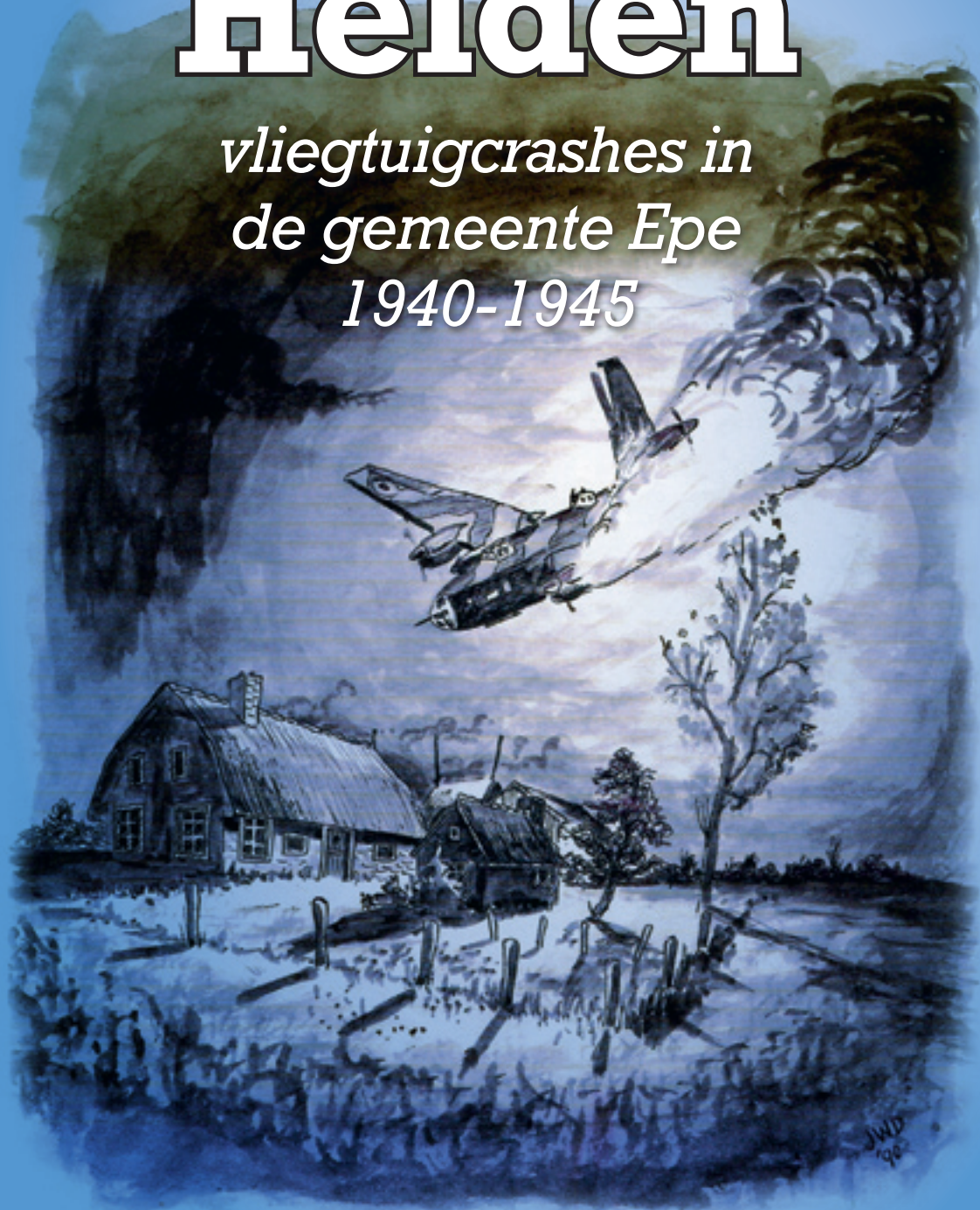


Gevallen Helden

*vliegtuigcrashes in
de gemeente Epe
1940-1945*



Gerrit en Silvie Kamphuis

Voorwoord

Mijn vader had altijd al een interesse voor vliegtuigen en geschiedenis en met name de Tweede Wereldoorlog boeide hem al van jongs af aan. Hij voelde zich dan ook onmiddellijk aangesproken, toen hij de oproep in het blad van de Wilhelminavereniging Epe bij '50 jaar bevrijding' las. De Wilhelminavereniging sprak de wens uit om alle crashes in de gemeente in kaart te brengen en te publiceren in één compleet boek.

