



STICHTING ★ BAARNSE
VETERANEN

Luchtoorlog boven Flevoland

Een uitgave van de Stichting Baarnse Veteranen. Op basis van de serie "Luchtoorlog boven Flevoland" die werd gemaakt na een interview van Lenie Bolle van Flevolandsgeheugen met de heer G.J. Zwanenburg, 16 september 2009.



Aanvliegroute over het IJsselmeer

“Zelfs in de donkerste nachten was het verschil tussen water en land vanuit de lucht duidelijk te zien.” Het verhaal van de bergingsofficier die betrokken was bij de berging van, met name, geallieerde vliegtuigwrakken in de Flevolandse Polders.

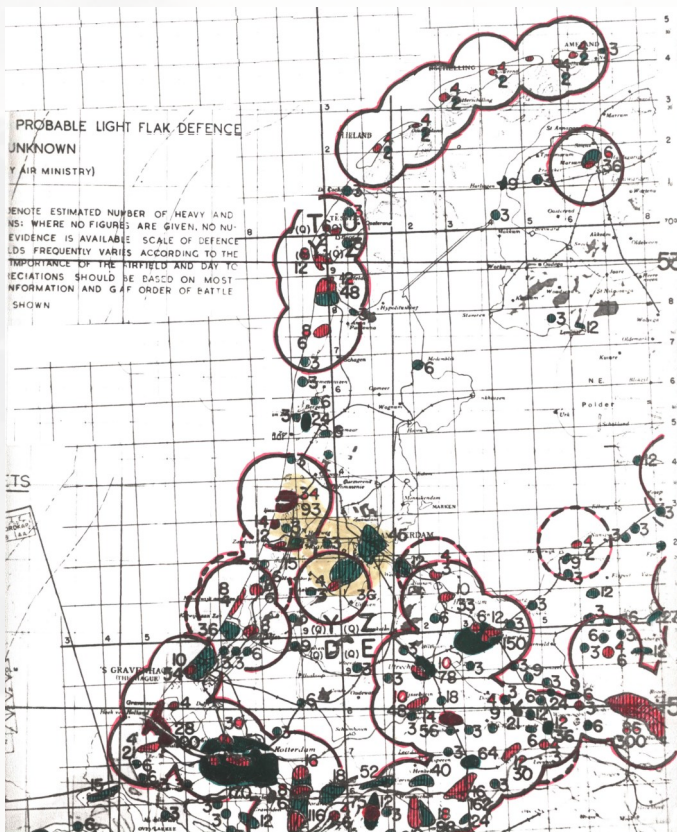
1940 - 1945 / IJsselmeer:

In de oorlog brandde er geen licht meer, alles was donker. Geen straatlantaarn, je moest alles verduisteren. Maar zelfs in de donkerste nachten was het verschil tussen water en land vanuit de lucht duidelijk te zien. In Nederland had je de Friese eilanden, de Afsluitdijk, de rivieren, dus

de geallieerden konden Nederland uitstekend gebruiken als steuntje in de rug voor navigatie.

De navigatie van toen was trouwens niet de navigatie van nu. Daarbij kwam dan dat Flevoland, dus toen IJsselmeer, de Zuydersea, in wezen luchtafweervrij was.

De Duitsers hadden heel Nederland volgegooid met luchtafweer, maar gek genoeg zat er bij Egmond aan de kust een gat in. Dat geschut overlapte elkaar, maar bij Egmond heeft de hele oorlog een gat gezeten.



Kaart van de luchtafweer FLAK (Flugzeug Abwehr Kanone).
Het “gat” bij Egmond is duidelijk te zien.



Waarom weet ik niet. Dus als geallieerde jongens in moeilijkheden zaten, aangeschoten of wat dan ook, pakten ze het kortste stuk over het IJsselmeer (weinig luchtafweer) en dan bij Egmond, en dan hadden ze nog een redelijke kans om thuis te komen.

En dát is dus de reden dat Flevoland een belangrijke rol heeft gespeeld in de oorlog.

De markante punten!
Stavoren, Urk,
Noordoostpolder.

Goed te navigeren
vanuit de lucht. De
grond lag dan wel voor
het grootste deel nog
onder water, maar er
zijn inderdaad
vliegtuigen
neergekomen in de
polders en daar
hebben we na de
oorlog een aantal
vliegtuigen geborgen.



Een B 17 die door een Duitse raket werd geraakt, maar toch nog in Engeland kon komen.

Flevoland en de luchtoorlog.

Flevoland en de luchtoorlog zijn onverbrekkelijk aan elkaar verbonden. De aanvliegroute liep dus veelal over het IJsselmeer. Niet specifiek over Urk, maar Urk was één van de navigatiepunten voor de vliegers. Een bekend oriëntatiepunt.

En aan de andere kant was het natuurlijk zo: de vissers van Urk konden op zee goed werk doen als er een vliegtuig aangeschoten werd. Mensen oppakken, mensen redden, dat hebben ze dus ook gedaan. De geallieerden wisten wel dat er op het IJsselmeer gevist werd.

Ook de Noordzeevervisserij werd in de gaten gehouden, want ze wisten bijvoorbeeld dat daar Duitse agenten aan boord waren. Die gaven de koersen van de geallieerde vliegtuigen door en dat soort zaken meer. Dat wisten ze in Engeland donders goed.



Neerstorten boven het IJsselmeer

“Het was een feit dat als jij in de oorlog een vlieger hielp, jij tegen de muur ging”

Als we over het IJsselmeer praten, zijn er niet meer dan 160 vliegtuigen in dat gebied neergestort tijdens de oorlog. Voor ingewijden zijn die crashes bekend. Op internet is er wel meer over te vinden. Over de aantallen, niet over de precieze locatie. Als er een vliegtuig in het water neerkwam, wisten ze nooit precies waar. Er kwam olie boven, er kwamen wrakstukken boven, maar het vliegtuig sloeg kapot. Het kwam van boven naar beneden en sloeg finaal aan gort. Stukken verspreid over een hele grote plaats. En daar zijn ook een hoop mensen van vermist. Ik heb een lijstje van de reddingsboten, Lemmer, Enkhuizen en Hindeloopen, die regelmatig opdracht kregen om naar bepaalde dingen te zoeken. Ook vliegers van vliegtuigen. De Elburger vissers, de Harderwijker vissers, de Makkummer vissers, die namen ook vaak jongens aan boord als ze gevonden werden. Lijken werden meegenomen naar de wal. Zo zijn er ook een hoop in Urk

aangespoeld, maar ook door visserlui aangebracht.



De gevangen piloot, Sgt. Moss, maakte een succesvolle noodlanding in de Vrouwenpolder, 6 december 1942

Pilotenhulp

Op het land wist je het meteen. Je zag de rommel liggen, je zag de wrakstukken liggen. In de Noordoostpolder werkten al mensen, dus ze wisten ervan. De



grond was daar zachter, maar alles wat in de Noordoostpolder is terechtgekomen, is bekend. Die zijn na de oorlog allemaal geruimd. Er zijn drie noodlandingen geweest in de polder. De Dinah Might en later nog een B-17 en een B-24. Maar het gebeurde natuurlijk ook wel dat een vliegtuig in het water neerstortte en dat de jongens aan een parachute in de polder terechtkwamen. De vliegers kregen geen wapens mee. Wel geld en dingen om eventueel te kunnen betalen voor hulp, voor kleren en dat soort zaken meer. Het was een feit dat als jij in de oorlog een vlieger hielp, jij tegen de muur ging. Die vlieger werd krijgsgevangene. Dát was het verschil. En daar was geen 'maar' bij. Dat hebben de Duitsers stug volgehouden, tot aan het end. Maar desalniettemin zijn er een heleboel vliegers geweest die geholpen zijn door Nederlanders, óók in de polder hoor. De NOP was het Nederlands Onderduikers Paradijs. Jullie kennen dat niet meer, maar dat riet! In Flevoland kreeg ik met dat riet te maken. Dat stond verdikkeme drie, vier meter hoog. Je zag geen moer meer! Nou, en in dat riet kon je dus een hoop dingen doen. De Duitsers keken ook wel drie keer uit om zich daar in te begeven, want die wisten ook donders goed: als hier een paar Nederlanders ons te pakken krijgen en ze kunnen ons op een geschikte manier verdonkeremanen zonder dat iemand dat merkt, dan doen ze dat. Maar dat was uitkijken. Van de jongens die in de polder terechtgekomen zijn, zijn de meeste gewoon gevangen genomen. Op het land waren de ontsnapping- kansen klein. In Nederland zijn er toch nog vrij veel die ontsnapt zijn met behulp van Nederlanders, maar... ja, het had meer kunnen zijn. Maar nogmaals, als burger moest je uitkijken. Er was niet echt een pilotenlijn in Flevoland. Wel vanuit Friesland en daaromheen. En er waren wel connecties met mensen. Ze konden wel eens iemand een tijdje opbergen. Ik denk dat ze dat wel gedaan hebben. Maar een specifieke lijn... er was haast niks daar. Er waren wel plekken in de Noordoostpolder waar de Duitsers ook niet kwamen, maar het beroerde was: hoe krijg je die vliegers daar weg? Met de boot naar Enkhuizen? Dat zal ook wel gebeurd zijn. Ik weet wel dat één van de jongens uit de Liberator die in de Noordoost polder is terecht gekomen hier in de buurt [Baarn] heeft ondergedoken gezeten. Het kon dus wel. Niet op grote schaal. Minder dan bijvoorbeeld in Friesland, maar toch nog zeven man. Het oude land had ook meer uitwijkmogelijkheden en de verbindingen waren wat beter. Want daar zat je natuurlijk mee in de Noordoostpolder. Er was nog geen weg. Ik weet zelf nog wel in de tijd dat ik de polder inging, dat ik plankjes had onder mijn laarzen.



