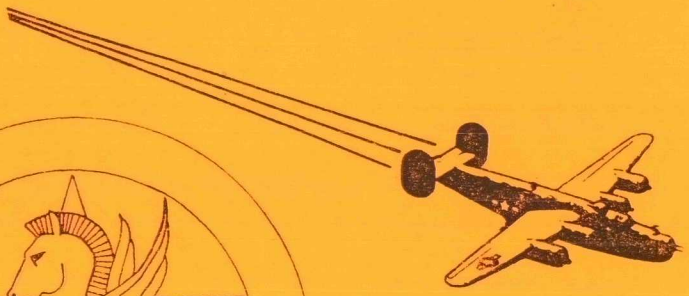
Jaarg. 7, nr 2
Bibl. 1985. — 2

Historische Kring Eemnes

KRIJGSGEVANGEN OF BIJ DE ONDERGRONDSE



DOOR
JAAP VAN DER WOUDE

VOORWOORD

Een extra uitgave van het kwartaalboekje van onze "Historische Kring Eemnes"; ter gelegenheid van de herdenking 40 jaar bevrijding van ons land.
Het is voor mij, die de oorlog 1940-1945 in al haar facetten heeft meegemaakt, haast onvoorstelbaar, dat het alweer 40 jaar geleden is. Velen van mijn tijdgenoten zijn nog dagelijks met hun gedachten bij de verschrikkingen van '40-'45, en kunnen dit niet verwerken.
Evenzeer als het onmogelijk is om de geur van bijvoorbeeld een roos te verklaren aan iemand, die nog nooit een roos heeft geroken, zo is het ook niet mogelijk uit te leggen aan jongere generaties, geboren na 1945 wàt je gevoelens en hòe de omstandigheden waren tijdens de oorlogsjaren.
Het bestuur van de Historische Kring stelt het daarom zo op prijs, dat één van haar leden, die tot die jongere generatie behoort, heeft geprobeerd één van de gebeurtenissen, welke tijdens de oorlog in de nabijheid van en in Eemnes heeft plaats gevonden, tot in de finesse uit te zoeken en te boek te stellen.
Jaap van der Woude hartelijk dank daarvoor, voor al het onderzoek wat je hebt gedaan, opdat je tot een volkomen historisch verantwoord beeld bent gekomen.
In overleg met alle hoofden van onze lagere scholen en het bestuur van de HKE is unaniem besloten aan de leerlingen van de hoogste klassen deze speciale uitgave uit te reiken, tijdens de herdenkingsdagen.
Mag ik besluiten met een gedicht van Jaap Sickinga, gevangen 31 augustus 1941 en gefusilleerd 11 mei 1942, oud 23 jaar, uit het Geuzenliedboek 1943:

Laat het goed zijn geweest, onze daden
- of misschien ook verkeerd - :
Voor hoger doel ons te offeren
hebben wij tenminste geleerd.
Is dit niet de zin van 't leven
- mogelijk ook van de dood - :
Te leren ons zelve te geven
in aller nood?

1-5-1942

Ad Veth,
Voorzitter HKE

INLEIDING

Op 21 november 1944 stortte een geallieerde bommenwerper, niet ver van de monding van de Eem, in het IJsselmeer. Zeven bemanningsleden vonden hierbij de dood.
Het waren stuk voor stuk jonge mensen met nog een heel leven en een carrière voor zich. Enkelen waren getrouwd. En toch lieten ze het veilige Amerika achter zich, om deel te gaan nemen aan een strijd tegen een leger van mensen waarvan velen het woord menselijkheid hadden weggedrongen uit hun geweten.
De tragedie die zich op die 21ste november afspeelde is met geen pen te beschrijven, zelfs een poging daartoe zal verzanden in veronderstellingen.
De twee bemanningsleden die het ongeluk overleefden, werden, na een paar dagen in Bunschoten/Spakenburg verborgen te zijn geweest, overgebracht naar Eemnes.
Eén vond onderdak bij de familie Morren te Eemnes en de andere vlieger bij mevrouw G.M. van Krimpen in Blaricum.
Na de bevrijding keerden beiden terug naar de Verenigde Staten van Amerika.
In dit boekje heb ik getracht een beeld te geven van de groei van de Amerikaanse Luchtmacht, tot aan het moment dat het water van het IJsselmeer zich boven de bommenwerper sloot.
Voor hen die de oorlogstijd bewust meemaakten waren het gebrom van de vliegtuigmotoren 's nachts en de witte condensstrepen overdag, lange tijd de enige tekenen dat er daadwerkelijk wat tegen die gezamenlijke vijand werd gedaan.
Als u de laatste bladzijde gelezen heeft, het boekje dichtgeslagen voor u ligt, u in gedachten even stil staat bij het hoogste offer dat deze jonge mensen brachten, om ons die heerlijke vrijheid te geven, dat heb ik mijn doel bereikt.

Jaap van der Woude

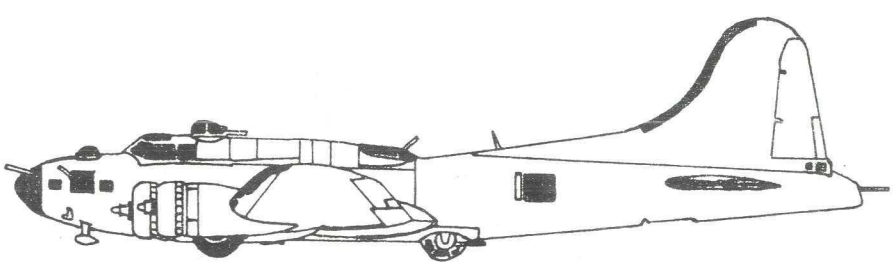
Tekening op de omslag:
Gestileerde vliegende B-24 en het wapen van 706BS.
(wapen uit 446th BG collection Harold E. Jansen)

Wapenspreuk 446th BG: VLIEGEN, WREKEN, OVERWINNEN!

De bemanning van "Satan's Little Sister" op 21 november 1944
staand vlnr: Cahill, Hoyal, Flaherty, Todd, Pietszch en Tillotson;
gehurkt vlnr: Quinn, Agin, Simmons en Brooks. *(foto· John H.Quinn)*

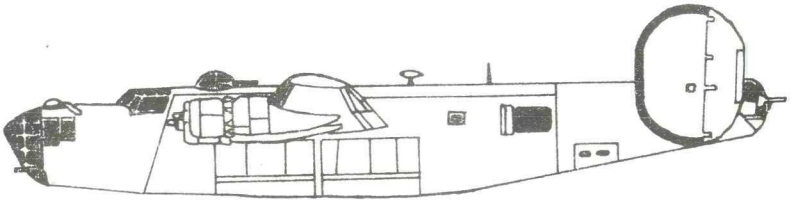
HET ONTSTAAN VAN DE AMERIKAANSE LUCHTSTRIJDMACHT

Toen de Amerikaanse piloten tijdens de Eerste Wereldoorlog gingen deelnemen aan de strijd aan het westelijk front, vlogen ze in vliegtuigen, die door hun bondgenoten geleverd waren.
Na de Eerste Wereldoorlog wilden de leiders van de Amerikaanse Luchtvaartafdeling een onafhankelijke luchtstrijdmacht oprichten, volgens het Britse model: de Royal Air Force. De Amerikaanse legerleiding zag hierin geen heil en, gesteund door de isolatie-politiek en het slechte economische klimaat, verhinderde zij de oprichting ervan. De militaire luchtvaartafdeling bleef dus deel uitmaken van het Amerikaanse leger en ook de Amerikaanse marine behield haar eigen vliegende eenheden.
Onder de bezielende leiding van Generaal "Billy" Mitchell werd verder gewerkt aan het onafhankelijk maken van de luchtvaartafdeling. Door middel van proefnemingen wees hij op het belang van goede bommenwerpers. Zijn strijd werd gedeeltelijk beloond toen in 1926 de Generale Staf besloot de legerluchtvaartafdeling, voortaan het legerluchtvaartkorps te noemen. Ook werd begonnen met de uitbreiding ervan.
In 1931 werden afspraken gemaakt met de luchtvaartdienst van de marine, omtrent het bombarderen van zeedoelen samen met het legerluchtvaartkorps. Hiermee was de weg geopend naar de ontwikkeling van een zware bommenwerper. Gekozen werd voor het ontwerp van Boeing. Zij kreeg de opdracht en ontwikkelde de eerste volledig metalen viermotorige bommenwerper, de B-17, door haar bewapening al snel het "Vliegend Fort" genoemd.
Het was President Franklin D. Roosevelt, die het roer omgooide. Op zijn bevel werd het legerluchtvaartkorps aanzienlijk uitgebreid. Op 20 juni 1941 werd het korps een onafhankelijke macht. De legerluchtmacht van



Boeing B-17 "Flying Fortress"

de Verenigde Staten van Amerika, afgekort U.S.A.A.F. (United States Army Air Force).
De Engelsen hadden de B-17 reeds beproefd en waren niet tevreden over de mogelijkheden van dit toestel. Het nam te weinig bommen mee en was kwetsbaar bij daglicht. Daglicht-precisie-bombardementen vanaf grote hoogte waren nu juist het stokpaardje van Generaal H.H.Arnold, die het commando over de Force voerde.
De Amerikanen verbeterden het toestel aanzienlijk waarbij zij dankbaar gebruik maakten van de ervaringen die de Engelsen hadden opgedaan in de oorlog tegen Duitsland. Inmiddels werd er ook aan de B-24 "Liberator" gewerkt bij Consolidated Aircraft Coorporations. Dit toestel kon een grotere bomlading meenemen over een grotere afstand en vloog ook nog sneller dan de B-17.



Consolidated B-24D Liberator

De Engelsen kochten een aantal van deze toestellen en gebruikten ze vooral in de strijd tegen de Duitse U-boten.
In overleg met Engeland hadden President Roosevelt en zijn regering inmiddels bepaald, dat, zodra Amerika bij de oorlog betrokken zou worden, er eerst met Duitsland afgerekend diende te worden en daarna met Japan.
Gedurende de tijd die nodig was om een grote invasiemacht in Engeland op de bouwen, konden de Amerikaanse Luchtstrijdkrachten, in samenwerking met de R.A.F., door middel van bombardementen de vijand verzwakken.
Dit was de kans voor de leiding van de USAAF om op de voorgrond te treden. Als het zou lukken de Duitsers op de knieën te krijgen of aanzienlijk te verzwakken, door luchtbombardementen, dan zou niemand meer een reden kunnen bedenken, die een onafhankelijke luchtmacht in de weg zou kunnen staan.

=====

DE ACHTSTE LEGERLUCHTMACHT

Eind 1941 bestond de USAAF uit vier verschillende luchtmachten, te weten: de Eerste, de Tweede, de Derde en de Vierde luchtmacht.
In het begin van 1942 werd begonnen met de opbouw van een nieuwe strijdmacht, die als ondersteuning zou gaan dienen voor een invasiemacht in Noord-West-Afrika. Bij de indienststelling op 2 januari 1942 werd deze strijdmacht de "Vijfde" luchtmacht genoemd. Maar al op 6 januari van datzelfde jaar herdoopt tot "Achtste" luchtmacht.
Op 28 januari kreeg het "Achtste" haar hoofdkwartier op de luchtmachtbasis Savannah in de staat Georgia. Commandant werd Kolonel Asa N. Duncan. Inmiddels was Luitenant-Generaal Carl Spaatz, een veteraan uit de Eerste Wereldoorlog, aangewezen als commandant van de Amerikaanse Legerluchtmacht in Engeland. Hij stelde aan Generaal Arnold voor, het "Achtste" naar Engeland te halen.
Brigade-Generaal Ira C. Eaker, kreeg opdracht om in Engeland de komst van het "Achtste" voor te bereiden. Om het te verwachten aantal vliegtuigen te kunnen herbergen, moest een groot aantal vliegvelden òf nieuw aangelegd worden òf overgenomen worden van de Britse RAF.
Van het Britse Ministerie van Luchtvaart kregen de Amerikanen het landhuis Daws Hill Lodge in High Wycombe, niet ver van het RAF Bomber Command hoofdkwartier.
Op 15 april 1942 betrokken Generaal Eaker en zijn staf het, tot hoofdkwartier ingerichte, landhuis.
Op 11 mei 1942 arriveerden de eerste Amerikanen van de Achtste Luchtmacht in Liverpool. Het begin van een onafgebroken stroom personeel en materieel. De operationele vliegvelden zouden vooral ten noorden en ten noordoosten van Londen komen te liggen. Ook werden nog twee vliegvelden aangewezen voor reparatie- en onderhoudsdoeleinden, t.w.: Langford Lodge in Noord-Ierland en Warton in het graafschap Lancashire, nabij Liverpool.
Het "Achtste" zou niet alleen bestaan uit strategische bommenwerpers. Na verloop van tijd beschikte men over grote aantallen jagers voor de begeleiding van de bommenwerpers. Ook had men lichte bommenwerpers, evenals verkennings- en transporttoestellen.
Op 1 juni 1942 zouden de eerste eenheden de Atlantische Oceaan oversteken, doch een dreigend Japan gooide roet in het eten, waardoor het vertrek moest worden uitgesteld.
Op 25 juni was het dan zover en na tussenlandingen op Groenland en IJsland, bereikten op 1 juli de eerste Ame-