Mijn vader startte zijn onderzoek in 1995 met het doorspitten van het streekarchief in Epe, het verzamelen van gedeclassificeerde officiële documenten en het traceren van mogelijke ooggetuigen en familieleden van omgekomen vliegers. In 2007 besloot hij zich aan te sluiten bij de werkgroep onderzoek van de Stichting Broken Wings. Broken Wings is een door Karel Schuurman opgerichte stichting, die zich sinds 1997 inzet om de gesneuvelde vliegers in de Tweede Wereldoorlog te eren en te herinneren.

Dankzij de samenwerking met Broken Wings raakte het onderzoek in een stroomversnelling. Vele anderen bleken onderzoek te hebben gedaan naar de neergestorte vliegtuigen. Via de connecties van Broken Wings kwam mijn vader in contact met Jan van der Wal, Wolter Noordman, Teunis Nootenboom, Jan Kiesbrink, Jan Duinstee, Karel Schuurman en vele anderen. Hij werd overspoeld met hun onderzoeksresultaten, zoals interviews met overlevenden, familieleden, ooggetuigen, maar ook met officiële documenten, dagboeken en tientallen foto's.

Reeds in 2009 was het onderzoek zo compleet, dat het tijd werd om de dozen vol documentatie en foto's om te toveren in het felbegeerde boek. Onderzoek bleek toch iets heel anders dan een boek schrijven en twee jaar later lag het schrijven van het boek nog steeds in de ijskast. Toen ontstond het plan om er een co-productie van te maken. Samen de verhalen reconstrueren, zodat ik het op papier kon zetten. In 2011 werkten we het verhaal van de neergestorte Whitley aan de Schotweg in Epe uit en lieten het lezen door Ton Brands van Uitgeverij Gelderland. In augustus 2011 kregen we het goede nieuws. We gingen een boek schrijven dat gepubliceerd zou gaan worden in oktober 2012. Dit was het begin

van dertien drukke maanden van intensieve samenwerking, verhitte discussies en tevreden voorleessessies.

We zijn erg trots op wat we gemaakt hebben en we zijn erg dankbaar voor iedereen die zijn medewerking heeft verleend aan het slagen van dit project! Uiteindelijk is het een echte familieproductie geworden, met de door Barbara opgezette website en het kritische nalezen van alle hoofdstukken door Rudi.

Met dit boek hebben wij een belangrijk stuk geschiedenis van de gemeente Epe willen vastleggen, voordat deze geschiedenis ‘voor eeuwig tot het verleden zou behoren’. We hopen dat u net zoveel plezier beleeft aan het lezen van dit boek, als wij hebben genoten van het schrijven ervan.

Silvie Kamphuis
Oktober 2012



Op 14 mei 1940 bombardeerden negentig Heinkels He-111's Rotterdam.



Rotterdam 14 mei 1940 na het bombardement van de Luftwaffe.

Inleiding

Vijf jaar luchtoorlog

Het is nog vroeg in de ochtend op 10 mei 1940, als de Duitse troepen Nederland binnenvallen. Grote delen van Nederland worden binnen enkele dagen veroverd. Als op 14 mei Rotterdam gebombardeerd wordt, besluit de Nederlandse regering te capituleren. Voor het Engelse oorlogskabinet is dit reden om direct in actie te komen. Ze geeft opdracht aan het Bomber Command van de Royal Air Force (RAF) tot het strategisch bombarderen van Duitse doelen.

Royal Air Force

In 1940 waren de belangrijkste onderdelen van de RAF, *Fighter Command*, *Bomber Command* en *Coastal Command*. De bemanning van de RAF bestond uitsluitend uit vrijwilligers uit het gehele Britse Gemenebest. Aan het begin van de oorlog vloog de RAF met tweemotorige bommenwerpers, zoals de Bristol Blenheim, de Vickers Wellington, de Handley Page Hampden en de Armstrong Whitworth Whitley. Al snel voldeden deze lichte bommenwerpers niet meer. Ze waren te licht bewapend, konden maar relatief weinig bommenlast meenemen en hadden een te geringe actieradius. Langzaam maar zeker werden dan ook alle tweemotorige toestellen vervangen door zwaardere viermotorige bommenwerpers, zoals de Short Stirling, de Handley Page Halifax en de Avro Lancaster. De RAF bleef wel gebruik maken van de lichtere tweemotorige Mosquito bommenwerper, die een belangrijke rol vervulde als pathfinder, nachtjager en verkenner. Enkele typen bommenwerpers, zoals de Wellington, werden omgebouwd voor speciale opdrachten als onderzeebootbestrijding en verkenningdoeleinden.

