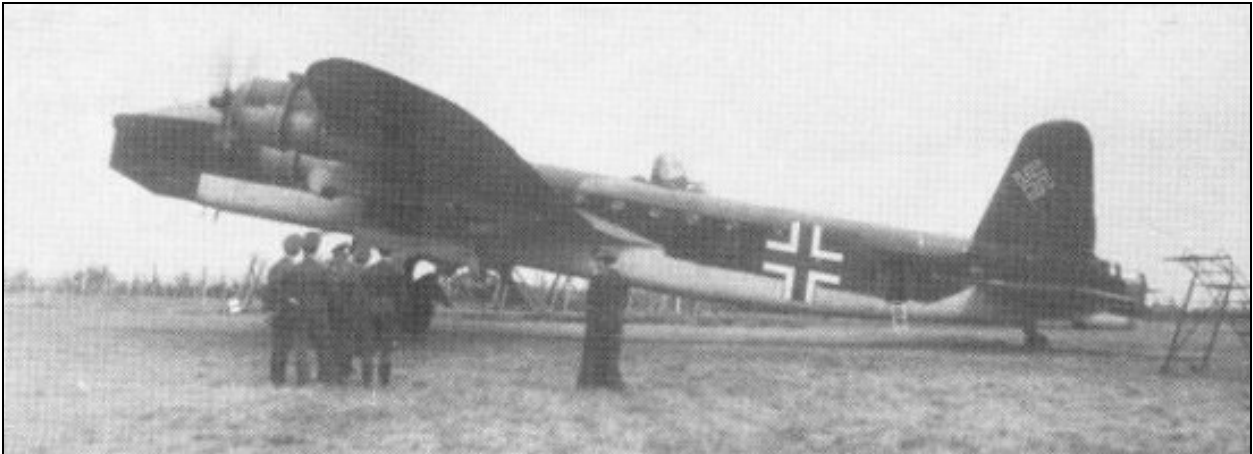
S 7789	D-DAY. VAN DE LANDING IN NORMANDIE TOT DE BEVRIJDING VAN PARIJS. 1994. Met groot aantal foto's. Rechter-hoekje van voorkaft licht beschadigd. Verder in nieuwstaat. 191 Pag.	22,50
S 7741	TROUW EN DE VRIJE PERS IN BEZET ROTTERDAM 1994. Grootformaat uitgave met afbeeldingen van alle verschenen nummers. Mooie uitgave, in nieuwstaat. Met bijgevoegde poster. Ruim 280 pagina's.	25,-
S 7769	STRAATRUMOER EN TWEE MINUTEN STILTE. Ruud Lindeman. 1998 Een wandeling tussen Amstel en Artis 1940-1945 overladen met herinneringen uit deze bewogen jaren. Met foto's. 120 pagina's.	8,-
S 7785	DE TWEDE WERELDOORLOG VAN A TOT Z. 2000. Handig naslag werk over begrippen, mensen en militaria van A tot Z. Een uitgave van Spectrum Opzoekboek, met enorm veel gegevens.	10,-
S 7784	HET VERZET VAN DE NEDERLANDSE BISSCHOPEN TEGEN NATIONAAL-SOCIALISME EN DUITSE TIRANNIE. 1945. 320 Pag.	12,50
S 7783	MORGEN BIJ HET UITBREKEN VAN DE DAG. Dr.J.G.de Beus. 1977. Nederland driemaal aan de vooravond van oorlog. Gebonden uitgave met 424 pagina's. Interessante uitgave.	19,90
S 7756	KRUIZEN IN DE WIND. Joseph James Shomon. 1994. Het verhaal van de mannen in de Amerikaanse Gravendienst in de 2 ^e W.O. Met foto's.	28,-
S 7757	DE DOOD VAN ADOLF HITLER. Lew Besymenski. 1969. Een Russische kijk en onderzoek naar de zelfmoord van Hitler. Met 126 pag.	8,-
S 7752	FLUCHTWEGE AUS AUSCHWITZ. T.Sobanski. 1980. Het verhaal van een Poolse jongen uit Warschau. Met foto's.	7,50
S 7086	BRIEVEN AAN HITLER. H.Ulshofer. 1995. Nooit eerder gepubliceerde brieven aan Hitler. Ook uit Nederland. Met 250 pagina's.	14,-
S 7771	HET VUUR VAN DE VERGELDING. L.Bak. De geschiedenis van de luchtoorlog boven West-Europa 1939-1945. Met illustraties en 202 pag.	5,-
S 7592	UITTREKSEL WOCH E LAGEBERICHTEN 21-6-1940 BIS 21-6-1941. Een greep van een jaar week berichten in Nederland naar de OKW.	8,-
S 423	HIER IS ALLES RUSTIG, ALLEEN.....W.H.de Jong. 1997. Een briefwisseling van een familie in Zwolle uit het laatste jaar van de bezetting. Met foto's en 128 pagina's.	7,50
S 2325	DER JUNGDEUTSCHE ORDEN IM WIDERSTAND 1933-1945. Robert Werner 1980. Uitstekende uitgave over het Duitse verzet tegen de nazi's. Met veel illustraties. Gebonden met 482 pagina's.	19,90
S 2484	GRENADIERS EN JAGERS IN NEDERLAND. 1599-1979. Dr. Schulten e.a. Grootformaat met veel foto's. Totaal 160 pagina's.	20,50
S 3307	NEDERLAND 1940-1945. DE GEKEURDE WERKELIJKHEID. 1985. Prachtige uitgave van en over 200 kleurenfoto's uit de oorlog. Grootformaat en gebonden uitgave. Met 194 pagina's.	20,-
S 7660	IN HET VERBORGENE GEDRUKT. 1945. Boekje uitgegeven t.b.v. de tentoonstelling in Rotterdam. Zeldzaam. Met illustraties.	20,-
S 7661	DE ILLEGALE PERS OVER NA-OORLOGSE PROBLEMEN. 1945. Ook een vrij zeldzame uitgave uit 1945. Met 76 pagina's.	16,-
S 7653	VERZET VERJAART NIET. J.G.A.Thijs. 1983 Momenten uit het 40 jarig bestaan van het dagblad Trouw. Met 120 pagina's.	8,-