rikaanse eenheden het vliegveld Prestwick in Schotland. Intussen had al een Amerikaanse eenheid deelgenomen aan de gevechtsakties. Het 15de lichte bommenwerperssquadron was ingedeeld bij het no. 226 sqn RAF. Op 29 juni 1942 voerde Kapitein Kegelman, met een Amerikaanse bemanning, in een van de Engelsen geleend vliegtuig, een bombardementsopdracht uit op de scheepswerven van Hazebrouck. Maar het werd allemaal pas officieel, toen op 4 juli 1942 (Independence Day) twaalf vliegtuigen van het no. 226 sqn RAF opstegen van Swanton Morley. Zes van de twaalf toestellen werden door Amerikaanse bemanningen gevlogen. Vier vliegvelden in bezet Holland waren hun doelwit. Dit waren De Kooy/NH, Bergen/NH, Haamstede en Valkenburg/ZH. Twee toestellen met Amerikaanse bemanning keerden niet terug. Ondanks het verlies van deze bemanningen was de opdracht van grote morele waarde voor de geallieerden. De Amerikanen hadden duidelijk blijk gegeven van hun vastberadenheid, moed en vakmanschap.
Op 17 augustus 1942 werden voor het eerst de zware bommenwerpers ingezet. Dit gebeurde tijdens een opdracht naar het industriegebied van Rouen in bezet Frankrijk. Pas op 27 januari 1943 werd voor het eerst een doel in Duitsland aangevallen. Wilhelmshaven had de twijfelachtige eer dit eerste doel te zijn. Ook Nederland kreeg een deel van de bomlading toebedeeld.
De "Liberators" van de 44BG (Bommenwerper Groep) verdwaalden en bombardeerden op de terugweg naar Engeland, de haven van Lemmer in de provincie Friesland.
In de loop van de daarop volgende maanden zou het overvliegen van grote formaties Amerikaanse toestellen met de karakteristieke condensstrepen een dagelijks verschijnsel worden. Duitsland had de wind gezaaid en zou een storm van explosieven oogsten. 's Nachts bombardeerden de Engelsen en overdag de Amerikanen. De uitputtingsslag was begonnen.
Toen de Tweede Wereldoorlog was afgelopen, bleek dat er door het "Achtste" ongeveer 1,4 miljoen vluchten werden uitgevoerd. Hierbij werd voor bijna 972.000 ton aan bommen afgeworpen. Helaas kostte dit aan bijna 12.000 Amerikaanse vliegers die bij het "Achtste" dienden, het leven. De opoffering van hun levens stelt ons nu in staat onze kinderen in een vrij land op te voeden.

=====

446 BOMBARDEMENTS GROEP

Op 1 april 1943 werd op het opleidingsvliegveld van Davis-Monthan, bij Tucson in de Amerikaanse staat Arizona, de bombardementsgroep nr. 446 (446BG) in dienst gesteld. Een bombardementsgroep bestond uit 4 bombardementssquadrons (BS). De squadrons waaruit de 446BG bestond waren: no's 704, 705, 706 en 707.
Voordat de indienststelling plaats kon vinden, was er al erg veel werk achter de bureaus verzet. Het opbouwen van een BG betekende het doorworstelen van bergen papier en

Colonel Milton D. Willis.
commandant van 706 Bomb Squadron
(foto: 446th BG collection Harold E. Jansen)

men diende met legio voorschriften rekening te houden. Als dan eindelijk de dag van de indienststelling was aangebroken, begon het werk pas goed. Al die voorbereidingen moesten er voor zorgen dat de opbouw gladjes verliep. Militairen uit alle delen van de Verenigde Staten, meldden zich bij de personeels-administratie. Weer andere mensen zorgden ervoor dat iedereen een slaapplaats en een kast

kreeg, zodat ze hun persoonlijke bezittingen op konden bergen. Als dat achter de rug was meldden ze zich bij hun directe chef en begonnen met de hun opgedragen werkzaamheden.

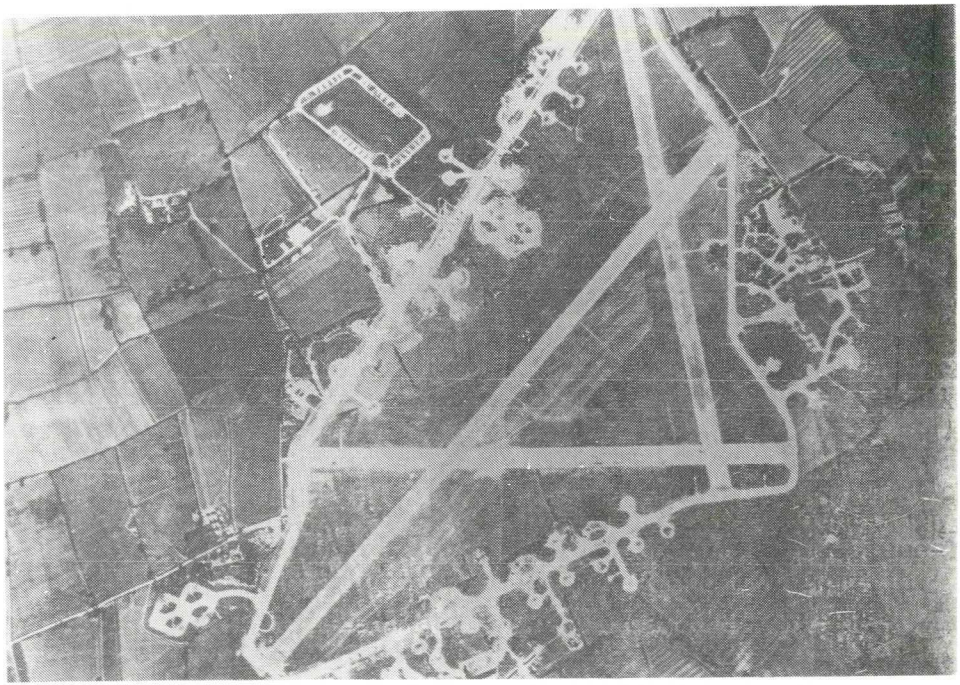
Toen er nog maar weinig Amerikaanse eenheden in Europa gestationeerd waren, konden de bombardementsgroepen in oprichting vaak al direkt beschikken over vliegtuigbemanningen, die hun opleiding,op de B-24 al achter de rug hadden. De vier officieren van zo'n bemanning hadden al langdurig met elkaar gevlogen en de onderofficieren waren ook al goed op elkaar ingespeeld. Deze opleidingen vonden plaats op speciaal daarvoor uitgeruste trainingsvliegvelden. Na hun opleiding kreeg de bemanning dan te horen bij welke bombardementsgroep ze ingedeeld werden.
Maar toen er steeds meer bemanningen naar Europa werden gestuurd konden de opleidingscentra niet meer aan de grote vraag voldoen. Voor de 446BG betekende dit, dat ze bemanningen moest gaan vormen uit personeel dat her en der werd onttrokken aan andere bombardementsgroepen en maar voor een klein deel direkt van de opleidingscentra kwam. Lange tijd waren er niet voldoende navigators en sommige piloten hadden nog nooit op een viermotorig toestel gevlogen. Ook voor de onderofficieren leverde de viermotorige B-24 de nodige problemen op omdat ze vaak niet meer dan een stoomcursus hadden gehad. Sommige radiotelegrafisten kenden zelfs het morse-alfabet niet of nauwelijks. Vanaf medio 1943 verbeterde dit sterk.
Het vinden van geschikte schietbanen en oefenvelden voor bombardementen leverde grote problemen op, evenals het gebrek aan vliegtuigen. Vaak stonden er niet meer dan 6 tot 10 toestellen tot hun beschikking. Hierdoor raakte het gefaseerde trainingsschema danig in de war en achterop. De aangewezen bemanningen begonnen, voorzover alle beperkingen dat toelieten, met een intensief trainingsprogramma, zodat ze later als het er op aan kwam, volledig op elkaar ingespeeld zouden zijn. Tot vervelens toe werd het in formatie vliegen beoefend. Ontzetten saai werk; maar eenmaal op het oorlogstoneel, van levensbelang.
Op 6 juni 1943 verhuisde de 446BG naar de vliegbasis Alamogordo in New Mexico. Dat zal wel een organisatorisch foutje van de Tweede Lucht Divisie geweest zijn, want al een paar dagen later verhuisden ze opnieuw, nu naar Lowry Army Air Force Base in Colorado.
Vanaf dat vliegveld stegen ze bijna dagelijks op om hun trainingsprogramma af te werken. Vooral van de navigators

werd in deze periode veel gevergd. Hun taak was het tenslotte om straks het toestel met de bommenlast naar het doel te brengen en de vlieger de juiste koers te geven om weer thuis te komen.

Colonel Jacob J.Brogger
(Harold E.Jansen)

Eén van de laatste proeven was een langdurige vlucht over de Golf van Mexico en Caraibische wateren. Die tocht vergde het uiterste van de navigators, maar alle toestellen keerden behouden terug op hun basis.
In de maanden augustus en september werd de groep snel uitgebreid en kwamen er ook meer vliegtuigen ter beschikking. Op 27 september 1943 werd Kolonel Jacob J.Brogger officieel hun commandant.
De mensen achter de bureaus hadden intussen ook niet stil gezeten. De overtocht naar Engeland vergde een enorme voorbereiding. Twee simpele korte regels in een verhaal, maar in werkelijkheid een gigantische operatie.
Op 31 augustus 1943 had de groep al een sterkte bereikt van 369 officieren en 1669 onderofficieren en ongegradueerden en tegen de tijd dat ze naar Engeland zouden gaan zou dit aantal nog toegenomen zijn.
Eind augustus begonnen ook de vertrekorders binnen te komen die een datum in oktober noemden. Kolonel Brogger zag kans het vertrek nog 14 dagen uit te stellen en be-

nutte die tijd met het intensief beoefenen van het formatievliegen. Hierdoor kreeg ook de bemanning, die pas op het laatste nippertje bij de Groep werd geplaatst, tijd om zich in te werken.
Op 18 en 19 oktober vertrok het totale grondpersoneel naar Camp Shanks in de staat New York. Het vliegende deel van de Groep vertrok tussen 20 en 26 oktober naar Lincoln Army Air Force Base in Nebraska.
Op 25 oktober scheepte het grondpersoneel zich in aan boord van de, tot troepentransportschip omgebouwde, "Queen Mary". Het vertrek naar Engeland werd gesteld op 27 oktober. Na een probleemloze overtocht bereikten ze op 2 november de monding van de rivier de Clyde en stapten in Glasgow op de trein. Deze bracht hen naar Bungay, op de grens van de graafschappen Norfolk en Suffolk. Het vliegveld met dezelfde naam bleef hun thuisbasis gedurende de hele periode dat ze in West-Europa gestationeerd zijn geweest. Direkt na aankomst begonnen ze met de voorbereidende werkzaamheden om het vliegende deel van de Groep te ontvangen. Deze mannen waren intussen ook op weg naar Engeland, maar zij namen de "warme" route. Via tus-



Vliegveld Bungay in Engeland.
(foto: Martin Bowman)

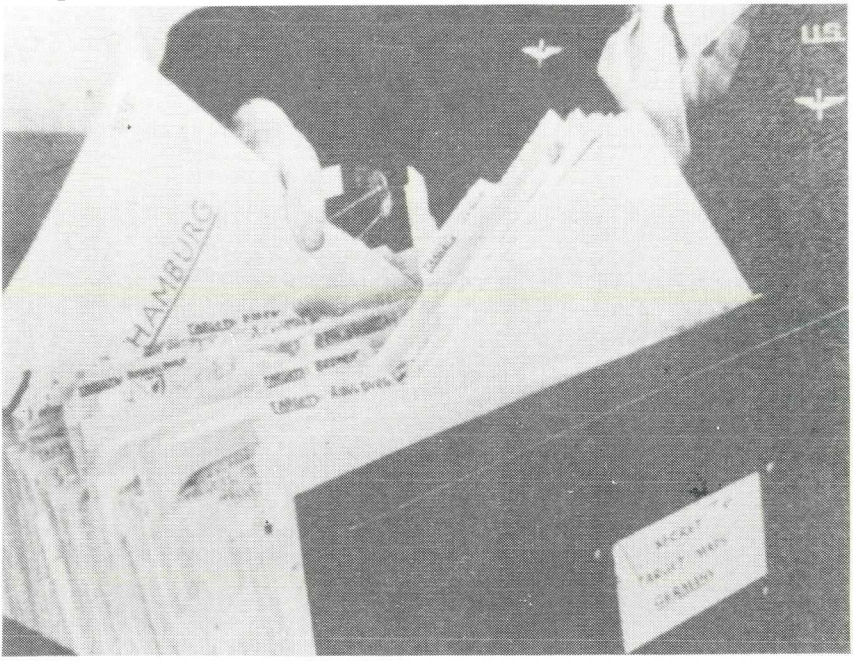
senstops in Florida, Puerto Rico, Brazilië, Dakar en Marakesh in Marokko bereikten ze eind november hun thuisbasis Bungay in Engeland.
Die tocht is overigens niet helemaal zonder kleerscheuren verlopen. Nabij Puerto Rico raakte een vliegtuig achterop en is sindsdien vermist. Tijdens de vlucht van Marakesh naar Engeland raakte een toestel uit de koers en werd nabij Frankrijk, boven de Golf van Biskaje, door een vijandelijk toestel neergeschoten.
Het was hun eerste kennismaking met de harde realiteit van de oorlog. Ze behoorden nu echt tot de "Achtste" Luchtmacht. De "Bungay Buckeroos" maakten zich op voor de komende strijd.