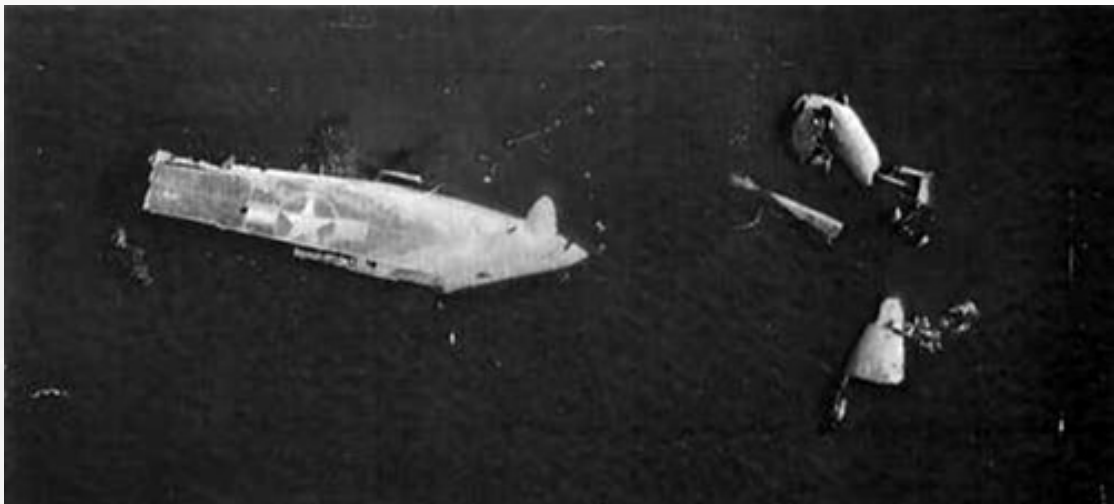
De B24 liberator



Een noodlanding op het IJsselmeer

“Ze dachten dat ze hoger zaten, maar ze knalden er zó in”

Voor de Engelsen was dit water Zuydersea. En een noodlanding op een vlak stuk land is altijd nog een beetje beter dan een noodlanding op het water. De Dinah Might bijvoorbeeld heeft een noodlanding in de Noordoostpolder gemaakt. Dat was niet omdat ze wisten dat de Noordoostpolder een noodlandingsgebied was, dat hebben ze gewoon vanuit de lucht gezien. De Amerikanen hadden wel eens moeilijkheden met hun navigatie. Water zagen ze juist heel goed, maar hun geografische



Tijdens het droogmaken van Zuidelijk Flevoland kwam een deel van het wrak van de B 24 boven water te liggen. De vleugel was goed zichtbaar.

kennis over Europa was aanmerkelijk minder dan die van de Britten. Bij de Britten zaten een hoop jongens van het vasteland, maar bij de Amerikanen lag dat natuurlijk even anders. Er waren wel Amerikanen met een Nederlandse naam, die misschien ook nog wel Nederlands spraken. Die waren er wel.



Nemen we het bekende voorbeeld van de B-24 langs de Oostvaardersdijk. Die werd aangeschoten, vier mannen zijn gesprongen en toen zeiden ze: hé, we zijn boven water. Laten we dan proberen een noodlanding te maken, dan hebben we de rubberboot en alles. Dat hebben ze gedaan. Maar boven water... Vlak boven de grond werkt je hoogtemeter niet, die werkt op luchtdruk. Daar komt bij dat ze altijd opstegen boven land, dus dan heb je referentie aan huizen, gebouwen, en dergelijke. Bij een

noodlanding op het water moest je dus op zicht vliegen. Dan zitten die twee piloten voorin de cockpit en de boordmecano stond daar tussenin. Die had als taak om de luchtsnelheid door te geven, 'we vliegen nu dat', 'we vliegen nu dat', zodat die andere twee naar buiten



De bemanning van de B 24. Charlie Taylor (links onder) was de enige overlevende. De piloot (witte pak) en de andere bemanningsleden overleefden de crash niet.

konden kijken van: hoe hoog of hoe laag zitten we. Nou, die zijn met 120 mijl per uur erin gevlogen. Ze dachten dat ze hoger zaten, maar ze knalden er zó in. Eén heeft het overleefd, Charlie Taylor, de copiloot. De neus van het vliegtuig brak naar links weg en de piloot zat aan de linkerkant, de copiloot zat aan de rechterkant. De piloot kreeg meteen het stuurwiel in zich en was op slag dood. Die andere jongens zaten er vlak achter in de radiohut. Die zijn daar omgekomen. De radio's, munitiebakken, et cetera sloegen eraf met alle gevolgen van dien. Maar Charlie Taylor kreeg alle ruimte. Hij heeft z'n kop gestoten aan het instrumentenpaneel, heeft z'n riemen losgemaakt en hij dreef naar boven. Die kist bleef drijven. Toen is hij er bovenop gekropen, heeft de rubberboot eruit gehaald en daar is hij aan gaan hangen. Zo hebben de Duitsers hem opgepikt. Maar die anderen waren allemaal op slag dood. Alleen om het feit dat ze geen hoogterefereentiepunten op het water hadden.



Bombarderen van steden

“Coventry is het voorbeeld geweest voor de Engelsen hoe het moest”

De Duitsers hadden Polen nodig, dus hebben zij Warschau platgegooid. Dat geldt ook voor Rotterdam, Daar waren géén militaire doelen op dat moment, máár ze moesten Nederland hebben. Met de keus die ze dáár gemaakt hebben, dus doelen in een burgerstad om hun eigen leger te helpen, daarmee hebben ze hun eigen glazen ingegooid. Ze hebben in de bekende Slag om Engeland in het begin zuiver militaire doelen aangevallen. Vliegvelden, havens en noem maar op. Totdat op een gegeven een vergissing begaan is en ze de City van Londen pakten. De City van Londen, het hart van Londen. Toen zeiden de Engelsen: als jullie dat kunnen, kunnen wij dat ook. En die zijn de andere dag naar Berlijn gegaan. Toen werd Hitler boos, want hij had de Duitse burgers voor de oorlog beloofd dat de Engelsen nooit en te nimmer boven Duitsland zouden bombarderen. Hitler heeft toen opdracht gegeven dat ook andere doelen in Engeland gebombardeerd mochten worden. En toen zijn ze de steden gaan bombarderen. Londen is in de nacht van 7 op 8 september 1940 tot en met de nacht van 13 op 14 november 1940, dus 67 nachten achter elkaar, continue elke nacht door honderden vliegtuigen aangevallen. En daarna hebben ze Coventry gepakt.

Coventry kun je vergelijken met Essen. Dat is een grote stad met allerlei fabrieken en dat soort zaken meer. Je kunt nooit en te nimmer deze vaas raken zonder de kamer te raken. Net zo in Coventry. Bovendien hebben ze daar een type bom gebruikt, waar je niet mee kon mikken. Ook een bekend gegeven. Het Duitse woord ausradieren (uitwissen, uitvegen), daar maakten de Duitsers van Wir werden England coventrieren. Ze wisten



donders goed wat ze daar gedaan hadden. Toevallig zat in Londen destijds Bomber Harris, die later commandant werd van het Engelse Bomber Command. En die zei in 1940: 'They're sowing the wind, they're going to reap the whirlwind.' En dat is wat hij gedaan heeft.

Coventry is het voorbeeld geweest voor de Engelsen hoe het moest. Ze wisten vrij nauwkeurig hoeveel Duitse vliegtuigen hadden meegedaan, ze wisten vrij nauwkeurig het aantal bommen, etc. etc., en ze wisten natuurlijk hoe de schade was. En dat is het voorbeeld geweest van de Engelsen. Een koekje van eigen deeg. En als we het nog even over cijfertjes hebben... In Duitsland zijn er tijdens de Tweede Wereldoorlog als gevolg van de bombardementen 600.000 burgers omgekomen. Maar dat zijn niet alleen vrouwen en kinderen. Dat zijn politiemannen, brandweermannen, werkers in de fabriek, etc. En wat denk je van zes miljoen joden, als je die er tegenover zet?

Een goede vriend van mij uit Essen, een geschiedenisleraar, heeft het volgende op papier gezet: op een dag dat in Essen rond de 480 mensen om het leven kwamen door bombardementen, kwamen in Auschwitz twee joden transporten binnen en werden 1452 joden daarvan om het leven gebracht. Hij zegt: we wisten het toen niet, maar we weten het nu wel. Speer gaf volmondig toe dat ze Engeland hadden gebombardeerd. Dat wisten ze onder mekaar ook donders goed. Maar Goebbels was de propagandaminister, die had het over terreurvliegers. En dat werkt nog steeds. Maar dat is niet waar. Speer wist ook dat je geen enkele fabriek eruit kon pakken zonder de rest te raken.

Ik noem een voorbeeld over Coventry. Ik heb een hooglopend verschil van mening gehad met het hoofd van de Duitse geschiedkundige afdeling in Freiburg. Dat was geen kleine jongen. Herr Doktor Boog. Die hield een keer een lezing over de luchtaanvallen, zoals ze op Engeland werden uitgevoerd, waarbij ondersteuning van het leger voorop stond en precisieaanvallen werden uitgevoerd. Ik vroeg waarom ze in Coventry dan luchtmijnen hadden gebruikt. Luchtmijnen wierpen ze af aan een parachute en als je iets aan een parachute neerlaat, kun je er nooit mee richten. Dat wist hij niet, zei hij. Nou, dan gaan we dat toch uitzoeken, zei ik. Het andere jaar kwam hij bij me en zei: Herr Zwanenburg, u hebt gelijk, ze waren er. En toen viel meteen de grond onder het hele betoog van hem uit.

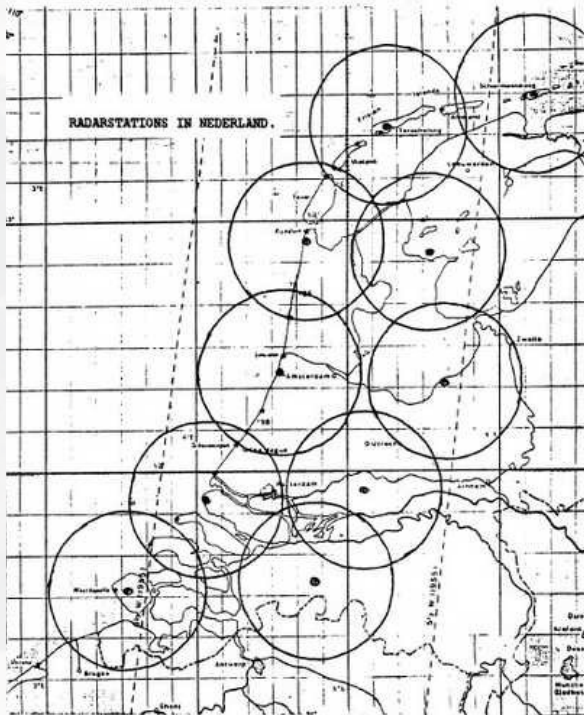


There is safety in numbers

“Er werd uitgeluisterd. Daar kon je niets aan doen”

In het begin hadden de geallieerden natuurlijk niet zoveel vliegtuigen. Ze probeerden zoveel mogelijk doelen tegelijk te pakken. Ze gingen dus met kleine aantallen naar verschillende doelen. Later werd dat anders. Ze werden zelf verstandiger en door Coventry gingen ze de zaken ook anders doen. Grote aantallen in één keer naar één doel om dat een goede klap te geven, zodat ze daar een hele tijd niet naartoe hoefden. De Engelsen hebben een uitdrukking: there is safety in numbers. De Duitse nachtjagers hadden ondersteuning van radarstations. Er waren bijvoorbeeld stations in