S 7652	HARDE KOPPEN. Peter Bak.1993. De lokale en regionale edities van Trouw in oorlogstijd. Met foto's en ruim 164 pagina's.	14,-	S 3455	ADOLF GALLAND. THE AUTHORISED BIOGRAPHY. David Baker. 1996. Uitstekend en mooie uitgave over deze bekende Luftwaffe jachtvlieger en latere Generaal. Gebonden met foto's en 316 pagina's.	33,-
S 7659	HET VRIJE BOEK IN ONVRIJE TIJD. Dirk de Jong. 1978. De gezochte uitgave! Bibliografie van illegale en clandestiene belletrise. Gebonden uitgave met 341 pagina's. Uitstekend overzicht, schat aan gegevens!	65,-	S 8001	JUGEND UM HITLER. 1935. Een uitgave uit de gezochte fotoboeken van Hitlers hof fotograaf Heinrich Hoffmann. (Waar ook Eva Braun in het begin werkte). Met originele stofomslag. Zeldzaam.	48,-
S 7654	VIJF JAAR DRUKKUNST IN HET VERBORGENE. Jan Hendriks. 1945. Ingebonden uitgave met tekeningen. Met 60 pagina's.	15,-	S 8008	HITLER WIE IHN KEINER KENNT. 1938. Als S 8001. Kaft slijtage.	48,-
S2958	ZWANGSARBEITER UND KRIEGSGEVANGENE IN DER GRAFSCHAFT BENTHEIM. M.Gander e.a.2005. Deze regionale Duitse uitgave, net over de grens bij Hengelo en Denekamp, is zondermeer een prachtige uitgave, vooral voor de regionale onderzoekers aan de Nederlandse kant. Niet alleen door de schat aan informatie, foto's, maar ook alle namen van de Nederlandse dwangarbeiders in deze Duitse regio!!! Grootformaat gebonden uitgave, nieuw exemplaar 416 pag.	29,90	S 7930	FESTUNG HOEK VAN HOLLAND. Hans Sakkers.1992. Een stuk Atlantikwall aan de Nieuwe Waterweg 1942-1945. Met unieke foto's. Grootformaat enorm veel gegevens en 84 pagina's.	28,-
S 3967	ROYAL AIR FORCE BOMBER COMMAND LOSSES OF THE SECOND WORLD WAR. 1943. W.R.Chorley. Een naar mogelijkheid zo'n complete mogelijk overzicht van de verlieslijst uit het jaar 1943. Nieuw exemplaar met ruim 250 pagina's.	29,-	S 7925	CODENAAM 'NELLY'. Paul M.Crucq. 2004. Over Britse radereenheden op Walcheren en in Vlaanderen tijdens de verdediging van de Sledemonding, December 1944 tot mei 1945. Grootformaat ingebonden boek. Met vele onbekende foto's. Nieuw exemplaar.	25,-
S 2254	IN DE SCHADUW VAN DE GLORIE. S.L.Veenstra.1992 Een overzicht van vliegtuigbergingen in Nederland 1960-1977. Met veel foto's. Met handtekening van de schrijver. Gezochte uitgave!	29,-	S 1389	SCHAFFSWEIDE. Kurt Braatz. Een stuk geschiedenis van een Luftwaffe vliegveld Zellhausen tijdens de jaren 1937-1945. Nieuw exemplaar, gebonden, met groot aantal foto's. Zeer uitvoerig, met 460 pagina's.	45,-
S 226	L'ESPAGNE EN GUERRE 1936-1939. Guy Caufriez. Beschrijving van een aantal, dat tijdens de Spaanse burgeroorlog vlogen. En hun modellen. Met veel foto's.	7,50	S 6482	ER OP OF ER ONDER. W.P.Nederkoorn e.a. Hoe de Achterhoek en Lijmers de Duitse bezetting doorstonden en ervan werden bevrijd. Gebonden uitgave met ruim 560 pagina's.! Met stofomslag.	28,-
S820	THUNDERBOLT; MEMOIRS OF A WORLD WAR II FIGHTER PILOT. Marvin Bledsoe. 1982. Uitstekende uitgave met een aantal vrij onbekende foto's. Gebonden met 282 pagina's.	24,-	S 5007	DE SLAG OM ANTWERPEN EN DE SCHELDE 1944-1945. J.L.Moulton.1979. Gebonden uitgave met foto's en 288 pagina's.	15,-