=====

GEVECHTSOPDRACHT 8AF720

Het is 20 november 1944. Op die maandagmiddag bepaalt het Bomber Command van de "Achtste" Luchtmacht het doel voor de volgende dag. Zij doet dit in nauwe samenwerking met het Bomber Command van de RAF.
Boven de tekst van de gevechtsopdracht staat het nummer: 8AF720. Zodra de Staf de hoofdlijnen bepaald heeft wordt de opdracht per telex naar de Air Divisions(Lucht Divisies) verstuurd, die aan de opdracht gaan deelnemen.
Daar wordt alles, wat in de gevechtsopdracht staat, geanalyseerd en besproken. Elk onderdeel wordt onder de loep genomen, uitgewerkt en toegevoegd aan de gevechtsopdracht. Belangrijkste onderdelen zijn: het doel, de richtpunten, het benodigde aantal bommenwerpers en de jagerbegeleiding, de radioprocedures en de codes voor die dag.
Laat in de avond valt de beslissing over het wel of niet doorgaan van de opdracht. De voorbereidingen moeten doorgaan! Air Divisions verzenden de door hen aangevulde gevechtsorder naar hun Combat Wings en naar de Groups, waar deze Wings uit bestaan. Op de vliegvelden ratelen de telexmachines. Als de laatste letter het einde van het bericht aangeeft, zorgt het personeel van de verbindingsdienst voor de verspreiding ervan naar de diverse bureaus.
De Hoofd-inlichtingendienst gaat aan het werk. De Groupcommandant, de Groupnavigator, het keuken- en het transportpersoneel worden wakker gemaakt.
Als de inlichtingenman op zijn kantoor komt, heeft de dienstdoend officier al met behulp van de in de gevechts-

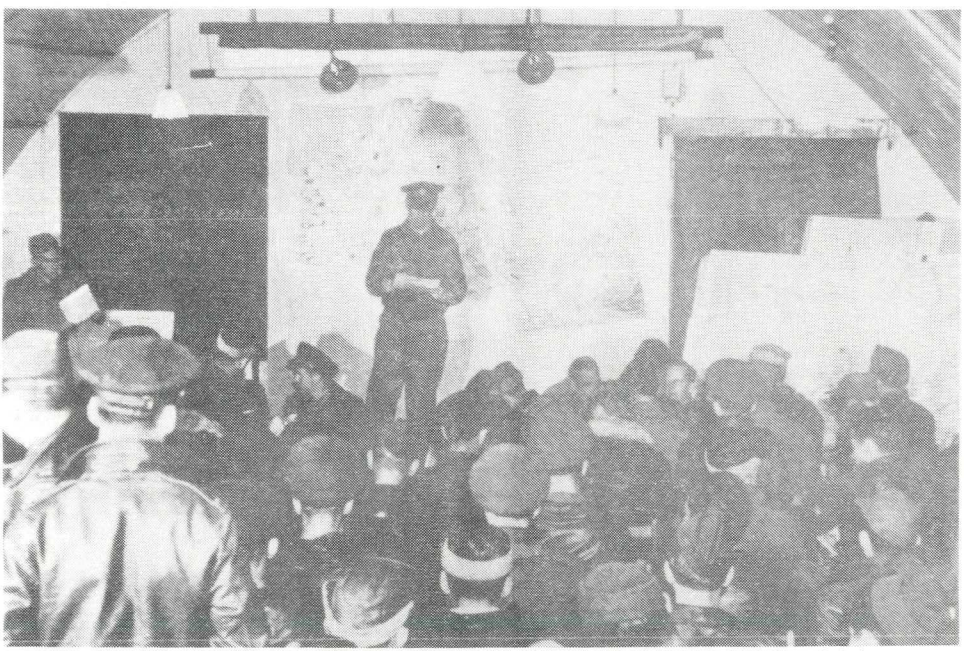
opdracht vermelde gegevens, de heen- en terugroute op een wandkaart uitgezet. Samen met de Flak-officier(een officier die goed op de hoogte is van de vijandelijke luchtafweer) bestudeert hij de gevechtsopdracht en uit hun dossierkasten halen ze kaarten, foto's en gegevens van het doel. De gegevens die zij noteren zullen straks tijdens de briefing(instruktie) gebruikt worden om de bemanning volledig op de hoogte te brengen van wat hen boven en nabij het doel te wachten'staat.
De Officier van de Wacht controleert de bemanningslijsten met een Squadroncommandant. Onvolledige bemanningen worden aangevuld met vervangers. Het uitvallen van een bemanningslid kan verschillende oorzaken hebben.



Uit hun dossierkasten halen ze kaarten, foto's en gegevens van het doel. (foto: USAAF)

Hij kan gewond of gesneuveld zijn of hij is aan het einde van een operationele tour; dit is een aantal werkelijk gemaakte operationele vluchten. Maar hij kan ook ziek zijn. De Group-commandant komt binnen en loopt regelrecht naar de wandkaart. Hij volgt de rode lijn tot het doel. Hij kent het maar al te goed. Herinneringen flitsen door zijn gedachten. Herinneringen uit voorgaande vluchten die hij naar dat doel maakte.

Het is dinsdagmorgen 3 uur en nog veel te vroeg op wakker gemaakt te worden. Menigeen kost het moeite op te staan, maar er zijn natuurlijk ook weer van die heldere jongens, die onmiddellijk hun stembanden laten werken en pratend en zingend door de gangen van de slaapbarakken lopen. Dit tot grote ergernis van hen die een wat rustiger begin van de dag meer kunnen waarderen. Het is weer zover, ze wisten het al want ze hadden hun namen al gelezen op het mededelingenbord, onder "Scheduled for a Mission"(Aangewezen voor een opdracht).
Zij wassen en scheren zich zorgvuldig. Met helm en handschoenen in de hand wachten ze op de truck die hen naar de eetzaal zal brengen. De nacht is koud en donker. Een rilling doet hen diep wegduiken in hun met bont gevoerde kragen. Het verlangen, terug te stappen in hun bed, is nog bijzonder groot.
De vluchtleidingsofficier buigt zich intussen over een plattegrond van het vliegveld en maakt een verstrekschema klaar.



In de briefingroom krijgen ze hun instrukties (foto: USAF)

Rond de klok van 4 uur druppelen de bemanningen, vanuit de eetzaal, de briefingroom(instruktiezaal) binnen.
Op de voorste banken zitten de piloten, de navigators en

de bomrichters. De schutters nemen achterin plaats. Er heerst een nerveuze stemming die niet eerder zal verdwijnen, dan nadat ze in het vliegtuig in de lucht zitten. Het doek dat de wandkaart nog voor het oog verborgen hield, wordt weggetrokken. Ook hun ogen volgen de rode lijn, die bij Bungay, hun thuisbasis, begint. Aan het einde van de lijn ligt: HAMBURG!
Hamburg, dat betekent jagers maar ook weer die vervloekte flak(duits luchtafweergeschut), bedient door zeer ervaren schutters, want Hamburg is een regelmatig terugkerend doel. Fluisterend worden ervaringen van vorige vluchten naar dat doel uitgewisseld. Op het hoofdkwartier in High Wycombe, wordt de weerssituatie en de weersverwachting nogmaals bekeken. Het ziet er allemaal redelijk uit en de voorbereidingen kunnen doorgaan.
Als de Group-commandant zich naar de bemanningen in de briefingroom toedraait, valt er een stilte. Alleen wat geluiden van buiten dringen nog tot binnen door.
Kolonel T.W.Crawford, die op 23 september het commando heeft overgenomen van Kolonel J.J.Brogger, geeft op zakelijke toon een kort overzicht van wat er gaat gebeuren. Het is de bedoeling dat er in totaal 1291 zware bommenwerpers, zowel B-17's als B-24's, een aantal doelen in Duitsland en bezet gebied zullen gaan aanvallen.
De Eerste Bomb Division(Bommenwerper Divisie), die uit 421 B-17's bestaat, zal voornamelijk vliegvelden in Duitsland en bezet gebied met een bezoek vereren.

Hun bommen moeten het de Duitse jagers zo moeilijk mogelijk maken om op te stijgen. In totaal 310 Mustang-jagers zullen voor een escorte zorgen.
De Derde Bomb Division zal, met 492 B-17's, de industriegebieden van een zestal middelgrote steden in Duitsland bombarderen, onder begeleiding van in totaal 420 Mustang jagers.
De Tweede Bomb Division, bestaande uit 366 B-24's, gaat naar Hamburg om daar olieraffinaderijen te bombarderen. Ook zij krijgen 140 Thunderbolts en 51 Mustangs mee om hen te beschermen. Tot de Tweede Bomb Division behoort ook de 446 Bomb Group. Alles bij elkaar een formidabele strijdmacht.
Met een "good luck" geeft Kolonel Crawford het woord aan de inlichtingenofficier. Deze geeft aan de hand van op een scherm geprojecteerde foto's, een uiteenzetting over de betekenis van het doel en wijst markante punten aan die als herkenning kunnen dienstdoen.

Ook geeft hij de aanvliegroute tot het doel aan en de te volgen koers na het bombarderen. Als er geen vragen meer te beantwoorden zijn, geeft hij de aanwijsstok over aan de meteo-officier.
De weerman toont een kaart waarop een vertikale dwarsdoorsnede van 0 tot 10 kilometer hoogte is getekend van Bungay tot het doel. Hierin heeft hij de te verwachten wolkhoogte en de weerssituatie getekend.
Na hem beklimt de Flak-officier het podium. Op de kaart wijst hij de plaatsen aan waar flak te verwachten is. Als hij zijn verhaal heeft beëindigd, komt de vluchtleidingsofficier, die de briefing afsluit met een tijdcheck.
Even is het volledig stil, alleen zijn stem telt de sekonden. Als de horloges gelijk staan verlaat men de briefingroom.

Even is het volledig stil... *(foto: USAAF)*

Alle tweede piloten en boordwerktuigkundigen worden direkt naar hun toestellen gebracht. De navigators verzamelen zich in een aparte ruimte, waar zij de route op hun kaarten kunnen uitzetten. De bomrichters bestuderen, onder leiding van de Group-bomrichter, de doelfoto's en de

telegrafisten noteren de te gebruiken roepnamen, code- en andere herkenningstekens voor die dag. De eerste piloten/gezagvoerders, hebben zich verzameld bij hun squadroncommandanten. Zij bespreken de details van de formatie waarin zij zullen gaan vliegen en horen de laatste bijzonderheden.
Via "Operations", waar zij hun vliegeruitrusting ophalen, verzamelen de bemanningsleden zich op de plaats vanwaar ze met trucks naar de vliegtuigen gebracht zullen worden.
Bij de vliegeruitrusting hoort een overall, die elektrisch verwarmd kan worden. Zo'n overall lijkt een beetje op een elektrische deken. Er zit ook een snoer met een stekkertje aan. In het vliegtuig, op plaatsen waar de bemanning haar werk verricht, zitten kontaktdoosjes waarop zij dat stekkertje kunnen aansluiten. Op de grote hoogte waarop ze straks zullen vliegen, is zo'n overall zeker geen overbodige luxe.
Daaroverheen dragen ze de normale vliegoverall en daar weer overheen komt dan nog de met wol gevoerde leren jekker met hoge kraag.
Hun handen worden tegen de felle koude beschermd door dunne zijden handschoenen met daaroverheen weer elektrisch verwarmde handschoenen. Verder bestaat hun kleding uit met bont gevoerde vlieglaarzen en een vliegkap.
Om hun overlevingskansen te vergroten, nemen ze een zwemvest, noodrantsoenen en een parachute mee.
Om hen te beschermen tegen rondvliegende granaatsplinters, dragen ze een "flak-vest". Als je het draagt lijk je veel op een "sandwich-man".
Dat flak-vest is een onhandig ding. Het belemmert je nogal in je bewegingen, maar de vierkante pantserplaatjes die in het vest zijn verwerkt hebben menig leven gered.
Inmiddels hebben de telegrafist en de bomrichter/navigator zich bij de schutters gevoegd. Het wachten is nog op de de piloot/gezagvoerder.