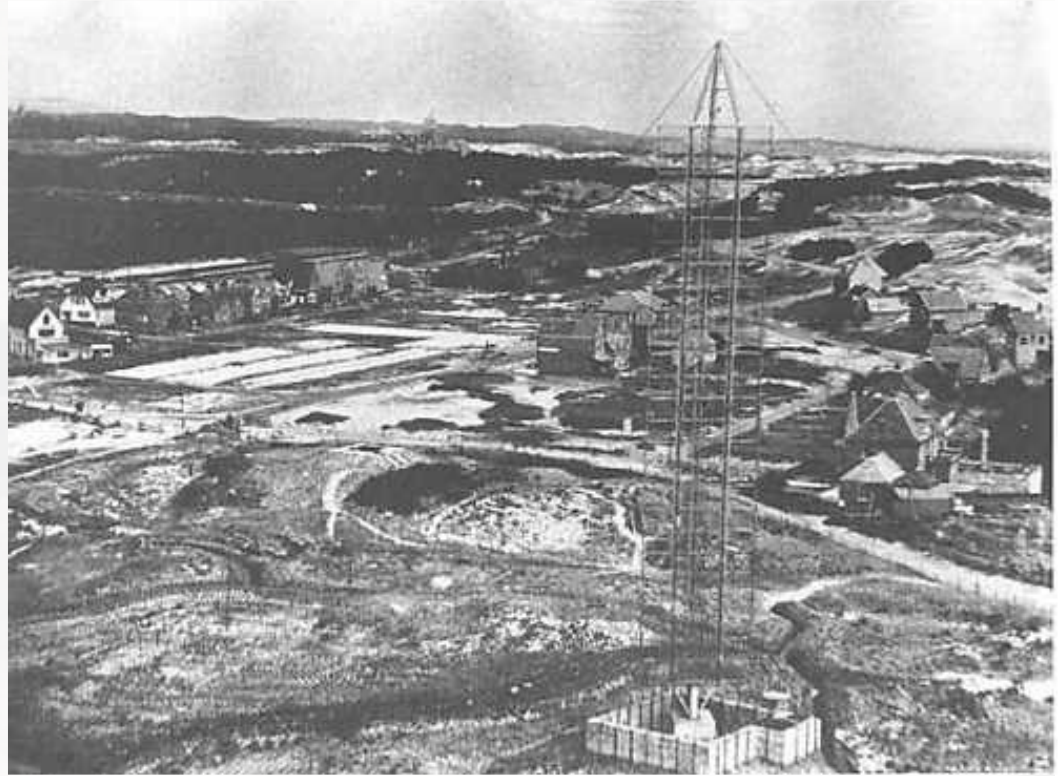
in Harderwijk, in Medemblik en in Gaasterland. Over de hele kust waren radarstations. Maar elk radarstation kon maar één nachtjager per keer bedienen! Dus toen ze over een heel breed front binnenkwamen, konden diverse radarstations diverse nachtjagers bedienen. Toen ze later binnenkwamen in een zo smal mogelijk front met veel vliegtuigen naar één doel, werd dat voor de Duitsers moeilijker, want dan werden veel radarstations gewoon niet gebruikt.



Het bereik van de Duitse radarstations in Nederland



There is safety in numbers. Dat is dus de verandering in de bombardement strategie van de geallieerden.



Radarstation

Coventry is het voorbeeld geweest. Bomber Harris werd in begin 1942 commandant van het Bomber Command en de jongens zijn letterlijk voor hem door het vuur gegaan. Ze mochten hem allemaal. En nog steeds. Ze moeten niet aan Bomber Harris komen, want dan worden ze boos. We moeten even niet vergeten dat het Bomber Command van de Engelse luchtmacht 47 000 man heeft verloren. En daarvan zijn er nog 20 000 vermist. Hoe dat ging?

Er werd uitgeluisterd. Daar kon je niets aan doen, maar voordat je 's avonds in Engeland vertrok, werd er een airtest gevlogen. Daar werd radioverkeer bij gebruikt en dat werd uitgeluisterd aan beide zijden. De Engelsen luisterden naar de Duitsers en omgekeerd luisterden de Duitsers naar de Engelsen. Dus ze wisten het eigenlijk regelmatig als er weer wat aankwam. Maar het doel wisten de Duitsers niet. Dat moesten ze uitvogelen met 'van welke kant komen ze' en 'welke koers vliegen ze'. Later werden er streepjes zilverpapier gebruikt om de Duitse radar van slag te helpen en een hele luchtvloot te suggereren, terwijl er maar tien vliegtuigen vlogen.



De vliegtuigbemanningen

“Als ze Nederland aanvlogen, konden ze de luchtafweer boven Duitsland al zien. En toch gingen ze door.”

In die bommenwerpers zaten een piloot, een navigator, een radiotelegrafist en de schutters, de mensen die de geschutskoepel bedienden. In de grotere vliegtuigen, viermotorige bommenwerpers waar zeven man in zat, waren dat één piloot, één navigator, één bommenrichter, een boordmecano, twee schutters en een radiotelegrafist. Om te vliegen bij de Royal Air Force mocht je wel dienstplichtig zijn, maar je maakte zélf een keus voor de luchtmacht. Je werd dus niet als dienstplichtige bij de luchtvaartbemanning geplaatst. Ze werden niet gedwongen. Die keuze maakten ze zelf. Maar voor die jonge jongens was het natuurlijk ook avontuur. Ik denk dat er in Engeland veel is vergeleken met de Eerste Wereldoorlog, de loopgravenoorlog. Dat was niet best. Anything better than that. De infanterie heeft echt geleden in de Eerste Wereldoorlog en dat was een spookbeeld dat bleef hangen. En zodoende zijn er een hoop geweest van: dat niet, laat mij maar vliegen. Als je dan vlieger of navigator wilde zijn, had je toch een redelijke opleiding nodig. Bij de Amerikanen waren alle vliegers en navigators officieren, maar bij de Engelsen had je ook vliegers die gewoon sergeant waren. Maar dat waren toch jongens, die ook wel een beetje vooropleiding hadden gehad. De schutters, dat waren de hele gewone jongens, die toch wilden vliegen. Dan was dát een vak wat ze konden doen. En als je aanleg had voor radiotelegrafist kon je dat gaan doen. Vaak was dat een dubbelfunctie en werd de radiotelegrafist tevens opgeleid tot schutter. Het waren door de bank genomen hele gewone jongens. Er waren veteranen bij van twintig jaar. Veteraan was je als je de nodige oorlogsvluchten achter de rug had.



Het V-tje hoort eigenlijk aan te geven dat je in oorlogscontact, dus in gevecht bent geweest. De Engelse vliegtuigbemanningen moesten dertig vluchten boven Duitsland maken, voordat ze een tijdje met rust gingen. Met rust bedoelen ze dat ze een tijdje bij een onderdeel kwamen dat opleidingen deed of zo. En dan gingen ze nog een keer. Maar de verliezen waren door de bank genomen vijf procent per vlucht. Reken maar uit, hoeveel kans heb je dan? Theoretisch haal je dan twintig vluchten, dus heb je helemaal geen kans om die dertig vluchten te maken. Ik ken

jongens die het dubbele hebben gevlogen, maar ik ken ook jongens die bij hun eerste vlucht zijn neergegaan. Die nu met een kruisje ergens liggen. De Amerikanen moesten 25 vluchten maken. Het grote verschil was dat de Engelsen 's nachts vlogen



Een geraakte B24 stort neer

en de Amerikanen overdag. Ik heb veel met die jongens gesproken, airgunners die voor de herdenking naar Dronten kwamen. En als ze dan in de gaten hebben dat je zelf ook in de shit hebt gezeten, praten ze wel. Als ze Nederland aanvlogen, konden ze de luchtafweer boven Duitsland al zien. En toch gingen ze door. En waarom? Dat was de vijand! De vijand die Europa veroverd had, die joden vermoordde en noem maar op. Dat gaf hun de motivatie om door te gaan. Het was de vijand die Londen platgegooid had, die Coventry platgegooid had. Er was verschil tussen de Engelsen en de Amerikanen. Bij de Engelse luchtmacht zaten ook heel veel jongens uit de bezette gebieden. Je had Nederlandse afdelingen, Belgische afdelingen, Franse afdelingen, die ook meevlogen. Amerika is nooit bezet geweest. Engeland ook niet, maar die is er wél direct bij betrokken geweest, met de Slag om Engeland. Dat is kantje boord geweest hoor. Ze zijn erheen gestuurd en ze wisten waar ze aan begonnen. Ze hebben één keer een dag gehad, later Black Thursday genoemd, 14 oktober 1943, toen gingen ze naar Schweinsfurt en hebben ze zestig vliegtuigen (B-17's) verloren. Dan praten we over zestig maal tien man. Als je dan in diezelfde formatie zit en je ziet je maten allemaal naar beneden duvelen.

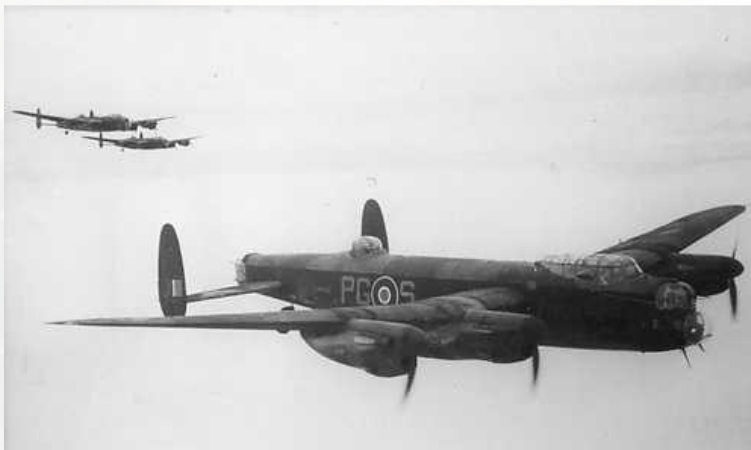


Don't get caught with your pants down

“Gezellig geouwehoer was er boven Duitsland niet bij.”

Ik heb het geluk gehad dat ik een keer in een Lancaster en een keer in een Vliegend Fort heb meegevlogen. Een vlucht naar Berlijn was tien uren vliegen, waarvan tachtig procent boven vijandelijk gebied. Dat was uitkijken geblazen. Door de luchtafweer, daar kon je nooit omheen. Die zag je om je heen springen en je voelde de kist schudden.