Vanwege enorme verliezen aan het begin van de oorlog, werd al snel door Bomber Command besloten om 's nachts te gaan bombarderen. Tussen 1940 en 1942 waren de belangrijkste doelwitten synthetische olieraffinaderijen, spoorwegknooppunten en uiteraard de Duitse oorlogsindustrie.

Een missie

Onder de strengste geheimhoudingsplicht selecteerde Bomber Command de groepen en squadrons die op een dag deelnamen aan de missie. Aan het begin van de dag werden de bemanningsleden geïnformeerd tijdens de briefing en ingelicht over het doelwit, de vertrektijd, het verzamelpunt met andere bommenwerpers en welke route heen en terug gevlogen zou worden. Ook werden de weersomstandigheden uitvoerig besproken en de verwachte tegenstand van de Duitse nachtjagers en het FLAK. ^{Vwl} ('Vwl' staat voor 'Verklarende woordenlijst'. Deze lijst vindt u op pagina 303. De lijst bevat nadere informatie over een aantal in het boek genoemde termen, GK).

Vanaf het verzamelpunt kon een formatie reusachtige vormen aannemen. Soms verzamelden zich wel meer dan duizend bommenwerpers boven Engeland. In formatie vlogen de bommenwerpers over het Kanaal en de Noordzee richting bezette gebieden en Duitsland om bombardementen uit te voeren. De route naar doelen in Noord- en Midden-Duitsland en Berlijn liep vaak over Midden-Nederland. De route over de Zuiderzee en de Waddeneilanden was een geliefde route in verband met het ontbreken van luchtafweergeschut.

Alle missies hadden zowel een primair doel als een secundair doel. ^{Vwl} Het primaire doel was uiteraard het belangrijkste doelwit, maar wanneer er bijvoorbeeld zware bewolking was of als de Duitse luchtverdediging dwarszat, was het mogelijk om af te wijken naar het secundaire doel. Alleen de leider van de formatie was geautoriseerd deze keus te maken. Wanneer ook de secundaire doelen onvindbaar of onbenaderbaar waren, was het voor de leider ook mogelijk om zelf een doelwit te bepalen. Dit waren meestal knooppunten van spoorlijnen en wegen.

Wanneer een doelwit voldoende genaderd was, veranderden de rollen in de bommenwerper. De bommenrichter nam de leiding over en instrueerde de piloot hoe aan te vliegen op het doelwit. Dit was een precieze klus, want het toestel moest in een rechte lijn over het doelwit vliegen, zodat de bommenrichter zijn bommenlast recht boven het doel af kon werpen. De bommenwerper was op die momenten bijzonder kwetsbaar voor Duits luchtafweergeschut, aangezien er geen ruimte meer was om te manoeuvreren.

USAAF

De Amerikaanse betrokkenheid bij de oorlog, bleef tot eind 1941 beperkt tot het faciliteren van de RAF met militaire goederen. Op 7 december 1941 kwam hier verandering in toen de Amerikaanse marinebasis op Hawaï, Pearl Harbor, werd aangevallen. Vanaf deze dag waren ook de Verenigde Staten in oorlog met Duitsland, omdat Japan een bondgenoot van Duitsland was.

Op 28 januari 1942 werd de *8th Airforce* opgericht, met als primair doel het bestrijden van de Duitsers. In februari 1942 werd het hoofdkwartier opgezet in het Engelse High Wycombe.

Dagbombardementen

De eerste officiële missie vond plaats in juli 1942, met van de RAF geleende Bostons. Vanaf augustus 1942 vloog de USAAF met eigen B-17 Flying Fortress en B-24 Liberator bommenwerpers.

Ondanks de slechte ervaringen van de RAF met het uitvoeren van bombardementsvluchten overdag, kozen de Amerikanen er toch voor hun aanvalsvluchten overdag uit te voeren. De Amerikanen vertrouwden erop dat hun toestellen, en met name de zwaar bewapende B-17 Flying Fortresses en de B-24 Liberator, zich afdoende zouden kunnen beschermen in de lucht tegen aanvallen van Duitse jagers en FLAK.

Toen deze aanname later in de oorlog niet bleek te kloppen, besloot men de bommenwerpers in een specifieke formatie te laten vliegen, de zogenaamde *Combat Boxes*.^{Vwl} In deze formatievorm kon de ene bommenwerper dekking geven aan de andere. Toen desondanks de verliezen door Duitse jagers hoog bleven, kozen de Amerikanen ervoor hun bommenwerperformaties te laten vergezellen door grote aantallen jagers. Deze jagers, Thunderbolts en Lightnings, konden de bommenwerpers echter door een te geringe actieradius niet beschermen tot aan het doel in Duitsland. Pas toen in augustus 1943 de Amerikaanse jagers van afwerpbare benzinetanks werden voorzien, konden de jagers bescherming bieden tot aan de lijn Bremen, Hannover, Kassel en Frankfurt. In december 1943 introduceerden de Amerikanen de Mustang. De Mustang was het enige toestel met een actieradius over geheel Duitsland.