=====

HET TOESTEL

Zoals we al konden lezen was de Consolidated B-24 Liberator de tweede, in Amerika ontworpen, viermotorige bommenwerper. Begin 1933 kreeg Consolidated Aircraft Corporations te San Diego in de staat Californië de opdracht een viermotorige bommenwerper te ontwerpen, met betere eigenschap-

pen dan die van de Boeing B-17.
Onder leiding van hoofdingenieur Isaac M.Laddon, ging een groep ontwerpers achter hun tekentafels zitten. Dat ze niet stilgezeten hebben moge blijken uit het feit dat in december van datzelfde jaar een prototype haar eerste proefvlucht maakte.
Het was overigens geen toonbeeld van schoonheid. Als je het toestel zo zag staan, dan kon je je niet aan de indruk onttrekken dat de ontwerpers hier en daar vergeten waren de punt van het potlood te slijpen.
De hoge doorhangende romp, die bijna de grond leek te raken en de stompe neus, gaven haar een uiterlijk dat veel gelijkenis vertoonde met dat van een hangbuikzwijn.
Een nogal kwetsende benaming, want onder die ruwe bolster schuilde een uiterst efficiënte oorlogsmachine.
Snelheid, doelmatigheid en veelzijdigheid waren de eisen geweest. Daar voldeed ze volledig aan. Ze was sneller dan de B-17 en ze kon een grotere bommenlast over een grotere afstand meevoeren.
Om tot een grote produktie van vliegtuigen te komen werden de toestellen gebouwd bij Consolidated te San Diego en Fort Worth, bij Douglas in Tulsa, bij Ford te Willow Run en bij North American Aviation te Dallas.
Waar de B-17 alleen in gebruik was als bommenwerper, gebruikte men de B-24 als lange afstandverkenner, onderzeebootbestrijder, transportvliegtuig, patrouillevliegtuig, vliegende tanker en als bommenwerper.
Uit het prototype werden een groot aantal versies ontwikkeld. De "D" versie zal tenslotte de spits af gaan bijten op het Europese oorlogstoneel. Al spoedig bleek dat het toestel enkele operationele tekortkomingen had. Vooral de vuurkracht van het neusgeschut was te gering.
Medio 1943 begonnen de lopende banden in de fabrieken de B-24H te produceren. De tekortkomingen van de "D" waren weggewerkt en de doorzichtige perspex-neus was verdwenen. Hiervoor in de plaats was een draaibare machinegeweerkoepel gekomen, met twee Browning 12.7 mm machinegeweren. Door de Amerikanen "point fifties" genoemd.
Ook was het toestel standaard uitgerust met een "ball-turret"(buikkoepel) aan de onderzijde. Dit was een zeer vernuftig geval, dat in allerlei richtingen kon draaien. Om te voorkomen dat het bij de landing de grond raakte, kon de koepel ingetrokken worden.
Niet alleen aan de buitenkant was het vliegtuig veranderd. Ook binnen in het toestel waren wijzigingen aangebracht.

Er kon meer munitie worden meegenomen, het brandstoftoevoersysteem voor de motoren was verbeterd en ook het interieur had wijzigingen ondergaan.
Een nadeel was dat de grotere hoeveelheid inwendige uitrusting een nog grotere vleugelbelasting veroorzaakte. Hierdoor kon een klein gat in de vleugel er al de oorzaak van zijn dat de vleugelbelasting te groot werd waardoor het toestel niet meer in de lucht kon worden gehouden. De vleugels konden het toestél niet meer dragen.
Ook de buikkoepel had, in neergelaten toestand, een nadelige invloed op de stabiliteit en vliegeigenschappen van het toestel. Door het trager reageren op de roeren kon men niet meer zo dicht op elkaar in formatie vliegen. De formaties werden losser en daardoor meer kwetsbaar voor aanvallen van Duitse jagers.
Met een spanwijdte van 33,50 meter zag het ruim 20 meter lange toestel er aan de buitenkant groot en indrukwekkend uit. Echter, binnenin bleek het allesbehalve ruim te zijn. Het was ontworpen om oorlog te voeren en daar zijn apparatuur, brandstof, bewapening, bommenlast en nog veel meer andere dingen voor nodig. Toen het ontwerp op papier stond ontdekte men dat er ook nog zo'n tien man bedienend personeel mee moest vliegen. Na enig schuifwerk vond men de ruimte, waar zij hun werk konden gaan doen

=====

WACHTEN OP HET STARTSEIN

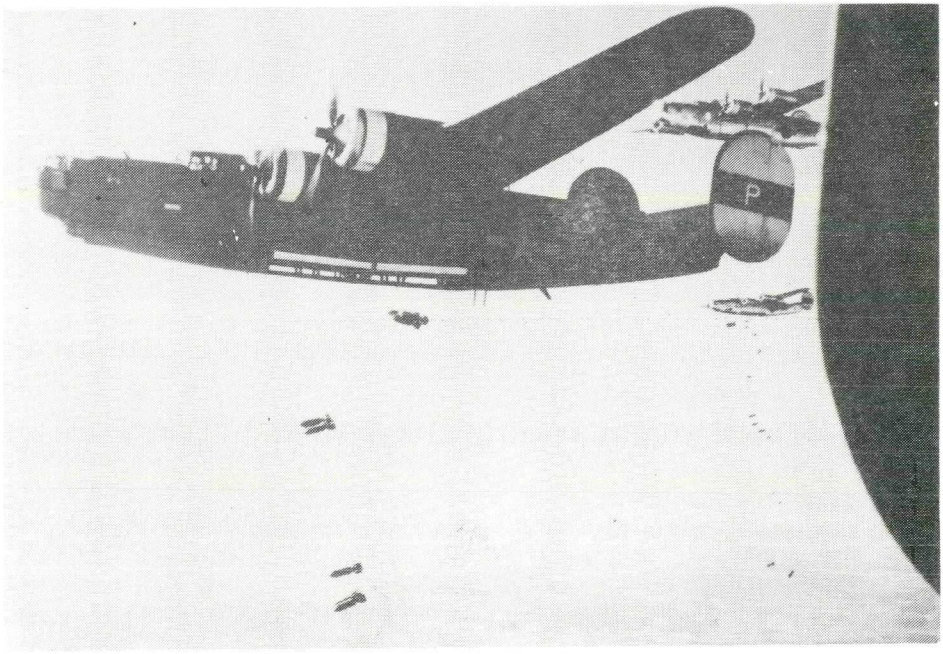
Ergens op de basis Bungay in Engeland, staat de Consolidated B-24H-25-FO Liberator, met het registratienummer 42-95180, te wachten op de komst van haar bemanning. Deze B-24 werd gebouwd in de Ford-fabrieken te Willow-Run.
Het getal "25" is het block-nummer. Zodra een type vliegtuig in produktie gaat, kent men een versienummer(blocknummer) toe. De machines van een bepaald blocknummer zijn identiek. Als er nu op de tekentafels veranderingen worden aangebracht, gaat men in de montagehal een nieuw blocknummer gebruiken. Om het allemaal nog wat onduidelijker te maken verspringt het steeds 5 cijfers, dus van 1 naar 5 naar 10 naar 15 etc.
Deze B-24 behoort daarom tot de zesde versie. In totaal werden er nog 265 vliegtuigen met hetzelfde block-nummer bij Ford gebouwd. Op de zijkanten van haar neus is een rode cirkel geschilderd. Daarin staat in witte letters

haar naam: "Satan's Little Sister".

Die naam werd haar niet direkt gegeven. De eerste bemanning die haar kreeg toegewezen gaf haar de naam: "Satan's Sister II".
Op 13 mei 1944 arriveerde op de vliegbasis Bungay in Engeland, de bemanning waarvan tweede luitenant W.Carl Bargmann deel uitmaakte. Hij was de bommenrichter.
Op 22 april 1944 was de bemanning uit Amerika vertrokken. Het vliegtuig dat ze over moesten vliegen naar Europa maakte een aantal tussenlandingen, o.a. op het vliegveld van Goose Bay in Canada. Op 5 mei arriveerden ze in Ierland. Daar lieten ze het vliegtuig achter en stapten op de boot naar Engeland. De trein bracht hen tenslotte naar Bungay.
Na een aantal oefenvluchten, vlogen ze op 24 mei hun eerste opdracht. Het doel was het vliegveld van Orly in Frankrijk. Het vliegtuig dat ze toegewezen kregen had de naam: "Satan's Sister II".
Op 25 mei volgde een missie naar Mulhouse, eveneens in Frankrijk. Ook de derde missie, op 27 mei, ging naar dat land. Bij hun terugkeer op Bungay werd het vliegtuig door de bemanning herdoopt en kreeg de naam: "Satan's Little Sister".

W.Carl Bargmann voor "zijn" vliegtuig.
(foto: W.Carl Bargmann)

Op de linkerzijde van de rompneus werd de naam "Helen" geschilderd. Helen was de vrouw van W. Carl Bargmann. Hij was de enige getrouwde jongen in de bemanning.
Op D-Day, 6 juni 1944, bombardeerden ze de landingskust in Normandië, kort voordat de landing plaatsvond.
In de maanden daarna bombardeerden ze afwisselend doelen in Frankrijk en Duitsland.
De 21ste missie die de bemanning maakte, werd een gedenkwaardige. Op 8 augustus 1944 vlogen ze naar Villa Coublay in Frankrijk. Door een navigatiefout kwam hun groep boven Parijs terecht en werd daar warm onthaald door het luchtafweergeschut. Ze vlogen dwars door de regen van ontplofgende granaten. Na hun veilige terugkeer op Bungay telden ze 82 gaten in de romphuid van het toestel, veroorzaakt door de scherven van de luchtafweergranaten.



Rechtsboven de "P" vliegt "Satan's Little Sister"
(foto: USAAF)

De bemanning vloog op 25 oktober 1944 haar 30ste en laatste missie. Het doel van die dag was Neumünster in Duitsland. Ze keerden veilig terug. Het geluk had met hen meegevlogen. In de kapel op de vliegbasis woonden ze een

dankdienst bij voor hun veilige terugkeer. Ze hadden nog enige maanden gronddienst voor de boeg en zouden dan terugkeren naar Amerika.
Met toch wel een beetje weemoed namen ze afscheid van hun "Satan's Little Sister". Het vliegtuig dat hen telkens weer trouw had teruggebracht.

Close up van de neusbeschildering
(foto: Tony North)

Aan beide zijden van de romp, tussen de vleugels en de staart, prijkt het nationaliteitsteken, de vijfpuntige witte ster in een blauwe cirkel met aan weerszijden een horizontaal liggende witte rechthoek, omgeven door een smalle blauwe rand. Ditzelfde nationaliteitsteken vinden we ook terug aan de bovenkant van de linkervleugel en aan de onderkant van de rechtervleugel.
Direkt achter het nationaliteitsteken op de romp staan de letters "RT". Dit zijn de twee herkenningsletters van het 706BS van de 446BG.
De twee staartvlakken zijn aan de buitenzijde geel geverfd, dit is de herkenningskleur van de 20ste Combat Wing(20CBW). Door het midden loopt een zwarte horizontale band met daar weer middenin een geel geschilderde letter "N".
Dit is de herkenningsletter van het vliegtuig. Aan de binnenzijde van de staartvlakken is het registratienummer 295180 geschilderd. De "4", die er nog voor zou moeten

staan, is weggelaten. Aan de bovenkant van de rechtervleugel prijkt in een blauwe cirkel, de wit geschilderde letter "H". Herkenningsteken van de Tweede Bomb Division. Aan de voorkant van de motorgondels is een witte band geschilderd. Ook dit is een herkenningskleur voor het 706 Bomb Squadron.
Vandaag zal het toestel gevlogen worden door de bemanning die onder leiding staat van de Eerste Luitenant (1st Lt) John H. Quinn.