En dan nachtjagers, die ze soms niet zagen of soms wel zagen. Nou, vaak met een wrakkenkist terug. Kapotte motoren, terugdraaien. De schutter



Een Lancaster bommenwerper

bovenin zat op een linnen strip met een stukje leer ertussen. Een paar stijgbeugels hingen eraan, waar je voeten in zaten. Nou, dat is geen luie stoel hoor. En daar zat je dan tien uren op. Te turen in het

donker. Als je dat voor je haalt, dan neemt het respect voor die jongens alleen maar toe. Ze deden het. Ze hadden een chemisch toilet aan boord natuurlijk. Als je nu op vakantie gaat, zeggen ze: meneer Zwanenburg, u moet twee uur rijden en dan even aan de kant gaan staan en de benen strekken en zo. Daar was er daar niet bij. De Engelsen hebben een heel oud spreekwoord: don't get caught with your pants down. Laten we eerlijk



wezen: met je broek naar beneden hard lopen is er niet meer bij. De nood moest wel verrekke hoog zijn als ze gebruik maakten van het toilet tijdens een vlucht boven Duitsland. Om de simpele reden dat je daar uit moest kijken. Die schutters zaten in zo'n klein verrot rothokkie, die konden niet bewegen, niks. De piloot zat ook, maar die moest wel blijven zitten. De enige die nog wel eens heen en weer liep, was de boordmecano. Zo vond ik eens een keer in een Stirling in de polder rijgschoenen. Hoge schoenen met veters. En dat terwijl vliegers altijd vliegerlaarzen dragen. Ik ging met die vraag naar een paar vrienden, die airgunner waren geweest. Oh, if anybody had that boots he was the flight engineer. Boordmecano. Want die moest wel door het hele vliegtuig heen soms. En dan waren vliegerlaarzen lastig, maar schoenen niet. Je zat er in je eentje, wist dat er nog anderen in het vliegtuig zaten, maar je zag ze niet. Ze hadden wel radiocontact met elkaar over de intercom. Die bleef natuurlijk zoveel mogelijk rustig, alleen noodzakelijke gesprekken werden gevoerd. En het was dus bijvoorbeeld zo dat de schutter achterin, de reargunner, de piloot aanwijzingen gaf om een bepaalde kant op te gaan als ze van achteren door een nachtjager werden aangevallen. Dat was een samenspel. Die jongens waren op elkaar ingespeeld. Gezellig geouwehoer was er boven Duitsland niet bij. Het was van levensbelang om goed op te letten. Als het enigszins kon, kregen ze een route om de luchtafweer heen. Maar er was echt wel zoveel luchtafweer, dat dat nooit helemaal kon. Als ze met een beschadigde kist terugvlogen, pakten ze het IJsselmeer en dat gat bij Egmond. Dat was een bekend gegeven. Maar take off en landing, en daartussen waren ze aan het werk. En hoe! Die vluchten waren soms dagen achter elkaar. Dat lag ook aan het weer. Als het een keer twee dagen slecht weer was, bleven ze binnen, maar daar werd goed gevlogen hoor. Sommigen hebben bijvoorbeeld drie, vier vluchten achter elkaar naar Berlijn gemaakt. Nou, thank you! Dat is niet niks. Elke keer als je opsteeg, wist je niet of je nog terug zou komen. Daar werd op zich wel aan gedacht, maar jij kwam altijd terug. Met dat optimisme stapte je de deur uit. Ze hadden een uitdrukking voor als er weer één niet teruggekomen was: he is gone for a Burton. Burton was een biermerk. Hij was een biertje aan het halen. Sommigen konden een noodlanding maken, dan hadden ze geluk. De Amerikanen vlogen overdag, en overdag zie je meer dan 's nachts. Die hebben dus naar verhouding vaker een noodlanding kunnen maken. Any landing you can walk away from is a good landing, werd wel gezegd. Boven zee had je echter geen schijn van kans.



Overleven na een noodlanding

“ze kregen instructies dat ze vooral niet moesten gaan vechten, want ze waren nooit bewapend”

De bemanning had geld bij zich, Nederlands, Belgisch en Frans geld. Om eventueel te betalen voor hulp. Het was bijvoorbeeld bekend dat er in Nederland haast geen kleding was, dus dat ze de mensen daar in ieder geval voor konden betalen.



Afbeelding; collectie G.J. Zwanenburg

Noodlanding van een boven het IJsselmeer aangeschoten Wellington. De Nieuw-Zeelandse piloot F/Sgt Gilbertson en twee bemanningsleden overleefden niet. De twee andere bemanningsleden werden gered, 28/29 juli 1942

Ze kregen instructies dat ze vooral niet moesten gaan vechten, want ze waren nooit bewapend. Niet zelf een gevecht aangaan op de grond, want



dat legde je altijd af. Maar als het enigszins kon, moesten ze toch proberen te ontsnappen. Ze kregen ook allerlei hulpmiddelen daarvoor mee. Bijvoorbeeld een klein kompasje dat in een knoop zat. In het beleg van de jas. Ze gingen ervan uit dat ze met Engels wel terecht konden. Dat kon hier in Nederland door de bank genomen wel. In Frankrijk en België weet ik dat niet. En ze hadden supergoeie kaarten mee. Zijden kaarten. Een escapemap. Aan de ene kant Nederland en België en aan de andere kant Italië en het Balkagedeelte, Polen. Die zaten in een bepaald pakje en daar zat geld bij in. Dat geld is nog ondertekend door Rost van Tonningen. Die was toen nog baas van de Nederlandse Bank.

De bekende Rost van Tonningen. Het grijpt allemaal in elkaar. Maar ze hadden dus een soort overlevingspakket mee voor als ze neer zouden storten. Maar ze kregen wel de opdracht om, als het enigszins kon, geen grote risico's te nemen. Er waren wel jachtvliegers later die een pistool bij zich hadden, maar de bommenwerperbemanningen hadden in principe geen wapens bij zich. Ze hadden wel eens een dolkmes bij zich, maar dat was eerder om zichzelf los te snijden van de parachute als ze ergens verkeerd neerkwamen, dan om wat anders mee te doen.



Sgt Rutherford, één van de twee bemanningsleden, die een noodlanding van een Wellington overleefde maar gewond raakte aan beide benen op 28/29 juli 1942.



Een mislukte en een geslaagde noodlanding

“Die jongens zijn er gewoon uitgesprongen in de hoop dat ze boven land terecht zouden komen”

Jongens waren naar Italië geweest. Dat was ook zeven of acht uren draaien. Ze kwamen terug met slecht weer. Slecht zicht boven Nederland, dus geen grondzicht. Ze wisten haast niet meer waar ze zaten.

Toen dachten ze dat ze boven Nederland zaten. Op een gegeven moment was het zo dat ze Engeland niet meer zouden halen met de brandstof, dus dachten ze: laten we maar proberen boven land te springen. En dan zien hoe we neerkomen.

Die kist vloog nog wel, die was eigenlijk niet beschadigd, maar er was alleen een brandstofgebrek.

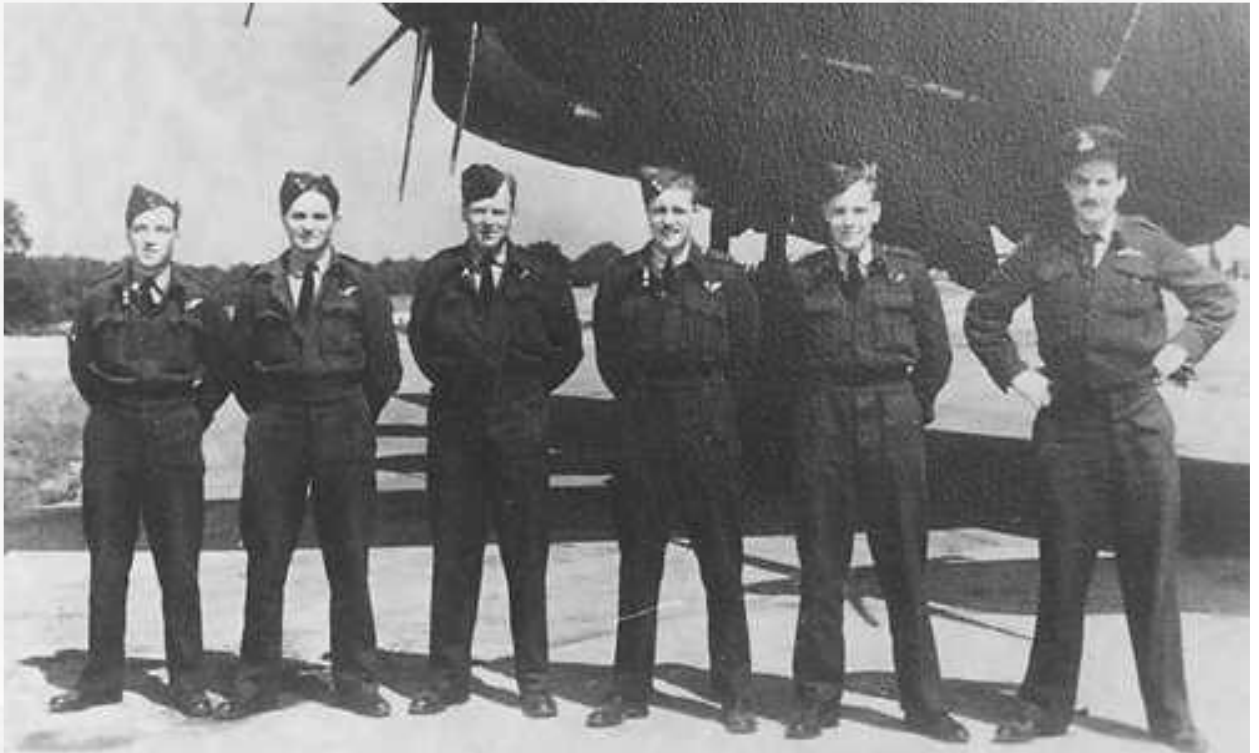
De kist hebben ze op de autopilot gezet, dus die draaide door. De jongens zijn gesprongen. Eén ligt begraven in Harlingen, er ligt er één op de eilanden en een paar zijn nog vermist. Die zijn in het water terechtgekomen met een parachute. Misschien hebben ze wel op een zandbank gestaan bij laag water. En toen werd het hoog.

Die kist vloog dus door, komt binnen bij IJmuiden en bij Amsterdam wordt hij neergeschoten door de Duitse luchtafweer. Bij Landsmeer ging hij de grond in. Jaren hebben ze gedacht dat die bemanning er nog in zat, maar die zat er niet meer in. Die jongens zijn er gewoon uitgesprongen in de hoop dat ze boven land terecht zouden komen, omdat ze geen zicht hadden. Hun dood tegemoet.

Dan heb je goed pech!



Een leuker verhaal gaat over een Halifax die wapens moest droppen boven Friesland. Die moest een noodlanding maken bij Stavoren, in het water. Ze konden in een rubberbootje komen.



Foto; collectie G.J. Zwanenburg

De bemanning van de succesvolle noodlanding in het IJsselmeer bij Stavoren, 14/15 oktober 1944

De navigator werd zenuwachtig en is verdronken, maar de anderen kwamen aan de wal. Ze zijn in de Gaastmeer terechtgekomen. En daar hebben ze de hele winter gezeten. Van oktober tot het eind van de oorlog.