S 7775	AIR FORCE COMBAT UNITS OF WORLD WAR II. M.Maurer. 1959. Zeer gezochte uitgave van alle Amerikaanse gevechtssquadrons. Met overzicht en squadrontekens. Ingebonden met 506 pagina's.	35,-	S 5017	PARADIJS IN OORLOGSTIJD? C.C.van Baalen. 1986. Onderduikers in de Noordoostpolder 1942-1945. Uitstekende uitgave met veel foto's. Gebonden met 255 pagina's.	22,50
S 7739	WAR PAINT. John M.Campbell e.a. Het boek over de neusbeschildering van de vele Amerikaanse jagers tijdens de Tweede Wereldoorlog tot en met de Korea oorlog. Met honderden foto's, waarvan vele in kleur. Boek heeft lichte beschadiging onder aan de rug. Prachtingave!	28,-	S 7030	KUNSTHANDEL IN NEDERLAND 1940-1945. Adriaan Venema. 1986. Nog altijd een van de betere uitgave over dit thema. Gebonden met foto's en meer als 650 pagina's.	29,90
S 7800	VLEUGELS VAN DE VLOOT. L.Honselaar. 1950. De geschiedenis van de Marine luchtvaart dienst. Mooie uitgave. Met foto's en 336 pagina's.	28,-	S 2675	DIE LUFTMAECHTE DER WELT. Major Dr.Eichelbaum. 1940. Duits fotoboek, bedoeld als propaganda hoe het buitenland o.a. zijn luchtmachten versterkten. Met mooie vrij onbekende foto's. Ook o.a. van Nederlandse militaire toestellen. Grootformaat ingebonden uitgave.	39,80
S 6878	ONDERGANG. Dr. J .Presser. 1965. Het standaardwerk over de massamoord op de Nederlandse joden tijdens de oorlog. Twee delen	22,50	S 4036	LENINGRAD WOLCHOW KURLAND. 1941-1945. W.HAUPT. 1976. Fotoboek over de Duitse legereenheid "Heeresgruppe Nord". Grootformaat met 144 pagina's. Gezochte uitgave.	27,50
S 5320	TWEE BRIEVEN UIT WESTERBORK VAN ETTY HILLESUM. 1962 Gebonden met foto's, ruim 80 pagina's.	10,-	S 1999	JUGEND UNTER HITLER. Heinz Boberach. Documentatie over hoe de nazi's de jeugd wilde voor bereiden op de oorlog. Met zeer veel foto's. Grootformaat uitgave uit 1982. Met 175 pagina's.	18,-
S 5493	VERZET. DE 66 DAGEN VAN BAARLO. J.W.Hofwijk 1982.Over een Knokploeg in Noord-Limburg en een groep gevangen Duitse soldaten.	10,-	S 484	BRANDSTEATEN. J.Friedrich. Over de aanblik van de bombardementen op Duitse steden. Indrukwekkend boek, met enorm veel foto's, waarvan de meeste nooit eerder gepubliceerd zijn. Grootformaat gebonden uitgave. Nieuw exemplaar, met 248 pagina's.	35,-
S 7506	HANNIE SCHAFT. Ton Kors. 1976. Het levensverhaal van een vrouw in verzet. Met foto's en 206 pagina's.	15,-	S 7467	DE VLIEGENDE HOLLANDER. 1976. Fotografische herdruk van alle verschenen nummers, verspreid door de RAF. Grootformaat, ingebonden.	35,-
S 3153	ACTION STATIONS 1; WARTIME MILITARY AIRFIELDS OF EAST ANGLIA 1939-1945. Michael J.F.Bowyer. Met kaarten en foto's	21,-	S 3128	ERNST HEMINGWAY UND DER KRIEG IM WESTEN 1944-1945. C.Whiting. De beroemde Amerikaanse schrijver als oorlogsverslaggever aan het Westfront. Gebonden uitgave, nieuw exemplaar, grootformaat. Met veel foto's, vooral rond de Eifel.	24,80
S 5912	DIE LUFTWAFFE 1933-1945. M.Cooper. Een historisch overzicht. Met een groot aantal foto's. Gebonden met 405 pagina's.	22,-			
S 7700	35 JAAR MILITAIRE LUCHTVAART. 1948. Brochure ter ere van het 35 jarig bestaan van de Nederlandse Luchtmacht. Met veel foto's.	15,-			