John H.Quinn tijdens zijn opleiding. (foto:J.H.Quinn)

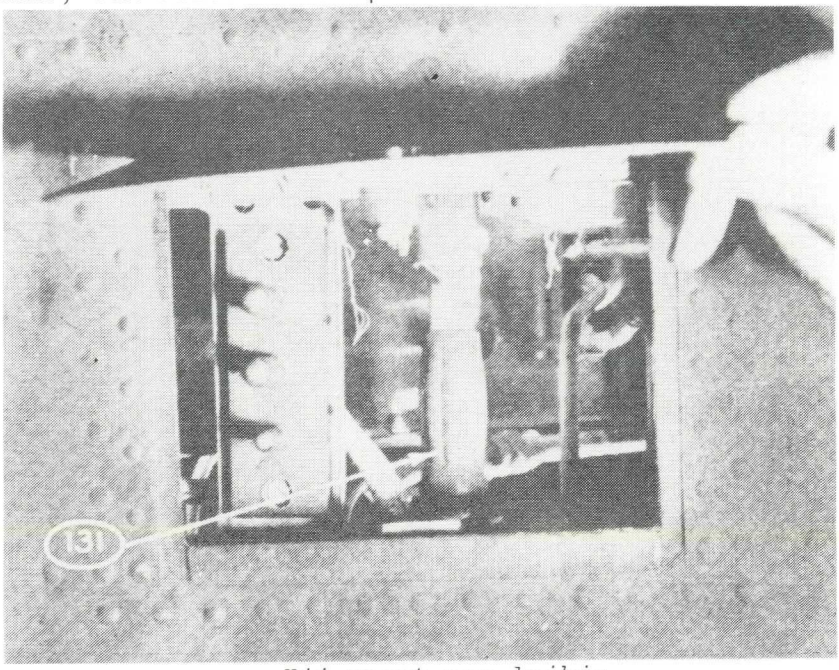
John H.Quinn kort voor vertrek naar Europa. (foto: J.H.Quinn)

Hij is afkomstig uit Westport in de staat New York. Op 9 januari 1942 kwam hij in dienst bij het leger.
Na de nodige opleidingen ging hij in maart 1943 naar de USAAF. Op 5 december 1943 ontving hij zijn benoeming tot officier en de felbegeerde "wing", de speld die aangeeft dat hij vlieger is.
Hij leerde de B-24 vliegen en ontmoette zijn bemanning. Gedurende talrijke trainingsvluchten werden hij en zijn overige bemanningsleden een hecht team.

Op het vliegveld bij Lincoln in Nebraska werd de groepsfoto genomen. Niet lang daarna vlogen ze naar Engeland. Op 23 juli arriveerden ze op het vliegveld Bungay en kort daarna vertrokken ze voor hun eerste missie boven vijandelijk gebied. Enkele dagen geleden heeft hij nog een oefenvlucht gemaakt, waarbij het "blindvliegen" beoefend werd. Hierbij werd uitsluitend op de instrumenten in de cockpit gevlogen, hetgeen uiterste concentratie vergde. Vandaag staan ze op de rol voor hun 19e vlucht boven vijandelijk gebied.
Nog is de bemanning niet gearriveerd bij het vliegtuig. De grondploeg, onder leiding van een "crewchief" is druk bezig het toestel vliegklaar te maken. In het bommenruim is de bomlading aangebracht, de brandstoftanks zijn gevuld en de munitie voor de "point-fifties" ligt klaar in de magazijnen.
Het Norden-bomricht apparaat, dat straks de bomrichter in staat moet stellen de bomlading goed op het doel te laten vallen, is aangebracht in de neus. De hoezen van de pitotbuizen zijn verwijderd. Pitotbuizen zijn uitsteeksels op de romp waarin zich meetapparatuur bevindt. Hierdoor is men in staat om, door middel van metertjes op het instrumentenpaneel in de cockpit, de vliegsnelheid en buitentemperatuur af te lezen.
De leden van de grondbemanning zijn stuk voor stuk specialisten, die er met een groot verantwoordelijkheidsgevoel voor zorgdragen, dat het toestel in orde is.

In het donker doemen twee afgeschermde lichtjes op. Uit de truck stappen de tweede piloot, de tweede luitenant (2nd Lt) Melburn O. Simmons en de boordwerktuigkundige, de Technical sergeant(T/sgt) Patrick J. Flaherty.
Nadat ze de grondbemanning begroet hebben wisselen ze bijzonderheden uit. Dan beginnen Simmons en Flaherty aan de "pre-flight-check". Dit is de controleronde, die aan elke vlucht vooraf gaat. Ze controleren de hydraulische- en elektrische systemen, de brandstof, de olie, de accuspanning, de banden en de bomluiken.
Als de buitenkant van het toestel is geïnspekteerd, loopt Flaherty naar de rechterkant van de romp, tot vlak voor de voorste bomluiken. In de romp opent hij een luikje en trekt aan de daarachter liggende handle.
De bomluiken schuiven omhoog langs de zijwanden van de romp. Een uniek systeem, want bij alle tot nu toe gebouwde bommenwerpertypes gaan de bomluiken naar buiten open. De daardoor grotere luchtweerstand komt de vliegwaardig-

heid niet ten goede.
Op vier plaatsen in het toestel bevinden zich handles, waarmee men de bomluiken kan bedienen. Eén bij de bomrichter voor in de neus, één in het bommenruim, één op het instrumentenpaneel in de cockpit en de zojuist genoemde, van buiten de romp bereikbare handle.

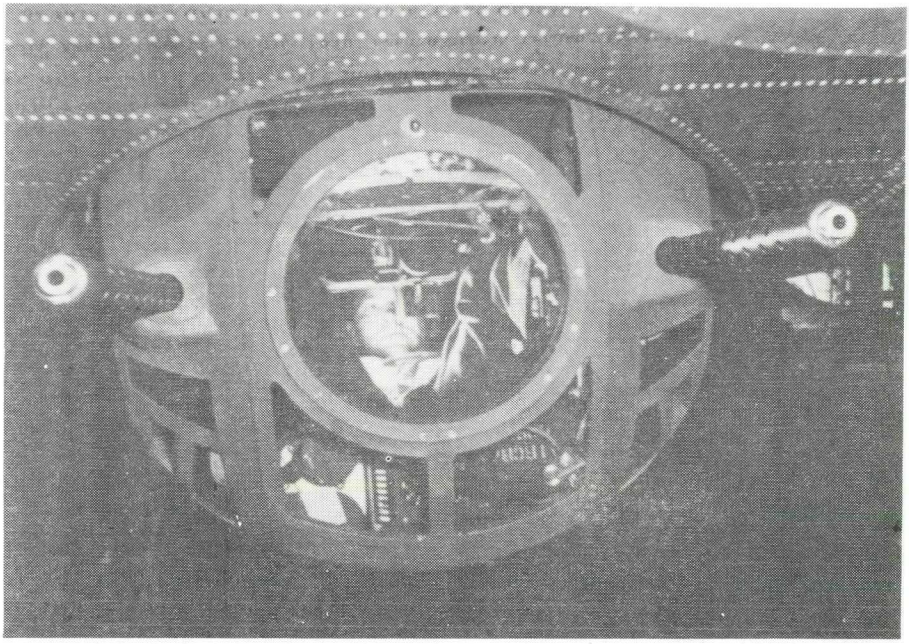


Hij opent een luikje.....
(foto: Flight Manual B-24)

Om te voorkomen dat de bommen afgeworpen worden, terwijl de bomluiken nog niet helemaal geopend zijn, is er een beveiligingssysteem ingebouwd. Het openen van de bomluiken kan daarom pas beginnen vanuit een toestand waarin de luiken volledig gesloten zijn. Door de intense koude op grote hoogte, krimpt het metaal en kan er een smalle kier ontstaan. Om de luiken weer goed af te sluiten moet één van de bemanningsleden in het bommenruim, met behulp van een kruk, de luiken goed dicht draaien. Het systeem functioneert dan weer naar behoren.
De bomluiken moeten kunnen meebuigen met de rompbuitenkant en zijn om deze reden gemaakt van zeer dun aluminium. Derhalve zijn ze bij een noodlanding op het water uiterst kwetsbaar. Het water drukt de luiken onmiddellijk naar binnen en reduceert de overlevingskansen van de bemanning bijna tot nul.

Terug naar de inspektie-ronde. Samen met Simmons stapt Flaherty op de loopbrug, die slechts 60 centimeter van de grond verwijderd is en schakelt de verlichting in het bommenruim aan. Die loopbrug geeft de bemanning de gelegenheid om via het bommenruim van voor naar achteren en terug door het vliegtuig te lopen. Het is tevens een onderdeel van de constructie die het vliegtuig bij elkaar moet houden.
Vanuit het bommenruim klimmen ze via een luik naar de cockpit(flightdeck). Simmons neemt plaats in de linker- en Flaherty in de rechterstoel. Eén voor één starten ze de motoren en drukken de gashandles(throttles) zo ver naar voren, tot de toerentellers 2700 toeren per minuut aanwijzen. Dan draaien ze de stuitnokken vast om te voorkomen dat het toerental hoger wordt dan 2700 toeren per minuut. Als het toerental hoger zou worden dan zou dat funest zijn voor de desbetreffende motor.
Ook de turbocompressoren die straks, op grote hoogte, voor voldoende luchttoevoer moeten zorgen, worden gecontroleerd. Ze funktioneren naar behoren en de motoren worden weer afgezet. Via het bommenruim verlaten ze het toestel. De crew-chief kan tevreden zijn.
Inmiddels zijn ook de andere bemanningsleden aangekomen. Tweede luitenant Robert F.Brooks heeft vandaag een tweeledige taak. Hij is zowel bomrichter als navigator.
De navigator die bij de bemanning is ingedeeld, luitenant Samuel Agin, vliegt vandaag niet met hen mee.
Als de crew voltallig is bediend Brooks de machinegeweren in de neuskoepel. Vandaag zal dat moeilijk gaan omdat hij vooral bezig zal zijn met navigeren. Zijn taak in de neuskoepel wordt nu overgenomen door Staff sergeant(S/sgt) Bennie F. Tillotson.
De machinegeweren in de staartkoepel worden bediend door S/sgt John S. Todd. Na de start en pas als het nodig is, vanwege de slechte invloed op de vliegeigenschappen, zal S/sgt Frank H. Pietszch jr. de buikkoepel gaan bemannen. Dat is geen prettige plaats, ook al heb je geen engtevrees. Eenmaal neergelaten is hij volledig op zichzelf aangewezen. Alleen via de boordradio kan hij met de andere bemanningsleden praten.
S/sgt Lewis R. Hoyal maakt het schuttersgilde kompleet.
Voor de verbinding met de thuisbasis en de bediening van de radioapparatuur is T/sgt John W. Cahill verantwoordelijk. Hij heeft een gedegen opleiding achter de rug in het verzenden en opnemen van berichten in morsecode.

Uit de onsamenhangende, maar toch ritmisch klinkende janboel, tovert hij keurig de letters op papier.
De schutters controleren de machinegeweren.
Intussen meldt Simmons aan Quinn dat het toestel gereed is voor vertrek. Het wachten is nu op "Stations-time", dat gegeven wordt vanaf de verkeerstoren, door middel van het afschieten van een bepaalde kleur lichtkogel.