De grote troef van de Amerikanen was hun geavanceerde bommenricht-apparaat, de *Norden Bombsight*,^{Vwl} uitgevonden door de Nederlandse ingenieur Carl Norden. De Norden Bombsight was een analoge computer, die een automatische piloot aanstuurde met behulp van spiegels, lenzen en camera's. De bommenwerper zou met behulp van deze apparatuur vanaf een hoogte van maar liefst 23.000 voet^{Vwl} nog een bom in een harington kunnen gooien. Het was hierbij wel noodzakelijk dat er bij daglicht gevlogen werd.

De Duitse verdedigingslinie

In antwoord op de nachtbombardementen van de RAF op Duits grondgebied, begonnen de Duitsers met de bouw van een verdedigingslinie, de zogenaamde *Kammhuberlinie*^{Vwl}. Deze linie liep van Noord- naar Zuid-Denemarken en ging van Noord-Duitsland via Nederland, België en Oost-Frankrijk naar de Zwitserse grens.



Kammhuberlinie.

De Kamhuber verdedigingslinie bestond uit radarstations, dag- en nachtjagers, zoeklichten en luchtafweergeschut (FLAK). De dag- en nachtjagers waren in West-Europa gestationeerd op verschillende bases in de bezette gebieden en natuurlijk in Duitsland. In Nederland waren dat Leeuwarden, Twente, Deelen, Volkel, Gilze-Rijen, Schiphol, Venlo en nog enkele kleine vliegvelden.

In mei 1942 werd ook de gevechtsleiding van de *I. Jagddivision*^{Vwl} gehuisvest op Nederlands grondgebied in Schaarsbergen, vlakbij de vliegbasis Deelen. De I. Jagddivision was verantwoordelijk voor de luchtverdediging van grofweg Nederland en het Duitse Ruhrgebied. In 1943 werd de I. Jagddivision omgevormd tot de *III. Jagddivision*^{Vwl} en in Schaarsbergen werd een enorme zelfvoorzienende bunker gebouwd met een luchtfilteringsinstallatie, een eigen stroomvoorziening door middel van een dieselaggregaat en een grote watervoorraad met pompinstallatie. De bunker kreeg de naam 'Diogenes'.^{Vwl} Diogenes werd 24 uur per dag bemand door personeel van de *Luftnachrichten Dienst*.^{Vwl}



Bunker Diogenes in Schaarsbergen.

Een luchtaanval was vrijwel nooit een verrassing voor de Duitsers. Bij een nachtaanval van de RAF bemerkte de *Horchdienst*^{Vwl} over het algemeen in de middag al druk radioverkeer bij de Engelsen, wat er op duidde dat de Engelse technici bezig waren de zenders van de bommenwerpers in te regelen. De volgende stap was altijd het raadplegen van de meteo-officieren. Met behulp van een volledig in kaart gebrachte weersituatie, konden de Duitsers bepalen vanaf welke bases de vliegtuigen zouden opstijgen en welke squadrons met welke toestellen waarschijnlijk zouden worden ingezet.

De anticipatie van een naderende luchtaanval werd in de loop van de avond bevestigd, wanneer op de Duitse glazen overzichtskaart rode puntjes op de kaart verschenen. De Duitse radarstations gaven hun waarnemingen rechtstreeks door aan de zogenaamde *Blitzmädel*^{Vwl}, die in de bunker Diogenes in Schaarsbergen aan de andere kant van de glazen kaart met schijnwerpertjes de opgegeven locatie op de kaart oplichtten. De Duitsers konden de bommenwerpers al signaleren, wanneer zij nog op ruim 200 km afstand waren, wat nog bijna drie kwartier vliegen was. Hierop werden de Duitse nachtjagers in staat van *Sitzbereitschaft*^{Vwl} gebracht.

Ook de *Flugmeldedienst*^{Vwl} verschaftte met behulp van speciaal ingerichte waarnemingsposten informatie over de naderende bommenwerpers. Op basis van deze aanvullende informatie kon de route en de hoogte van de bommenwerpers relatief nauwkeurig worden vastgesteld.