De radiotelegrafist heeft voor de ondergrondse nog contact gehad met Engeland en zo. Dat is een verhaal apart. Er staat een monumentje op de dijk bij Stavoren. Er is een film van, 'Onderduikers in de Gaastmeer', van Omroep Friesland. Een paar jaar geleden is die telegrafist nog weer naar Nederland geweest en toen is dat monumentje onthuld op de dijk bij Stavoren, waar die jongens aan land gekomen zijn.



Onschuldige burgers bombarderen?

“Ze gingen niet uit om vrouwen en kinderen te bombarderen, ze gingen uit om de Duitse industrie te bombarderen”

Als commandant moet je het commando durven of kunnen geven tot een bombardement, waarvan je weet dat er onschuldige burgers door zullen sterven.



De Poolse bemanning van de Lancaster LL801, die in de nacht van 12 op 13 juni 1944 neerstortte in het IJsselmeer. De gehele bemanning kwam om en spoelde aan bij Urk. Vooraan captain F/Lt. Rozanski.

Dat is voor elke commandant moeilijk. Een Amerikaanse vliegman heeft later gezegd: je geeft opdracht voor een bepaald doel, je weet dat er mensen niet terugkeren, maar je moet dat leggen tegenover wat voor schade ze aanbrengen om de oorlog te bekorten. Als je van dat standpunt uitgaat... Bij de invasie in Frankrijk, de Longest Day, wisten ze van tevoren dat daar een heleboel niet van terug zouden keren.



En dan kun je zeggen: dat hadden ze niet moeten doen, dan hadden wij hier niet gezeten.

Die bombardementen op vrouwen en kinderen? Niks, die vliegers zagen geen vrouwen en kinderen. Zij zagen Engeland, wat daar gebeurd was. Zij wisten donders goed wat er aan de hand was. En voor Bomber Harris gingen ze letterlijk door het vuur. Ze hadden geen problemen met die burgers. In zoverre, zij hadden doelen. Je moet het zo zien: ze wisten dat dat gebeuren kon, maar zij gingen niet uit om vrouwen en kinderen te bombarderen. Zij gingen uit om de Duitse industrie te bombarderen. En in elke industriestad in die tijd woonden de mensen er omheen. En daar kun je niet bij stilstaan.

Als je daar echt bij stil blijft staan, heb je geen leven meer. Dus het was een soort beschermingsmechanisme voor die jongens. Dat is ingebouwd. Ze hebben geen burgerdoelen gebombardeerd, ze hebben militaire doelen gebombardeerd. Ze hebben doelen gebombardeerd in steden. En een legitiem doel in oorlogstijd is de oorlogsindustrie. En dat zijn dus spoorwegemplacementen, wegen, havens, en noem ze maar op. Dat zijn allemaal legitieme militaire doelen en die hebben ze aangevallen.

Dat er vlakbij die militaire doelen vaak mensen woonden (veelal arbeiders in de fabrieken) en dat er ook bommen naast vielen, is een ander verhaal. Dat is omdat je niet beter kón op dat moment. Dat bombardement op Dresden was mede op verzoek van de Russen, maar dat vergeten ze erbij te vertellen.

En Dresden was géén open stad, daar stond luchtafweer. En waar rook is, is vuur. Dresden is gebombardeerd door de Engelsen en de Amerikanen, mede op verzoek van de Russen die daar aan het vechten waren, maar die hebben na de oorlog zoveel mogelijk geprobeerd om dat teniet te doen, want zij moesten de Engelsen natuurlijk niet. Dat is een politiek zaakje geworden. Maar van de andere kant hebben ze precies hetzelfde geflikt! Hier staat een stukje over de verwoestingen in de Londense City. Dan praten we over 1940. Dat gebied van de City is volgens neutrale berichtgeving geheel met de aardbodem gelijk gemaakt. De Engelsen hebben pas toestemming gekregen om bommen in Duitsland zelf te bombarderen ná het bombardement op Rotterdam.



Er was geen nette oplossing

“Ik zeg het zo: als ze niet gebombardeerd hadden, dan was Duitsland onverslaanbaar geweest”

Er was geen nette oplossing. Ik zeg het zo: als ze niet gebombardeerd hadden, dan was Duitsland onverslaanbaar geweest. Denk daar maar eens goed over na. En dat vergeten de mensen. Want hier in Nederland zijn ook bommen gevallen, omdat de Duitsers vlak naast een ziekenhuis de V2's neerzetten! Dan deden ze met opzet, niet per ongeluk! En nogmaals: 600 000 burgers, als we ze burgers willen noemen, door de bombardementen.



De motor van een gecrashte Wellington bommenwerper

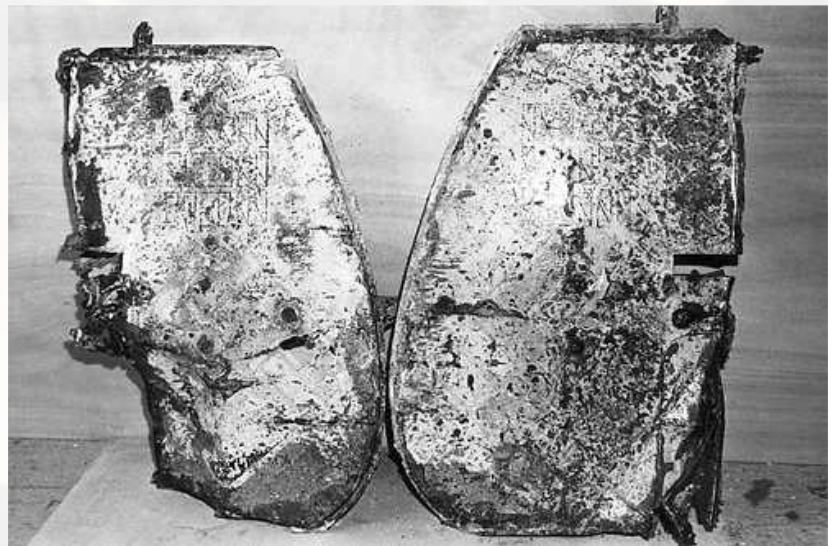
Niet alleen vrouwen en kinderen hoor, politiemensen, brandweerlui, arbeiders in de fabriek, die waren er allemaal bij. En dan alleen al zes miljoen joden. En dan praten we nog niet eens over de twee miljoen

Russen en de twee miljoen Polen, die ze allemaal gewoon letterlijk over de kling gejaagd hebben. Ik ben ooit eens een keer in Duitsland geweest, waar ik de Amerikanen moest helpen bij een berging. En ik was in mijn Nederlandse luchtmacht werkuniform de odd man out, als je begrijpt wat ik bedoel. De vreemde eend in de bijt.



En toen komt er een oudere Duitser op mij af: Wer sind Sie? Nou, ik ben een Nederlander, zus en zo. Toen zegt hij: waarom haten de Nederlanders ons zo? Ik heb bij de bezettingsmacht gezeten en wij hebben geprobeerd ons goed te gedragen. Ik zeg tegen hem: luister eens, in mijn geboortestad waren vijftig joodse families, en daarvan is geen één teruggekomen. Hij keek me aan: oh. En weg was hij. Als je het zelf niet meegemaakt hebt, dat verhaal van dat liedje van die hemelse muziek, dát is hoe wij erover dachten in die tijd. En pas na de oorlog hebben ze ons... Goebbels was dat! Die is met terror vlieger begonnen. Daar moet je niet mee aankomen, met die flauwekul.

We zijn een keer met de airgunners naar Putten geweest, waar die vergeldingsactie heeft plaatsgevonden. Daar hebben we het hele verhaal aan ze verteld. Toen we weer de bus instapten, zei één van die airgunners tegen mij: Gerry, having heard this, I don't regret any bomb I dropped on



De roeren van een Duitse BF-110 nachtjager, die werd neergeschoten door een nachtjager van de RAF.

Germany. Die jongens zijn door Goebbels in het verdomhoekje gegoooid. En dat heeft invloed gehad op hoe er in hun thuisland naar hen werd gekeken. Er zijn nu nog steeds journalisten in Duitsland die de Engelsen daarvoor uitmaken. Er kwam in Engeland een monument voor Bomber Harris. Nou, daar is wat over te doen geweest. Bomber Harris heeft gezegd: 'The Germans thought they could bomb anybody else, but nobody would be able to bomb them. They're sowing the wind, they're going to reap the whirlwind.'

Coventry was het voorbeeld, en dat hebben de Duitsers geweten. Coventry is in deze geschiedenis gewoon een belangrijk punt. Kijk, leuk is anders, maar voor de andere kant was het ook niet leuk! Hier in Nederland zijn ook mensen omgekomen door bombardementen.



Berging van vliegtuigwrakken

“Ik fietste door de Wieringermeer en daar lagen
allemaal vliegtuigwrakken”

De Duitsers deden het in de oorlog. Om de stoffelijke resten eruit te halen en de wapens natuurlijk. Die mochten niet in verkeerde handen vallen. En ook om te kijken wat ze aan boord hadden aan inlichtingen. Radar, of dat soort zaken. ‘Hoe zijn zij bezig?’ En daarom werden die kisten geborgen. Na de oorlog zijn er schrootboeren geweest. Oud metaal was geld waard. De vissers brachten dat ook wel binnen. Dat gebeurde op voorwaarde dat als ze wapens of stoffelijke resten tegenkwamen, ze dat zouden doorgeven. Dat hebben ze ook keurig gedaan.