Hij is dan helemaal op zichzelf aangewezen.
(foto: Boeing Works, Seattle)

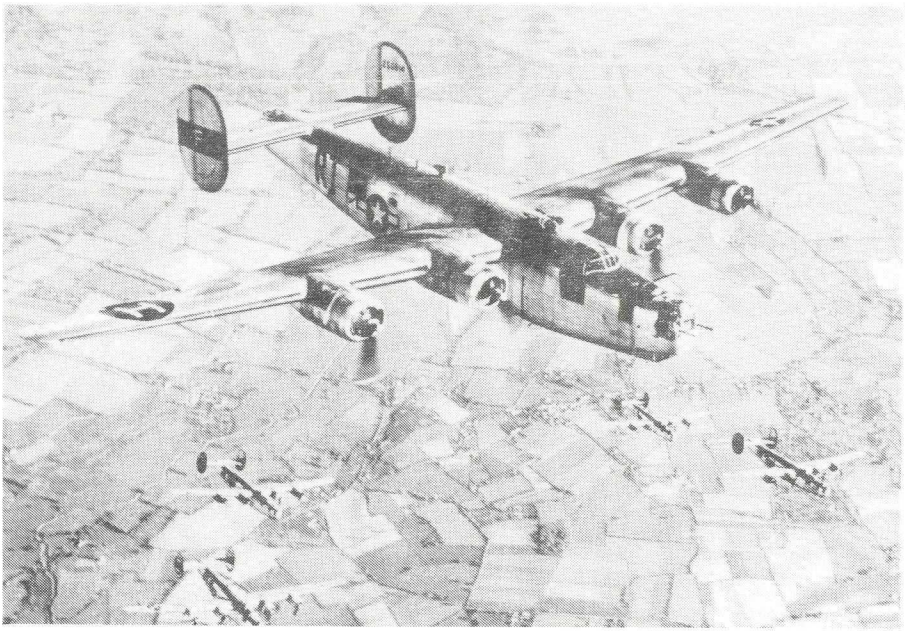
HET VERTREK

Wachten duurt lang, iedere keer weer is het een zenuwentoestand. Gaat de aanval door of wordt ze op het laatste moment nog geannuleerd? Als ze nou maar eenmaal in de lucht zitten. Ja! Daar is de lichtkogel. "Stations time". Quinn en Simmons beginnen met de procedures om de motoren te starten. Flaherty start de één-cilinder-benzine-motor, die op haar beurt weer een hulp-stroomaggregaat aandrijft. Dat is nodig want de accu's alleen kunnen nooit voldoende stroom leveren om de motoren te starten.
Is de hulpmotor ingeschakeld? Oké, draaien maar. Parkeerrem aantrekken. Instrumentenpaneel aktiveren. Bomluiken open. Verlichting, zowel binnen in het vliegtuig als bui-

ten op de romp van het vliegtuig "AAN". Automatische piloot, turbo-compressoren en ijsbestrijding "UIT". Mengselregelhandles in de vrijloopstand. Kan de motorkoeling funktioneren? Staat de grondbemanning op veilige afstand? Staat er iemand klaar met een brandblusapparaat? Op aanwijzing van Quinn loopt iemand van de grondbemanning naar motor nr. 3 toe. Dat is de rechterbinnenmotor.
Hij draait de propeller twee volledige slagen rond. Mocht er brandstof in de onderste cilinders zitten, dan wordt die er nu uitgepompt. Als die brandstof er niet uit zou worden gepompt is de kans groot dat de motor ontploft, zodra de startknop ingedrukt zou worden.
Als de man weer op veilige afstand staat geeft Simmons aan Quinn te kennen dat er gestart kan worden. Propellers worden op hoog toerental ingesteld. Gashandles iets naar voren. Simmons schakelt de vier benzinedrukpompen in. Dan drukt hij met zijn linkerhand een soort choke-knop in en met zijn rechterhand duwt hij de starterschakelaar voor motor nr.3 naar de stand "ACCEL" en houdt hem in die stand. De elektrische startmotor jankt met een steeds hoger wordend geluid. Dan drukt Simmons een, zich vlak daarnaast bevindende, schakelaar omhoog naar de stand "CRANK". De propeller begint te draaien, even hoest en kucht de motor als een zware roker, maar dan wordt het gebrom gelijkmatiger. Steeds sneller draait de propeller en haar gekleurde uiteinden vormen een prachtig ronde cirkel.
Deze motor wordt het eerst gestart omdat ze een hydraulische pomp aandrijft, waardoor voldoende druk in dat systeem kan worden opgebouwd.
Op dezelfde manier worden de motoren nr.4(rechterbuitenmotor), nr.2(linkerbinnenmotor) en nr.1(linkerbuitenmotor) één voor één gestart.
De ingehouden kracht van de vier Pratt & Whitney R-1830-43 Twin Wasp motoren, elk goed voor 1200 pk. doet het toestel schudden.
Terwijl de motoren warmdraaien gaan de beide vliegers door met hun cockpit-check. Punt voor punt werken ze de "checklist" af.
Opnieuw is het wachten op een lichtkogel van de verkeerstoren. Nog steeds kan de aanval afgelast worden. Maar nee, daar gaat hij en opnieuw is het de juiste kleur. We gaan erop af!
Zijn Brooks en Tillotson uit de neus? Dat moet, want dat is tijdens de start en landing een gevaarlijke plaats, vanwege het gevaar dat het toestel door het neuswiel zou kunnen zakken.

Het toestel naast hen geeft gas op één van de buitenmotoren en zet zich langzaam in beweging. Achter elkaar zullen de bommenwerpers via de taxibaan naar het begin van de startbaan gaan. De leider van de bommenwerperformatie voorop. Quinn en zijn bemanning zullen direkt daarna starten. De propellerafstelling staat op hoog toerental en de mengselregelaars op "AUTO LEAN". Flaherty gaat achter en tussen de stoelen van de twee vliegers staan. Hij moet straks bij de start de snelheid hardop aflezen. Op aanwijzing van Quinn trekt de grondbemanning de blokken weg voor de wielen. De crew-chief steeks zijn duim omhoog en zijn mond beweegt "Good luck". In het gebrul van de motoren is het stemgeluid niet te horen. De parkeerrem wordt losgegooid en Quinn houdt het toestel met de voetrem in bedwang. Hij geeft gas op de buitenmotor en laat nu ook de voetrem los. Met een schok komt het toestel in beweging en draait majestueus de taxibaan op. Het is een hele stoet van optrekkende en afremmende toestellen. Ze naderen nu de startbaan en het "lead-ship", dat voor hun uit reed, staat klaar om te vertrekken. Zodra het vertrokken is neemt Quinn de startpositie in. Van de controletoren krijgt hij opdracht zich voor te bereiden voor vertrek.
De parkeerremmen worden aangetrokken en met de gashandles worden de toerentellers op 1000 toeren per minuut gezet. Bomluiken gesloten. De propellerbladen worden in hun uiterste stand gezet en de hoogteroeren iets naar boven. Mengselregelaars op "AUTO RICH" (Rijk mengsel). Stuk voor stuk krijgen de motoren nu volgas. Turbocompressoren "AAN". "Flaps" op tien graden, zodat het draagvermogen van de vleugel groter wordt.
Via de boordradio vraagt Quinn of zijn bemanning klaar is voor de start. Dit is het geval en hij meldt via het "Command-net" aan de controletoren dat ze "startklaar"zijn. Dit alles gebeurt in het tijdsbestek van nog geen minuut. Na verkregen toestemming worden de voetremmen vol naar beneden gedrukt en de parkeerrem losgegooid. Simmons drukt de gashandles nu gelijkmatig naar voren en als de motoren op vol vermogen draaien schudt het toestel op haar wielen van ingehouden energie.
Quinn laat de voetremmen los. Het toestel zet zich in beweging en krijgt steeds meer snelheid. Strak tuurt Quinn naar de startbaan voor hem en luistert naar de stem van Flaherty, die de snelheid afleest. De steeds groter wordende snelheid drukt de bemanning tegen de rugleuningen. Simmons bedient de turbocompressoren en blijft de gashandles

naar voren geduwd houden. Het motorlawaai is bijna ondraaglijk en het toestel trilt, hobbelt en schokt over de baan. Flaherty's stem telt .... negentig .... honderd .... honderdtien .... honderdtwintig ...., Quinn voelt dat het toestel omhoog wil, ... honderddertig ... telt Flaherty en rustig trekt Quinn de stuurknuppel naar zich toe.



Een aantal vliegtuigen van 706BS in formatie.
(foto: Erdie Stevens)

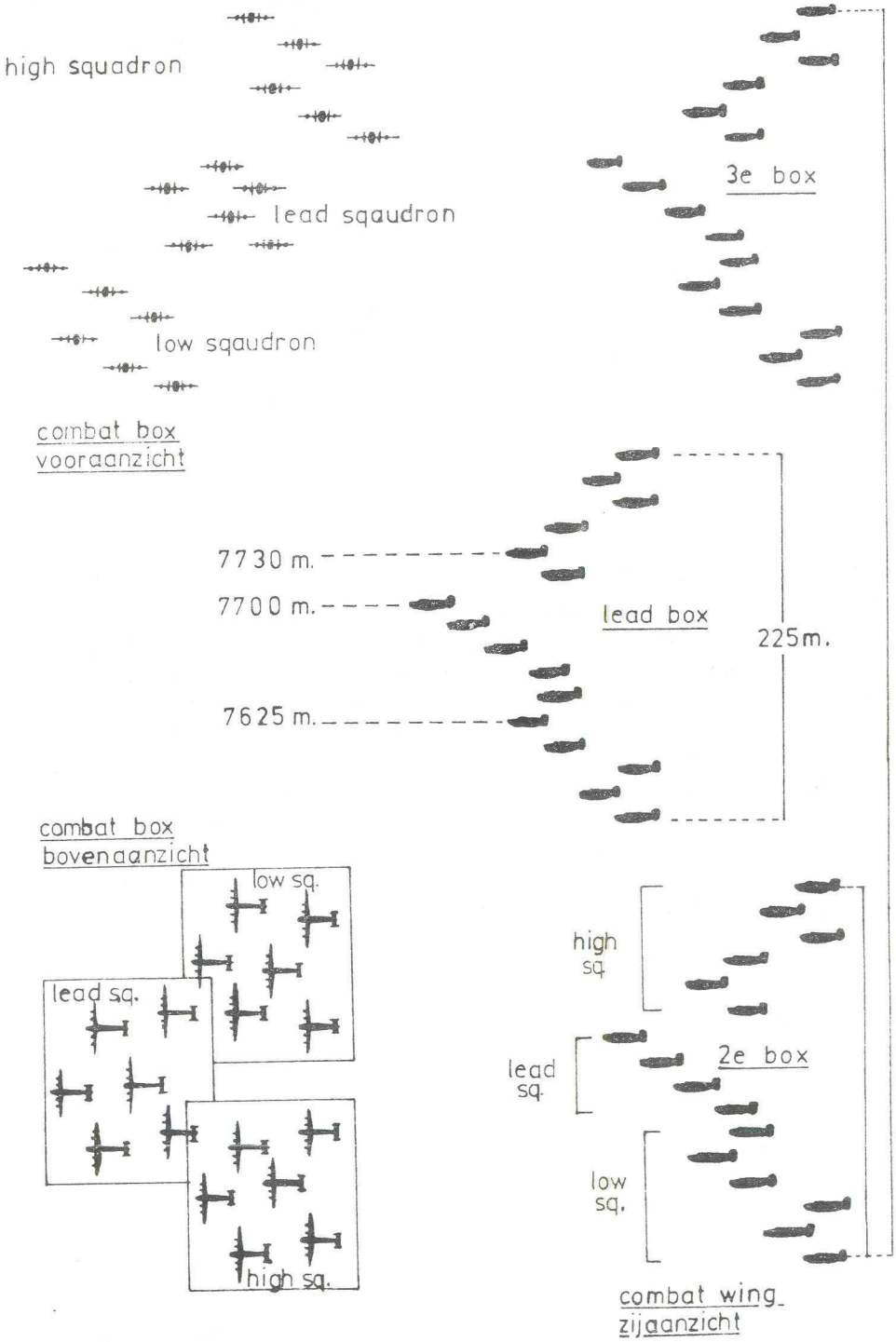
Het trillen en bonken stopt abrupt en het gevoel dat je voeten omhoog gedrukt worden, geeft aan dat het toestel klimt. Het landingsgestel wordt ingetrokken. Het toerental wordt teruggebracht naar klimvermogen, wat neerkomt op ongeveer 2300 toeren p/min. "Flaps" naar normaal. Mengselregelaars terug naar "AUTO-LEAN".
Door het terugbrengen van het toerental is een lichte trilling ontstaan. Door het op elkaar afstemmen van de toerentallen, zorgt Simmons er voor dat deze trilling weer wordt opgeheven. Terwijl het toestel naar de gewenste hoogte klimt, wordt de omgeving nauwlettend in de gaten gehouden. Het is druk in de lucht en een botsing met een ander toestel zou fataal zijn. Ze zetten koers in de richting van de Noordzee, want daar ligt het verzamelpunt. De schutters beproeven, met korte vuurstoten, de werking van hun geschut. Het is nu zaak het "Assembly-ship" (verzamel vliegtuig) te vinden. Dit is een oude B-24, die

nog wel vliegwaardig is, maar niet meer kan worden ingezet voor gevechtstaken. Om goed herkenbaar te zijn worden deze "ships" in de meest fantastische kleuren geschilderd. Men gebruikt één kleur of diverse kleuren. Sommige "Assembly ships" hebben een geblokt of gestreept uiterlijk gekregen. "Fearless Freddie" (Onbevreesde Freddie), is het Assembly ship van 446BG. Het toestel is helemaal geel geschilderd en op de zijkanten van de neus staat in blauwe letters: "Fearless Freddie".
Er is echter één probleem. Het is nog donker en kleuren hebben de onhebbelijkheid dat je ze in het donker niet kunt onderscheiden. Daarom is het toestel voorzien van een groot hoeveelheid lampen en worden door de bemanning regelmatig lichtkogels afgeschoten. Eenmaal in de buurt van het "assembly ship" wordt de plaats in de combat-box-formatie ingenomen.