Dan was het tijd om de nachtjagers het startbevel te geven. Dit luisterde erg nauw. Wanneer ze te vroeg vertrokken, zouden ze onnodig brandstof verbruiken en dus ook kostbare tijd, die nodig was voor een confrontatie. Ook bij te laat opstijgen zou de brandstof een knelpunt opleveren, omdat in dat geval de jagers de bommenwerpers na zouden moeten jagen. Goede timing was dus essentieel.

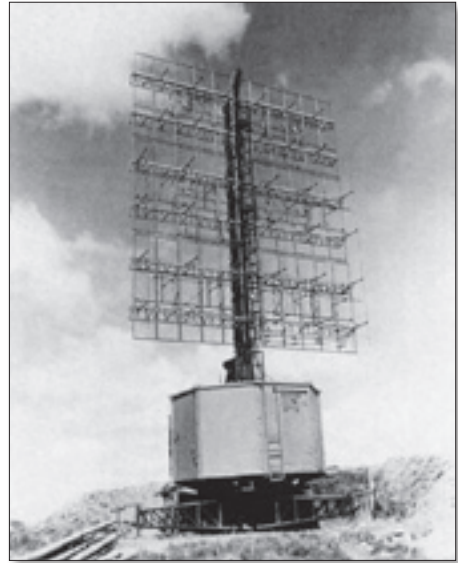
Na de start werden de nachtjagers door de gevechtsleiding naar radiobakens gedirigeerd, waar zij wachtend op nadere instructies op een specifiek opgegeven hoogte moesten cirkelen. Vanaf het radiobaken werden de jagers dan één voor één naar het doel toe geleid, totdat de navigator door middel van de eigen radar of met zijn eigen ogen het doel kon

waarnemen. Gedurende de volledige Duitse jachtmissie hield Diogenes het luchtruim nauw in de gaten, zodat de jagers gewaarschuwd konden worden voor mogelijke dreiging of verandering van omstandigheden.

Stellung Hase

Bij Harderwijk stond een belangrijke radarpost van de Duitsers. De radarpost had de codenaam 'Stellung Hase'. Alle Duitse radarposten hadden een dierennaam als codenaam.

De radarpost was uitgerust met een reusachtige *Würzburg Riese*^{Vwl} met een reikwijdte van ongeveer 50 km en een *Freya radar*^{Vwl} met een reikwijdte van 120-150 km. Deze radar kon 360 graden draaien en kon dus ook de vijandelijke vliegtuigen traceren op de terugvlucht vanuit Duitsland.



Freya radar.



Würzburg Riese radar.



'Gevallen Helden' is geen boek dat van de ene op de andere dag is verschenen. Al in 1995 startte Epenaar Gerrit Kamphuis met onderzoek naar de vliegtuigcrashes in de gemeente Epe. Aanleiding vormde een oproep van de Wilhelminavereniging bij de viering van '50 jaar bevrijding'. De Wilhelminavereniging sprak de wens uit om alle crashes in de gemeente in kaart te brengen en te publiceren in één compleet boek.

Het onderzoek vergde behalve veel tijd, minstens zoveel toewijding en doorzettingsvermogen. Het zijn karaktereigenschappen, die Kamphuis in zeer ruime mate heeft moeten aanspreken. Er mag gerust gesproken worden van een waar monnikenwerk. Niet alleen vergaarde Kamphuis met zijn jarenlange onderzoekswerk een ongelooflijke hoeveelheid informatie, maar die informatie moest vervolgens in 'gepolijste' hoofdstukken worden gegoten. Gelukkig kreeg hij daarbij hulp.

Dochter Silvie Kamphuis nam veel van het schrijfwerk voor haar rekening en zoon Rudi nam het schrijfwerk minutieus door. Dochter Barbara maakte diverse foto's voor het boek en gaf bovendien invulling aan de fraaie website www.gevallenhelden.nl. 'Gevallen Helden' is dus met recht een familieproductie.

Het boek is via zorgvuldig bronnenonderzoek tot stand is gekomen. Zo heeft Gerrit Kamphuis onder andere contact gehad met nationale archieven, overlevenden en nabestaanden in Engeland, Amerika en Duitsland. Ook diverse andere personen die in het verleden al diepgaand onderzoek pleegden naar dit onderwerp, hebben hun onderzoekresultaten beschikbaar gesteld voor dit boek. Het resultaat is een unieke bundeling met uitgebreide achtergrondinformatie en afbeeldingen.

'Gevallen Helden' past daarmee uitstekend in de serie succesvolle boeken met een regionale historie die door Uitgeverij Gelderland zijn uitgebracht.



Silvie en Gerrit Kamphuis



ISBN 9789491826375



9 789491 826375