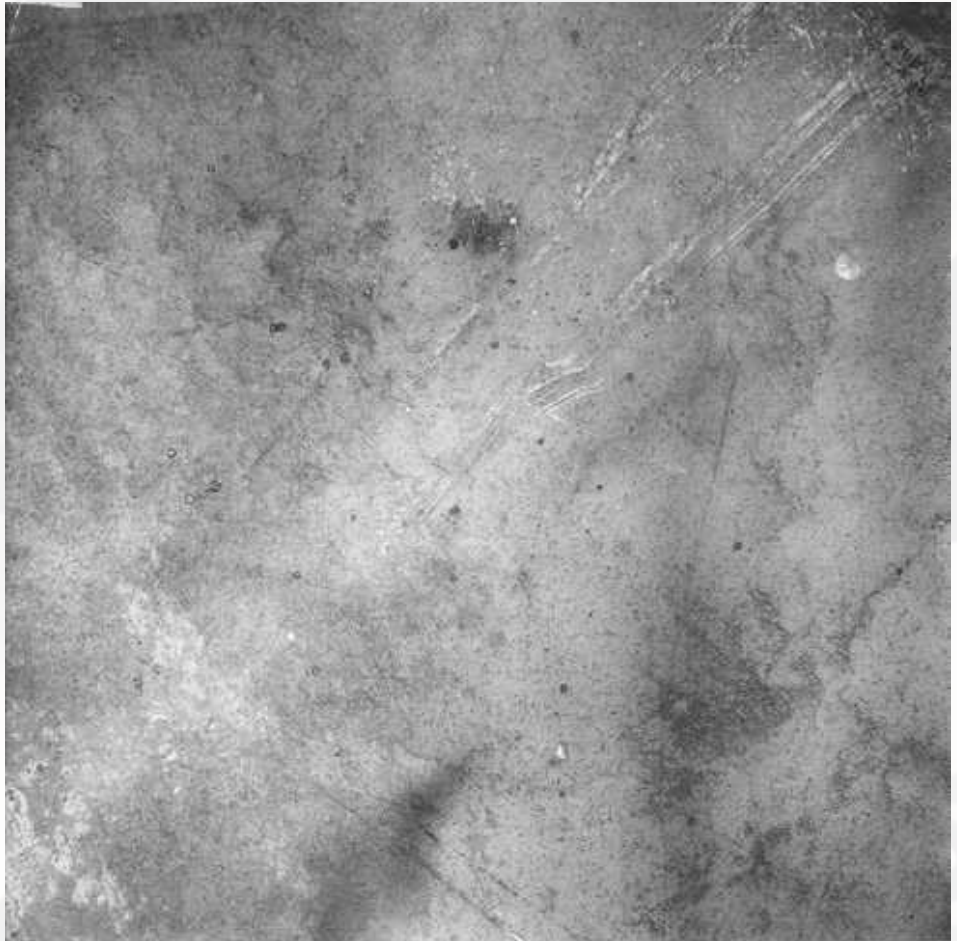
De wrakken in de Noordoostpolder zijn toen ook opgeruimd. Het overgrote deel van de vliegtuigen in Nederland is in die tijd geborgen. Behalve in de polder. In het IJsselmeer zijn vliegtuigen in 1945 en 1946 geborgen door de marine, door de Poolster, dat was een kabelschip van de PTT. Ook de vissers hebben een hele tijd gezocht naar de vliegtuigen die toen nog op de bodem lagen.

De marine heeft ook specifiek gezocht. Ik kan het me nog goed herinneren. In 1951 zijn we getrouwd. Toen ben ik op de fiets naar huis gegaan, de Afsluitdijk over, om haar op te halen. Ik fietste door de Wieringermeer en daar lagen allemaal vliegtuigwrakken. Het was het veld van Rijkswaterstaat waar al die dingen lagen, dus ik ben er nog wezen kijken. Er lagen halve en hele vliegtuigen bij wijze van spreken. Die kwamen allemaal uit het IJsselmeer.

De vissers hadden sleepnetten, die sleepten over de bodem. Dan kon je later de sporen op het land zien en zo kon je ze vinden. Rijkswaterstaat was verantwoordelijk voor een schone bodem, dus als de vissers schade



hadden aan hun netten klopten ze aan. Dat werd dan meteen op de kaart gezet, en dat is de bekende kaart.



06.185.F0415.17046A.10:15N.1000'6"V.10/60 UNCL.

De strepen van de sleepnetten van de vissers zijn duidelijk zichtbaar in de drooggevalle bodem.

Allemaal door vissers die daar visten. Op al die plekken hebben ze het spul er al uitgehaald. Toen de polders droogvielen, is daar de berging van vliegtuigwrakken begonnen. In Oostelijk Flevoland begon dat in 1958. Daar kwam eerst de Hulpverleningsdienst van Binnenlandse Zaken. Die hebben het op de verkeerde manier gedaan in mijn ogen, want ze moesten de rotzooi kwijt, dus blaas maar op. Dat was makkelijk, maar dat was niet de goede manier natuurlijk. Op een gegeven moment werd een Nederlands vliegtuig van de toenmalige Nederlandse luchtmacht gevonden. De luchtmacht werd erbij gehaald. Die bleek een echte bergingsdienst te hebben en zo kwamen die twee elkaar tegen, van 'hier liggen er nog meer'. Toen is in Den Haag besloten dat de luchtmacht, die een eigen bergingsdienst had, de berging van de vliegtuigwrakken in de nieuwe polders zou doen.



Hoe pak je de berging van een wrak aan?

“Je nam een schop mee en keek of er ergens nummertjes op stonden”

Dankzij die wrakkenkaart van Rijkswaterstaat wisten we van tevoren waar ergens wat kon liggen. Daar hield je rekening mee. Ik had een hele goede verbinding met de mensen in de polder en als ze ergens moesten cultiveren gingen we kijken. En dan ging je dus met een locater. Er werden sloten gegraven met grote apparaten en het was natuurlijk niet de bedoeling dat daar dan iets zou liggen. Dan ging je aan het werk. Draglines erbij, allerlei apparatuur. Dingen als dieplepelaars en zo. Maar in het begin ging het bij wijze van spreken nog met een schop. Eerst zaten die wrakken in het riet. De hele polder heeft onder het riet gezeten. En pas toen ze begonnen te maaien en te cultiveren, kwam je de zaak tegen. Als dat riet dus afgebrand werd, dan pas kwamen de spullen bloot. En dan ging je kijken. De helikoptervliegers van Soesterberg moesten regelmatig oefenvliegen en dan gingen ze kijken. Dan kreeg ik weer een telefoontje dat er ergens wat lag. En daar ging ik dan naartoe. Dat was dan een stuk metaal dat boven de grond uitstak. Je nam een schop mee en keek of er ergens nummertjes op stonden. Ik zocht naar partnummers om het type vliegtuig vast te stellen. We wisten door onderzoek wat voor vliegtuigen er in het IJsselmeer neergekomen waren. En dan ging je elimineren. Steeds verder nummertjes zoeken. Een vliegtuigwrak kon je duidelijk herkennen aan het metaal. Je moest dus alle vliegtuigen uit die tijd kennen. En daar was ik redelijk van op de hoogte. Maar als er een wrak gelokaliseerd was, ging je erheen. En aan de hand van het ontginningsschema in de polder werd het geborgen. De B-24 bij de Oostvaardersdijk was in 1968 al bekend. Toen ben ik er al geweest. Maar die hebben we pas in 1975



kunnen bergen, in samenwerking met de Rijksdienst IJsselmeerpolders en Zuiderzeewerken.

Alles werd opgeruimd. Spullen die herkenbaar zijn voor een leek moet je niet weg doen. Die moet je gewoon bewaren. Als wij naar de schoolkinderen in Dronten gaan, nemen we ook altijd een kist met herkenbare wrakdelen mee om aan die kinderen te laten zien. Die mok die daar staat heb ik in een vliegtuig gevonden. In stukken, hij is weer aan elkaar geplakt. In die mok zat een scheerapparaat en een

tandenborstel. Want als je met je vliegtuig in de mist de weg kwijtraakte en je moest uitwijken naar een andere basis, had je dat in ieder geval bij je. Ze hadden ook wel eens de nylonkousen van hun vrouw om, als sjaal. Ze hadden stugge leren vliegerkleding aan en als je leren vliegerkleding aanhebt in de kou, wordt dat spul hard. Iets zachts om je nek was dan functioneel. Het was een herinnering aan zus, en het was nog goed ook. Dat zijn jongens onder elkaar hè, dat zijn militairen. Alleen al de naam van dat vliegtuig: Dinah Might. Dinah zou wel eens willen en dan heb je dynamiet. Dat is een klein beetje humor wat ze hadden. En dat hielp ze door de ellende heen.

Ik was radiotelegrafist en ik kon dus heel goed met cijfertjes overweg. En je moest frequenties kennen en al dat soort zaken meer. Op een gegeven moment kwam ik er achter dat alles; auto's, boten, vliegtuigen, die hebben allemaal eigen partnummers, onderdeelnummers. en kwam ik nummers tegen. Die stuurde ik dan op en dan kreeg ik informatie. En zo is het begonnen. Identificeren. Zodoende kon je meteen het type vliegtuig herkennen. En dan wist je meteen: is het een jager, is het een bommenwerper, is het een nachtjager, is het alle twee geweest. Ik noem maar wat. We moesten dus uitvinden welk vliegtuig het precies was. Elk vliegtuig heeft, net als een auto, zijn eigen nummer. En daar zocht je dan naar. Die nummers vond je dan wel.



Tijdens de berging (1973) van de Ju-88 die crashte in de nacht van 21 op 22 april 1944, kwamen Britse militaire en luchtvaartattachés op bezoek (rechts de heer Zwanenburg)



De berging van de B24 bij Oostvaardersdijk

“Dat was voor hem een emotionele zaak, want na 32 jaar zag hij zijn vliegtuig weer terug. ‘Oh boy, oh boy’”

Ik denk dat die B-24 bij de Oostvaardersdijk wel de grootste berging geweest is. We hebben één van de overlevenden erbij gehad, de copiloot Charlie Taylor. Hij was de enige overlevende van die mislukte noodlanding boven zee. Omdat ik die kist had geïdentificeerd aan de hand van het

nummer wat erop stond, heb ik geprobeerd om in Amerika de bommenlading en al dat soort zaken meer te achterhalen. Toen bleek dus dat de overlevende van toen nog leefde. Die hebben ze opgezocht en de NCRV heeft er een film van gemaakt, ‘Liberator boven water’ en ‘De tijd stond even stil’. Charlie Taylor is toen naar Nederland gekomen op kosten van de NRCV en die is bij ons op het wrak geweest. Ik heb hem daar ontvangen en we hebben gepraat. Dat was voor



Copiloot Charlie Taylor (links) ziet na 32 jaar zijn vliegtuig terug. Naast hem bergingsofficier Zwanenburg, 1975



hem een emotionele zaak, want na 32 jaar zag hij zijn vliegtuig weer terug. En hij wist op dat moment dat zijn maten er nog inzaten. Hij heeft ze niet gezien hoor. Het wrak was niet drooggevalen. We hebben een hele zanddam moeten maken en een grote bouwput om de stoffelijke resten eruit te halen van vijf mannen. En toen hebben we de kist naar de wal getrokken met behulp van tanks. Maar hij is dus bij ons geweest toen we bezig waren om die cockpit een beetje leeg te maken. Hij heeft zelf geen stoffelijke resten gezien, dat wilde ik niet. Het enige wat hij zei was: 'Oh boy, oh boy.' Hij was zich denk ik bewust van het feit dat zijn maten er nog in moesten zitten. Vrienden en familie hebben altijd nog een beeld van hoe iemand was toen hij nog leefde. Het is altijd mijn stelregel geweest dat je dat beeld niet moet verstoren met het laten zien van stoffelijke resten. Hij was heel emotioneel. Ik denk vanwege het feit dat hij de sole survivor was. Het waren zijn vrienden tenslotte. De jongens waarmee je in de shit hebt gezeten, dat vormt één club. Ze kenden elkaar en samen door dik en dun, dat schept een band. En ze maakten samen dingen mee. En als dan na 32 jaar het hele verhaal weer opkomt...

Hij heeft in
krijgsgevangenschap
gezet en is teruggegaan
naar Amerika en aan het
werk gegaan. En eigenlijk
een beetje alles vergeten.
Je stopt het weg. Lang niet
iedereen kon er na de
oorlog met iemand over
praten. Maar dat hoefde
ook niet altijd. Als je werk
had, dan was het goed.