=====

FORMATIE VLIEGEN

Het voordeel van bombarderen bij daglicht is dat je het doel goed kunt onderscheiden. Dat wil zeggen, zolang de bewolking geen roet in het eten gooit. Het nadeel, daaraan verbonden, is dat de vijand jou ook uitstekend kan waarnemen. De RAF had de USAAF vanaf het begin gewaarschuwd voor zware verliezen bij aanvallen overdag. In het begin van de oorlog had de RAF bij daglicht veel vliegtuigen verloren en daarom had men de bombardementsvluchten verlegd van de dag naar de nacht. De Amerikanen wensten evenwel hun zaken op hun eigen manier te doen. Hun oplossing heette: "Combat-Box", wat vrij vertaald kan worden door "gevechtsblok".
Drie vliegtuigen vormen een "element", twee "elements" vormen een "combat-squadron"(6 toestellen), drie "combat-squadrons" vormen een "combat-box" en drie "combat-boxes" vormen een "combat-wing"(54 toestellen). Grotere formaties waren niet onder controle te houden. Door nu in een zo strak mogelijke formatie te vliegen, kunnen de schutters zichzelf en elkaar met hun individuele en gezamenlijke vuurkracht bescherming bieden. Het was dus zaak voor de piloten om zo goed mogelijk bij elkaar te blijven.
De "Combat-Box" was inderdaad een verbetering, maar de Duitsers wisten zo'n formatie gauw genoeg uit elkaar te rukken.


high squadron
lead sqaudron
low sqaudron
combat box
vooraanzicht
3e box
7730 m.
7700 m.
7625 m.
lead box
225m.
combat box
bovenaanzicht
low sq.
lead sq.
high sq.
high
sq.
lead
sq.
2e box
low
sq.
combat wing
zijaanzicht

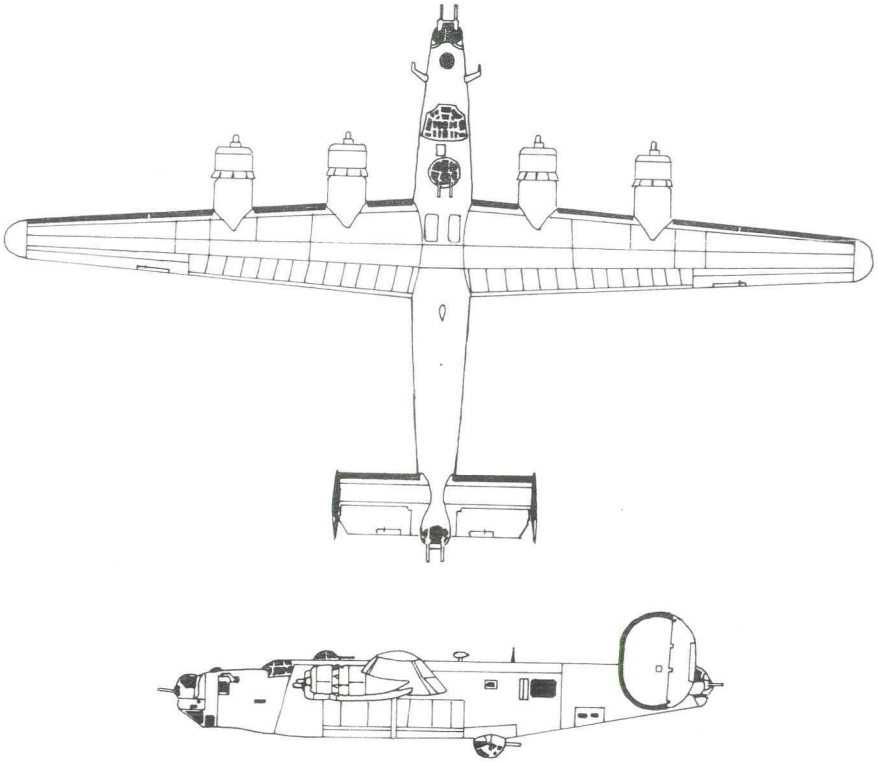
In de herfst van 1943, speciaal in oktober, had de USAAF boven Europa zodanige verliezen geleden dat er een noodtoestand intrad en de rol van de bommenwerpers praktisch was uitgespeeld. De eerste escortejager die ter beschikking kwam was de P-47 Thunderbolt in begin november 1943 en later kwam daar de P-38 Lightning nog bij. Dit betekende inderdaad een verbetering, maar genoemde jagers hadden niet voldoende vliegbereik voor escorte heen en terug. Dit werd pas gerealiseerd met de P-51 Mustang, nadat deze van een Britse Rolls Royce "Merlin"-motor was voorzien. Na in januari en februari 1944 zware verliezen te hebben geleden, tengevolge van "kinderziekten", werd de Mustang de werkelijk ideale escortejager.

Maar we hadden het over de "Combat-Box". In gebieden met zwaar afweergeschut raakten ze, o.a. door luchtdrukverplaatsingen, meestal wat verder uit elkaar. Dit gaf de Duitse jachtvliegers de kans dwars door de formaties heen te jagen en zo slachtoffers te maken. Dit kostte ook aan Duitse zijde zware verliezen. Bij het naderen van het doel ging de "combat-wing" iets uit elkaar omdat anders de kans groot was dat de bovenste vliegtuigen de onder hen vliegende collega's zouden kunnen raken met hun bommen. Vliegtuigen waarvan motoren uitvielen, die dus snelheid en hoogte verloren, vielen onherroepelijk uit zo'n formatie weg. Zij waren dan meestal op zichzelf aangewezen. De Duitse jagers, die op een afstand rustig bleven afwachten totdat het toestel ver genoeg was afgedwaald, wierpen zich dan als wolven op hun prooi. Het gebeurde ook wel dat een toestel dat uit de formatie wegzakte, een ander toestel raakte. Dit betekende meestal het einde van de twee toestellen.

Een nadeel van deze "combat-box" procedure was dat de tegenstander op zijn radar de opbouw van de formaties had kunnen volgen, lang voordat de toestellen zich boven vijandelijk gebied bevonden. Ook verstookte je nogal wat brandstof omdat het formeren meestal meer dan een uur in beslag nam.

Maar al die nadelen wogen niet op tegen het voordeel van de betrekkelijke veiligheid, die er binnen zo'n formatie te vinden was.

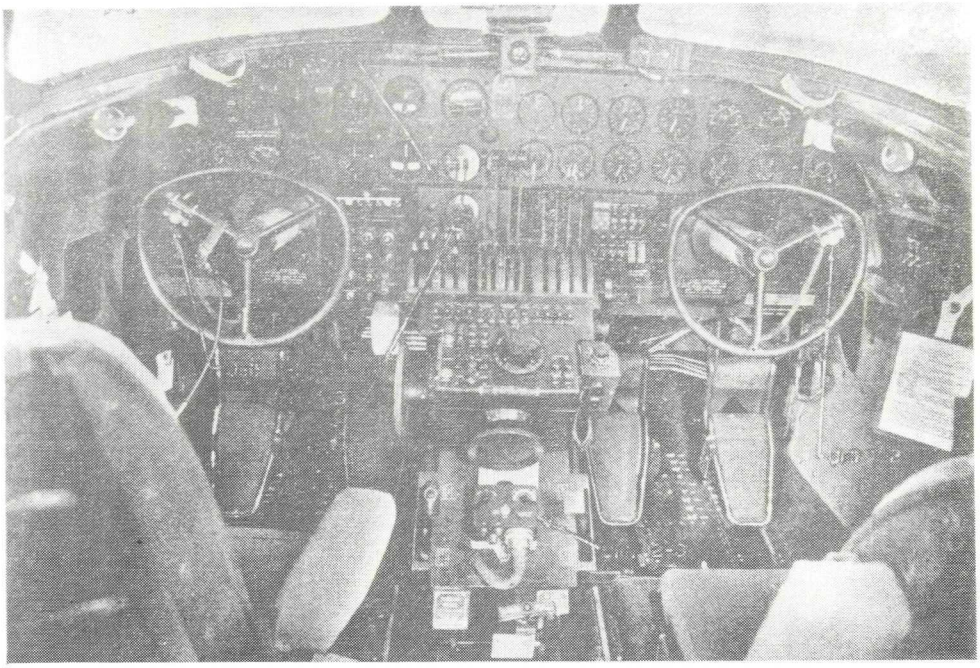
=====



Consolidated B-24H Liberator

EEN KIJKJE IN HET VLIEGTUIG

Als de formaties gevormd zijn gaat de hoofdmacht op weg. Ze volgen een koers die hen ten noorden van de Waddeneilanden zal voeren, richting Helgoland. Als ze een hoogte bereikt hebben van drie kilometer, geeft Quinn zijn bemanning de opdracht de zuurstofmaskers op te zetten. De maskers zijn via rubberslangen verbonden met het zuurstofaansluitpunt en met behulp van een drukregelaar kan de toevoer geregeld worden. De zuurstof wordt verkregen uit meer dan twintig grote, geel geschilderde, cilinders. Deze zijn, waar nog maar enigszins ruimte is, aan de binnenzijde tegen de romp bevestigd. Het dragen van het rubberen zuurstofmasker veroorzaakt vaak huidirritatie en vooral bemanningsleden met een zware baardgroei, ondervinden daar veel hinder van. Ook komt het voor dat het masker bij het op grote hoogte vliegen, aan de huid vastvriest.



Het "flight-deck" van de B-24. (foto: Flight Manual B-24)

Inmiddels hebben Brooks en Tillotson het flight-deck verlaten en zijn in de neus gekropen. Wij blijven nog even op het flight-deck. In deze ruimte van 3.85 X 1.80 meter verrichten vier mannen hun werkzaamheden. Voorin, direkt achter het instrumentenpaneel op de linkerstoel, zit John Quinn. Rondom hem heen wemelt het van de schakelaars. Zelfs boven de ramen kun je ze vinden. Daar zitten ook de vaanstandschakelaars voor de propellers. Op het instrumentenpaneel bevinden zich tientallen wijzerplaten, lampjes en andere voorwerpen, die de vliegers in staat stellen het toestel te besturen. Zijn handen omklemmen het stuurwiel, dat aan de stuurkolom vast zit. Deze stuurkolom verdwijnt horizontaal in het instrumentenpaneel. Trekt hij nu het stuurwiel naar zich toe, dan zal de machine stijgen, duwt hij het van zich af, in de richting van het instrumentenpaneel, dan zal de machine dalen. Door middel van pedalen kan hij bochten draaien, daarbij draait hij tevens aan het stuurwiel. Hierdoor worden de rolroeren aan de achterkant van de buitenvleugels in positie gebracht en zal de machine onder een bepaalde hoek gaan overhellen in de richting van de te draaien bocht. De vleugel aan de binnenkant van de bocht zal dan iets zakken, terwijl de vleugel aan de bui-

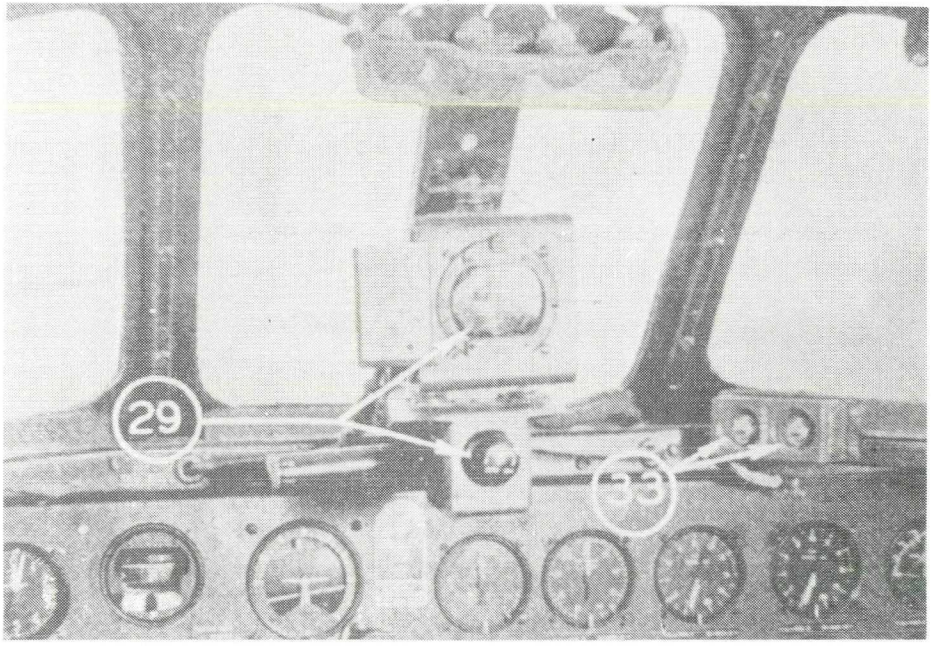
tenkant van de bocht iets omhoog zal komen. Nauwlettend houdt hij de kunstmatige horizon en de bocht- en slipaanwijzer in de gaten. Dit zijn de belangrijkste visuele hulpmiddelen om de hellingshoek in de gaten te houden. Wordt deze hoek namelijk te groot, dat gaat het toestel afglijden en dan heb je het toestel niet één, twee, drie weer recht.