ONDER VIJANDELIJKE VLEUGELS

Short Stirling Mk.I (deel 2)

Op Gilze-Rijen volgde verdere reparaties. De neus kon echter niet hersteld worden en werd daarom afgedekt met een canvasdoek. Vervolgens werd het toestel overgevlogen naar E-Stelle Rechlin waar het de code 6+8 kreeg. Na een testvlucht moest het toestel een noodlanding maken en was onherstelbaar. Het toestel is toen gebruikt als doel voor het 50mm BK-5 kanon zoals dit later is geïnstalleerd in de ME 410A-1/U-4 Hornisse. De foto's zijn op Gilze-Rijen genomen.





Open for business

Somewhere today between Tokyo and Tulagi...or Naples and Narvik...bomb doors of hefty Vega Venturas are opening for the business of hitting the firm of Adolf-Benito-Hirohito where it hurts...*plenty*.

Just where...and just how...communiques will tell—in stories of advance Jap air bases demolished, of vital Nazi shipping sunk.

For these are jobs Venturas were designed to do...the kind of Axis-smashing jobs their veteran brothers, the Lockheed Hudsons, have long been doing. And these Venturas...bigger, doubly-armed...are more than keeping up the family tradition. They're improving it! Lockheed Aircraft Corporation, Vega Aircraft Corporation, Burbank, California.

A subsidiary of Lockheed

Vega

Aircraft Corporation

Member Aircraft War Production Council, Inc.