Maar naderhand, als je wat ouder wordt, dan komt het toch weer terug. En helemaal als je net als Charlie geconfronteerd wordt met wat daar gebeurde. Toen hij in Nederland was, zijn ze met hem en zijn vrouw naar Margraten gegaan. Toen zijn ze bij de graven geweest van de jongens die toen al begraven waren. Die waren aangespoeld. Drie man. En wij hebben nog steeds kerstkaartencontact met z'n allen. Hij heeft het verhaal gehoord en weet nu hoe het gegaan is. En er is voor hem rust gekomen.



Rondom de cockpit werd een bouwput gemaakt, omdat men hier verwachtte stoffelijke resten van bemanningsleden te vinden, 1975



Persoonlijke voorwerpen in wrakken

“Vermist is erger dan dood”

Vermist is erger dan dood. Dat is gewoon zo. Als je niet weet hoe of wat, is het veel erger. Wij hebben wel eens gedacht dat het openrijten is van oude wonden, maar dat is pertinent niet waar. De jongens die bij de berging zijn gevonden, zijn naar Amerika gebracht om daar begraven te worden. Amerikanen hebben nu nog de keus of ze begraven willen worden in Europa of in Amerika. En ik heb nog een stukje uit de krant van ‘Airman finally comes home’. En in die film Some of our airmen... are no longer missing praat de broer van die vlieger, hoe hij het beleefd had dat er iemand aan de deur kwam om te vertellen dat zijn broer gevonden was. Dat zijn emotionele zaken. En het viel niet altijd mee. Als je ‘vermist’ dus om kon zetten in ‘hij is daar en daar begraven’ is dat een soort bevrijding. En het is zelfs nog zo dat bij sommige mensen, vooral in Duitsland is dat zo, de gewoonte bestaat om één keer per jaar of vaker naar het graf te gaan van een goede bekende, om daar te vertellen wat er het afgelopen jaar gebeurd is. Als je dan niet zo’n graf hebt, kun je dat niet doen en dat is nog weer erger. Je vond van alles. Menselijke dingen. Die mok bijvoorbeeld. Maar het simpele feit dat je dus een paar rijgschoenen vindt met wat erin, dat betekent dat je pertinent iemand hebt. Wie van de bemanning droeg nou dat soort schoenen? Ze hebben namelijk allemaal vlieglaarzen aan. Nou, de flight engineer. En dan kon je het achterhalen. Ik was dus tevens verantwoordelijk om te kijken naar welk deel van het vliegtuig werd gevonden en met wie. Als je delen van een geschutskoepel achterin vindt, kan het de piloot niet zijn en als je delen van de cockpit vindt, kan het de staartschutter niet zijn. Daar moest je allemaal naar



kijken. Munten hadden ze bij zich. Gouden ringen. Sleuteltjes van kastjes. Dat soort zaken. Geen idee wat voor kastjes. Hoeveel kastjes heb je?? Engels geld uit die tijd. Dat vind je. Maar dat kun je niet terugvoeren op een persoon. Dit is een papiertje van een radiotelegrafist. Als je zit uit te luisteren, dan zit je te tekenen. Dan doe je wat. Dat heb ik zelf ook gedaan. Maar hij heeft zichzelf getekend. Het is een indiaan. Er zaten een hoop indianen bij de verbindingdienst, want die spraken onder elkaar indiaans. En dan kon de vijand het niet verstaan. Snap je? Zo werkt dat. Dit engeltje van zilverpapier hebben we een keer gevonden in de portemonnee van een vlieger. Hij was een paar maanden daarvoor getrouwd en het had op de bruidstaart gezeten. Dat zilverpapier engeltje is naar de weduwe gegaan. Als je persoonlijke dingen vond en je wist van wie ze waren, dan gingen ze terug. Maar wij hebben zelf nooit contact gehad met de mensen. Wij hadden contact met de gravendiensten en die gaven dat door aan de officiële instanties. Ik moest mijn handtekening zetten onder de identiteit van het vliegtuig, dan ging het naar de ambassade en die regelde het verder met de overkant. Wij kwamen in principe niet direct in contact met de familie. Ik heb wel eens met families gesproken. Ik ben bijvoorbeeld een keer met een vrouw uit Engeland naar de plek gegaan waar het vliegtuig van haar broer was neergekomen.

Found Airmen Coming Home At Last

The remains of a New Martinsville man and a Paden City man were found in the wreckage of a World War II bomber which crashed 32 years ago in the Netherlands' Dutch Sea.

Eugene Miller, president of Viking Glass Co. in New Martinsville was notified by the Department of the Army that the remains of his brother, Flight Officer Kent Miller, pilot of the aircraft, were found in the wreckage.

Also recovered from the wreckage were the remains of former Paden City resident Second Lt. Frank A. Passavant. According to an advisory from the adjutant general's office, Passavant was listed as navigator on the B-24 bomber which crashed into the Dutch Sea on Dec. 22, 1943 while on a return trip from a bombing mission over Munster, Germany.

The wreckage was discovered by

the Dutch government, which, in the past several years, has been in the process of draining the Dutch Sea in order to reclaim the land for its use.

Records show that the B-24 aircraft had 10 crew members when it went down, with one crew member, the copilot, surviving the crash and the remains of four other crewmen washed ashore at various times during the next six months. This left five crewmen to be accounted for — Miller, Passavant, the bombardier, ball turret gunner and the radio operator.

Miller was a 1940 graduate of Magnolia High School in New Martinsville.

Arrival of the remains and subsequent services and burial will be within the next two weeks.



KENT F. MILLER



Eén grote klap en alles was stil

“Je ziet zo’n vliegtuig neerkappen in zee. En je doet er niets aan”

Hoe gebeurde dat? Nou, die kisten klappen naar beneden en je hoort die motoren janken en één klap en alles is stil. En wij gingen als jongens kijken, zo waren we natuurlijk wel. Ik ben op een veld geweest, een paar dagen nadat een vliegtuig daar neergestort was: allemaal kleine brokjes. Zelfs nog stukjes mens die daar lagen. Ik weet nog dat ik daar een vliegerembleem vond en daar stond op ‘RAAF’. In 1943 wist ik nog niet dat dat Royal Australian Air Force betekende. Maar die kist was finaal aan splinters. Finaal aan gort. Later, toen ik met mijn bergingswerk begon, kreeg je ook Duitse stukken en daar stond dan in: lichaamsdelen van zeven man in één kist. Dat betekende dus dat alles finaal kapotgeslagen was. Daar vind je niks meer van. Als één van die lui vermist geweest zou zijn, dan vind je hem niet meer. En die lui zijn dan begraven in wat je noemt een gezamenlijk graf. Wat er nog van over is, is daar begraven. En de namen staan erop. Maar er zijn nu mensen die denken dat op de plek van de crash nog iets moet liggen. En dan gaan ze zoeken en dan vinden ze niks. Nee, natuurlijk niet! Want dat waren de omstandigheden, die kennen de oorlog niet meer. Ik heb het bij ons in Harlingen gezien, die kist is dan op het land terechtgekomen, twee overlevenden en drie waren eruit gesprongen boven zee. De reddingsboot is nog uitgevaren, maar die heeft ze niet gevonden. Die jongens zijn nu nog vermist. De oorlog was wel een beetje een spannende tijd. Kijk, ik was twaalf toen de oorlog begon. Oud genoeg om wat mee te maken en toch nog jong genoeg om er hier en daar tussendoor te scharrelen. Je vermaakte je wel een beetje. Bovendien, we woonden in Harlingen, een havenstad. Er werd gevist. En de Duitse



Kriegsmarine lag ook in de haven. Die hadden ook een hoop vissersboten ingepikt. Maar gek genoeg zaten daar zeelui op. Dat waren door de bank genomen geen felle nazi's. Ik heb het zelf gezien allemaal. Ik heb lijken zien aanspoelen. Dat soortzaken interesseerde ons. Ik weet nog goed dat in 1934, toen was ik zes, wij een keer uit van huis waren naar Den Haag. Toen mocht ik 's avonds opblijven. Want dan kwam er een vliegtuig over en dan kon ik de lichtjes zien. Tien jaar later telden we er tweeduizend op een dag! De burgers waren er dagelijks bij betrokken. Ze zagen vliegtuigen neerstorten, ze zagen luchtgevechten. Ik heb zélf luchtgevechten gezien. Daar loop je 's avonds en je hoort die vliegtuigen, die nachtjagers, je ziet die vliegtuigen in brand vliegen, er vliegen brandende stukken naar beneden... Je ziet zo'n vliegtuig neerklappen in zee. En je doet er niets aan. Zo ging dat in die tijd. Nederland zat vol met nachtjagers. Leeuwarden, Gilze-Rijen, Twente en Venlo, dat waren de vier nachtjagervelden.

We waren aan het schaatsen in februari 1941. We zijn van Harlingen naar Bolsward, van Bolsward naar Makkum en van Makkum weer naar Harlingen geschaatst. Op zaterdagmiddag, want op zaterdagochtend moesten we nog naar school. Dertien was ik. We waren Bolsward



Hurricane

net voorbij, op weg naar Makkum, en we horen een vliegtuig. Rotweer was het, miezerig. Vliegen met dit weer, hé, hoe kan dat nou? En we zien hem, het was een Engelse jager, ik herkende het type, een Hurricane. Als ik mijn ogen dichtdoe, zie ik hem nog. Hartstikke laag. Hij zwaaien, wij zwaaien. Iets apart. Daar is maanden over gesproken. Na de oorlog ging ik alles natrekken. Een vriend van me zei: Gerry, he couldn't be there. He didn't have the range. Hij kon zo ver niet vliegen. Hij was achter een Duitse jager aangezet vanuit Engeland en door het slechte weer de weg kwijtgeraakt. Boven Friesland zat hij alweer op een westkoers richting Engeland, maar hij had geen benzine genoeg. En halverwege de Noordzee heeft hij doorgegeven dat hij het niet ging redden. Hij is nog vermist. Dat is iets, als je dat gezien en meegemaakt hebt, dan vergeet je dat je leven niet meer. Dat is één van de redenen geweest waarom ik me met de luchtoorlog ben bezig gaan houden. Dat begon met de research rondom Harlingen. En later ben ik dus bij de luchtmacht gekomen als bergingsbaas, doordat ik al die kennis had.



Dat brommen in de lucht gaf moed

“Het waren *díe* jongens die je hoorde, en het waren *díe* jongens die je dood zag gaan”

Amerika kwam in oorlog vanwege Japan. Er waren een hoop Amerikanen die wel in de gaten hadden dat *dé* boosdoener in Europa zat. Dat was Duitsland. Maar het is inderdaad een feit dat de Amerikanen de oceaan zijn overgestoken om hier mee te helpen Duitsland te bestrijden. Die jongens in die vliegtuigen kwamen overal vandaan, alle rangen en standen. Bij de Amerikanen waren de piloot, de navigator en de bommenrichter officieren. Die hadden een hogere school gehad. En de anderen waren onderofficier. Vliegend personeel was minimaal sergeant. Ze verdienden meer, omdat ze meer risico liepen dan een sergeant die gewoon bij het grondpersoneel zat. Maar de Duitsers maakten daar weer misbruik van door te zeggen: Sie fliegen für Dollars. Het was een machtig gezicht als je dat overdag zag vliegen. 's Nachts hoorde je de Engelsen, maar je *zág* ze overdag! Tweeduizend hebben we er geteld in augustus 1944. Dat houd je toch niet voor mogelijk. In die tijd was dat iets aparts. Je mocht er niet naar zwaaien of zo van de Duitsers, dus daar keek je wel drie keer voor uit. In het begin hebben de Duitsers geprobeerd om het Nederlandse volk 'om' te krijgen, zo van: ga nou maar met ons mee, want we hebben Engeland verslagen. Behalve... elke nacht waren die jongens er weer! En dat geluid zei van: we zijn er en we doen er wat aan. En dat werd steeds meer. Dat gaf moed. Waar die interesse vandaan komt? Omdat je dat als jongen meegemaakt hebt. Ik heb je verteld van die kist die we zagen vliegen. Drie weken daarna, op een zondagmiddag, hoorden we een vliegtuig en een klap. Boem. Bom in de haven. Geen luchtalarm, dus iedereen ging naar de haven. Kijken. De hele haven stond zwart van de



mensen. En twintig minuten later komt er een Engelse kist aan en ik herkende het type, een Beaufort. Hij zat hartstikke laag. En iedereen zwaaien en zij zwaaien en weg! Na de oorlog heb ik contact gekregen met die piloot. En die zei tegen mij: You were a couple of bloody... I might have dropped my second bomb! Dat heeft ie dus niet gedaan en dat heb ik hem ook gezegd. Maar ik bedoel maar: het is dát deel van de oorlog waar je in de bezette gebieden mee te maken had. Het waren díe jongens die je hoorde, en het waren díe jongens die je dood zag gaan. Je zag ze sneuvelen.



Die strepen in de lucht was altijd een mooi gezicht!

Het werd opgedrongen, voor jonge jongens was er niks anders. Die konden nergens naar toe en de luchtoorlog was het enige spannende wat voor hen gebeurde. De scholen waren bezet, want Harlingen was een havenplaats en in al die scholen zaten militairen. Ik kende alle vliegtuigen in die tijd. Dat had mijn interesse en die van de andere jongens. En in Friesland hadden we een polsstok, dus je ging dwars door het land ernaar toe. En ik kan me nog goed herinneren dat we bij een vliegtuig waren om spullen weg te pakken en toen 'Was machen Sie da?'. Duitse schildwacht. We zeiden: 'nur gucken', want we mochten er eigenlijk niet zo dicht bij komen!



Vliegtuigwrakken als tastbare geschiedenis

“Als je zoveel jaren later stoffelijke resten van iemand vindt, denk je wel even na”

Ik ben erin gerold. Ik was telegrafist bij de Marine Inlichtingendienst. Dat was heel wat anders en ik werkte in Amsterdam. In 1962 werd er een vliegtuig geborgen in het Volewijck Park. Daar ging ik natuurlijk kijken. De gravendienst bleek daar bezig te zijn, en de luchtmacht. Ik had al uitgezocht welk vliegtuig daar neergestort moest zijn. Dat wist ik van tevoren. En toen zag ik bepaalde stukken die ik kon herkennen als zijnde van dat type. Toen kon ik twee en twee aan elkaar knopen. Door de kennis die ik al had, was het vrij makkelijk om dat rond te krijgen. Van de luchtmacht heeft men mij toen gevraagd of ik zou willen helpen. Ik had eigenlijk al een heel archief van in Nederland neergekomen vliegtuigen. En in 1967 ben ik naar de luchtmacht overgestapt als bergingsofficier. Die overstap naar de luchtmacht heeft vijf jaar geduurd, want in die tijd van de Koude Oorlog was de geheime dienst ook een vitaal vak, zal ik maar zeggen. Ik was als burger bij de marine, en toen ging ik als burger bij de luchtmacht. Ik heb bij de luchtmacht altijd plezier gehad van mijn marine tijd, want als wij een eigen vliegtuig verloren hadden, wat ik dus ook op moest ruimen, ging ik met de mijnendienst mee. Dus ik heb zelf ook wel gevaren. Zodoende die interesse.

Als interceptietelegrafist zit je vaak aan een toestel te draaien. Luisteren, luisteren, luisteren. Naar een ander deel van de wereld. Je kunt je heel goed concentreren en snuffelen in boeken en oude geschiedenis vind ik helemaal niet erg. Dat moet je kunnen. En anders lukt het gewoon niet. Wij brengen de jongens weer thuis. Kijk, die jongens zijn vermist. Ze hebben hun leven gegeven voor ons. En je kunt gewoon iets terugdoen. Ik



kon er goed tegen, maar het was toch wel emotioneel zo nu en dan. Wat ik dus ook moest doen, en wat ik ook altijd probeerde, was om bij een berging te reconstrueren wat er gebeurd was. Want dan pas wist je precies wat je eventueel tegen zou kunnen komen. Ik was ook de enige die de identiteit van de kist wist tijdens de berging. Daar werd niet over gesproken. Ik had een goede ploeg hoor, dat was het punt niet. Maar je kon daar niet over praten, want ik vind dat je met stoffelijke resten tweehonderd procent zekerheid moet hebben en anders moet je het niet doen. Pas nadat ze begraven waren, werden de mensen ingelicht. Nadat het officieel helemaal rond was.

Als je zoveel jaren later stoffelijke resten van iemand vindt, denk je wel even na. Maar je weet dat dat gebeurt. De jongen van de gravendienst legden de stoffelijke resten op een rijtje, ik legde de spullen uit het vliegtuig op een rijtje. Want als je in een vliegtuig vier of vijf man vindt, moet je wel uitzoeken wie wie is. We hebben allemaal een skelet, maar alle skeletten zijn verschillend. Net als DNA, maar dat was er toen nog niet. Daar keken zij naar. Maar ik zorgde altijd dat de gravendienst de papieren kreeg, en zij konden alleen maar zeggen: dat is die en dat is die. En pas later werd dat naar de ambassades gestuurd en die zorgde ervoor dat het aan de overkant bekend was. Het is niet altijd een skelet wat overblijft na al die jaren. Dat ligt aan de grondsoort. Als het veen is, dan vind je meer. Maar dan is het gauw verdwenen als je het boven haalt. Ik heb een keer een Amerikaanse jager uit het station van Hoogeveen geborgen, en daar was meer. Maar in de polder vind je alleen maar 'schone' botten. Als we stoffelijke resten vonden, was het in zoverre een geruststelling van: we doen het niet voor niks. Dan was de reden weer duidelijk. En op die manier geeft het dan ook moed om door te gaan. En het went een beetje, nooit helemaal.

Ik ben van buiten gekomen en in het vak gerold omdat ik er zo'n interesse in had en het kon doen. De gravendienst was ook niet makkelijk, maar ja. Voor hen was het ook de motivatie om mensen te kunnen identificeren. Als je vrouw niet achter je staat, kun je het ook niet doen. Mijn vrouw ging nooit mee met een berging, maar jaren geleden is er een vliegtuig geborgen en mijn opvolger vroeg of we kwamen kijken. Toen is zij mee geweest. De eerste keer dat ze erbij kwam snoof ze en zei ze: zo stonk jij ook als je thuiskwam. Het was een speciaal luchtje van olie, benzine en grond door elkaar. Dat rook je gewoon.



Moeten we blijven herdenken?

“Als je de lessen van de geschiedenis vergeet,
zullen die zich herhalen”

Ik vind het leuk om de kinderen van de scholen in Dronten achtergrondinformatie te geven. Over de luchtoorlog en dat soort dingen. Als je een monument moet onderhouden, moet je toch weten waar het voor staat. Ik vertel dan wat die oude mannetjes die elk jaar komen hebben gedaan. Dat die daarboven vlogen. Je hebt dingen bij je die je kunt laten zien. De meeste kinderen vinden het wel heel erg interessant. Ik heb ook een keer van een klas een schriftje gekregen, want elk kind van de klas mocht na de tijd er wat over schrijven. Vaak hebben ze van tevoren ook projecten. Hoe ze het beleefden, en wat ze vonden. Luchtoorlog is een beetje avontuurlijk, dus dat spreekt ze wel aan. Maar je vertelt ook over de mindere kanten, dat die jongens tien uur zo moesten zitten en zo. De mensen begrijpen nu niet meer hoe het toen was. Zo zijn een aantal mensen gevangen genomen in Harlingen, in januari 1945. Die kende ik goed. Onze naaste buurman, de vaders van twee goede vrienden. En ik correspondeer nu nog steeds met de zoon van een van hen. Allemaal naar Neuengamme en geen een is teruggekomen. Ze waren zogenaamd bij de ondergrondse. Per ongeluk. Het waren vaak kerkelijke mensen. Maar dat ze erg rare dingen gedaan hadden, nee. Maar ik kén ze allemaal! En dat doet dan iets met je. En dat zijn allemaal dingen die je dus in moet calculeren. En je zegt dan ook: hoe lang moet je doorgaan met herinneren. In ieder geval zolang er nog mensen zijn die de Tweede Wereldoorlog bewust hebben meegemaakt. Zolang. En daarna nog? Ik denk dat je het daarna aan de kinderen moet overlaten. Maar kinderen leren tegenwoordig weer meer over de oorlog, dan de voorgaande jaren. Toen



leerden ze helemaal niks over de oorlog. Ze doen het nu allicht al wat beter. Als kinderen niks van de oorlog weten, hoeft herdenken ook niet. Maar als ze het gaan leren en ze gaan zich erin verdiepen, dan wel. Een wereldwijd bekend gezegde is: 'als je de lessen van de geschiedenis vergeet, zullen die zich herhalen'. Alleen al daarom zou je moeten herdenken!



Het Vliegersmonument in Dronten is de propeller van de Britse Lancaster ED 357 van het 12e squadron. Achter de propeller staat een gedenkmuur met een ingemetselde plaquette. De tekst op de plaquette luidt:

'TER NAGEDACHTENIS
AAN DE GESNEUVELDE
GEALLIEERDE VLIEGERS
1940 - 1945'.

Dat monument in Dronten is er gekomen op verzoek van de mensen in Dronten. Overal in Nederland, in elk klein dorpje, staat een monument, opgedragen aan de slachtoffers van de Tweede Wereldoorlog. Maar in Dronten zeiden ze: De jongens die jullie hier vinden, dankzij die jongens kunnen wij hier wonen en werken. En zo is dat er gekomen in 1965. Ik heb geen één herdenking gemist, elke vier mei sinds 1965.