1st Lt. John H.Quinn *2nd Lt. Melburn O.Simmons*

Rechts naast hem bevindt zich de controlezuil. Deze is voorzien van allerlei handles, handwielen, knoppen en schakelaars. Hiermee kunnen de vliegers de trimvlakken, het landingsgestel, de parkeerrem en de motorkoeling regelen. Ook de schakelaars voor de elektrische verwarming van de pitotbuizen vindt men op deze controlezuil.
Links van de controlezuil vinden we het paneel voor de automatische piloot. Boven op de zuil zie je de vier handles, gemerkt met de letter "T" van "Throttle", waarmee het toerental geregeld kan worden. Daarnaast bevinden zich nog eens vier handles, maar nu gemerkt met de letter "M" van "Mixture".
Daarmee wordt het benzinedamp-luchtmengsel geregeld.
Men kan de handles verschuiven van "RICH" naar "LEAN" (Van rijk mengsel naar arm mengsel).

Voor het regelen van de aanjaagdruk van de turbocompressoren, die de motoren op grote hoogte van voldoende zuurstof moeten voorzien, zijn nog eens vier handles aangebracht. Deze zijn voorzien van de letter "B" van "Boost".

Ook de tweede piloot, Mel Simmons, heeft een stuurwiel, dat synchroon werkt met dat van de eerste vlieger. Hij zit op de rechterstoel naast Quinn. Op het gedeelte van het instrumentenpaneel recht voor hem vinden we vooral meters en schakelaars voor de motoren. Rechts van hem is de schakelaar voor het elektrische boordnet en de schakelaar waarmee hij het gewenste kanaal op het "commando-net" kan kiezen. Dit "command-net" kwamen we al eerder tegen. Het wordt vooral gebruikt bij het starten en landen. Onder de twee toerentellers, elk geeft het aantal toeren van 2 motoren aan, vinden we de indicatorlampjes van het vaanstandmechanisme van de vier propellers. Boven de toerentellers bevinden zich de verklikkerlampjes van het landingsgestel. Recht voor hem is een rood gekleurd kastje met twee drukknoppen, waarop het woord "Gevaar" staat.



nr.33 - de knoppen voor zelfvernietiging.
(foto: Flight Manual B-24)

Om te voorkomen dat belangrijke apparatuur bij een noodlanding in verkeerde handen valt, kan men deze knoppen indrukken en korte tijd later zal het toestel zichzelf

vernietigen.

"Oxygen-check" zegt Quinn in de boordtelefoon. En één voor één melden de mannen zich. Deze regelmatig terugkerende controle is nodig, want het gebeurt nogal eens dat er iets niet in orde is met de zuurstofvoorziening. Er kan ijsvorming optreden in het masker waardoor de man bewusteloos raakt. Als je er dan niet snel bij bent, is het te laat. Intussen heeft Patrick Flaherty zijn plaats in de rugkoepel ingenomen en speurt het luchtruim boven hem af. Zodra zijn taak op het flight-deck erop zit is dat zijn gevechtspost. Vanuit zijn hoge positie heeft hij een goed zicht op wat er zich boven hen afspeelt. Een nadeel van de rugkoepel is het gewicht. Bij een noodlanding kan, door de zware schokken, de koepel losraken en op het flight-deck vallen.
De boordwerktuigkundige is het die tijdens de vlucht eventuele noodreparaties verricht. Hij pompt brandstof over van de ene naar de andere tank. Kortom, alles wat met de technische kant van het toestel te maken heeft, valt onder zijn verantwoordelijkheid. Op de grond deelt hij die verantwoording met de crew-chief.

T/Sgt Patrick J.Flaherty

T/Sgt John W.Cahill

Direkt achter de pantserplaat aan de achterkant van de stoel van Simmons, is de radiotafel tegen de rechterzijwand van de romp gemonteerd. Dit is het domein van John Cahill. Van radioapparatuur, die je er zou verwachten, is niet veel te zien. De zenders, versterkers en enkele ontvangers zijn ergens anders in het vliegtuig ondergebracht. Ze worden op afstand bediend. Onder de tafel staat een zender en op de tafel een ontvanger. Rechts voor hem, vinden we de seinsleutel.
Verder is er nog een klok en de regelkast waarmee de sleepantenne kan worden uit- en ingevoerd. Een antenne-aanpassingseenheid, frekwentiemeter en afstemeenheden vullen de ruimte verder op.

Via een luik in de vloer van het flight-deck verlaten we nu de cockpit en komen in een tunnel terecht. Als we naar voren kruipen passeren we de één-cilinder-hulpmotor, die bij de start het stroomaggregaat heeft aangedreven. Ook staan hier de twaalf accu's, die nu voor de stroomvoorziening zorgen. Als we verder kruipen komen we langs het neuswiel. Voor ons zien we een scherm van canvas. Een gedeelte daarvan kan je oprollen en als je door de ontstane opening kruipt en direkt zou opstaan, zou je je hoofd stoten tegen de onderkant van de tafel van de navigator. Robert Brooks heeft het druk. Hij zit met zijn rug naar de neus van het vliegtuig toe, diep weggedoken in zijn kraag, want door de kieren langs de neuskoepel, blaast een kwaadaardige wind. Hij zit op een stoel die naar de zijkant weggeklapt kan worden. Voor hem hangt en staat allerlei apparatuur. Een hoogte- en snelheidsmeter en kompas. Met behulp van de gegevens, die de apparatuur hem verstrekt, is hij konstant bezig de exacte positie van het vliegtuig te bepalen. Op de kaart die voor hem op tafel ligt tekent hij de berekende positie in en geeft via de boordtelefoon de te vliegen koers door aan John Quinn.

Op voorgaande vluchten had Sam Agin dit werk gedaan, maar die vloog deze dag niet mee.
Als ze nabij het doel komen zal Robert Brooks plaats nemen in de rompneus, waar zich de bomrichtapparatuur bevindt. Ook hier is een volledig navigatie-instrumentarium aangebracht. Hij kan dus vanuit die positie, geheel zelfstandig, het tijdstip van "bommen los" bepalen. Maar vandaag hoeft dat niet. Vandaag moet hij op het "lead-ship" letten en als die zijn bommen afwerpt, moet hij hetzelfde doen. Alle bommenwerpers in de formatie zullen dit doen, zodat er als het

ware een bommentapijt op een vrij klein oppervlak zal worden neergelegd.
Mocht het doel zich onder een wolkendek bevinden, dan zal men gebruik maken van vliegtuigen, uitgerust met H2X-radar. Zij werpen boven het wolkendek fakkels af, waarop de na hen komende vliegtuigen hun bommen kunnen richten. Door middel van de radar zijn zij in staat het doel, dwars door het wolkendek, te zien.

2nd Lt. Robert F.Brooks *S/Sgt Bennie F.Tillotson*

Helemaal vooraan, boven in de neus van het vliegtuig, vinden we Bennie Tillotson. Hij bedient de "point-fifties" van de neuskoepel. Hij zit daar tussen de sierlijk omhoog draaiende munitieglijbanen en speurt de lucht af, op zoek naar vijandelijke vliegtuigen. De koepel kan vertikaal om zijn as draaien en de machinegeweren kunnen op en neer bewogen worden. De munitieglijbanen eindigen bij de sluitstukken van de 12.7 mm Browning machinegeweren. De patroonbanden zijn gevuld met pantser-doorborende munitie, lichtspoormunitie en brandmunitie. Deze laatste is voorzien van een stukje magnesium, dat bij een ontploffing in brand vliegt en daarmee brand kan veroorzaken in het getroffen voorwerp.

Tillotson heeft naast zijn zuurstofslang en een aansluiting van de koptelefoon/keelmicrofoon, ook de elektrische-vliegkleding-verwarming ingeplugd, want het is verschrikkelijk koud in die neuskoepel. Overigens vinden we die aansluitingen op alle posities waar bemanningsleden hun werkzaamheden verrichten.
We keren nu weer via de opening in het canvasscherm in de tunnel onder het flight-deck terug. Aan het einde van deze

S/Sgt Frank H.Pietszch *S/Sgt Lewis R.Hoyal*

tunnel openen we een deur en staan in het bommenruim. Via de loopbrug lopen we tussen de bomlading door en hijsen, aan het einde daarvan, een canvasscherm omhoog, zodat we de midscheeps binnen kunnen stappen.
Het eerste wat ons opvalt is het grote aantal helgeel geschilderde zuurstofcilinders. Vlak voor onze voeten rijst de bolvormige buikkoepel op uit de vloer. Dat is het domein van Frank Pietszch, de buikkoepelschutter. Geholpen door Lewis Hoyal, worstelt Pietszch zich naar binnen, want we komen in het gebied waar de Duitse jagers te verwachten zijn. Zodra hij zich heeft geïnstalleerd gaat het deksel dicht en zakt de koepel langzaam naar beneden, de buitenlucht in. Hij is dan helemaal op zichzelf aangewezen.

Alleen via de boordradio kan hij kontakt onderhouden met de overige bemanningsleden. Om in deze gevechtspositie te kruipen is het een vereiste dat je absoluut geen last van engtevrees hebt. Pietszch heeft daar dan ook geen last van, maar wel van luchtziekte. Zelfs zo erg, dat John Quinn er al meerdere malen bij hem op heeft aangedrongen om niet mee te vliegen. Maar Pietszch wil graag zijn tour met deze bemanning volmaken.
Om Pietszch te helpen heeft Lewis Hoyal zijn zuurstofslang aangesloten op een blauw geschilderde, draagbare zuurstofcilinder. Nu schakelt hij weer over op het boordsysteem. Links en rechts van hem zijn de zijluiken geopend, van waaruit de lopen van de machinegeweren dreigend naar buiten steken.

Als er gevlogen wordt met een complete bemanning, dus tien man in totaal, staan er twee mannen in deze ruimte om de zijluikmachinegeweren te bedienen. Nu staat hij er alleen voor. Door de geopende luiken giert de vrieskoude wind vrijelijk naar binnen en maakt de midscheeps tot een viersterren vrieskist.
Als we ons omdraaien zien we een afscheidingswand. Het onderste deel is van metaal en het bovenste deel van canvas. Zojuist zijn we door een opening in die wand in de midscheeps gekomen. Achter het bovenste canvansscherm vinden we de ruimte boven de vleugel, die door de romp heenloopt.
In die ruimte staan: de overige radioapparatuur, de elektrische pomp om benzine over te kunnen pompen en nog enkele andere dingen, waaronder twee opgevouwen rubbervlotten. Deze kunnen via luiken, in de bovenzijde van de romp van het vliegtuig, naar buiten getrokken worden.
We keren terug in de midscheeps en lopen langs Lewis Hoyal heen, in de richting van de volgende scheidingswand. Daar zien we rekken waarin allerlei pyrotechnisch materiaal (lichtkogels e.d.) is aangebracht. Ook vinden we hier een chemisch toilet.
Boven, tegen de romp, lopen de stalen stuurkabels. Als we verder lopen moeten we ons bukken om onder de liggers van de stabilo's door te kunnen. Opnieuw passeren we een canvas scheidingswand. We zijn nu in het achterste deel van het vliegtuig. Daar zit John Todd in zijn staartkoepel. Een zeer eenzame post. Ook hij heeft de beschikking over twee 12.7 mm Browning machinegeweren. De koude is snijdend en omdat je je nauwelijks kunt bewegen voel je dat nog sterker. De elektrische-vliegkleding-verwarming kan de

S/Sgt John S. Todd

zaak nauwelijks op temperatuur houden.
Door het pantserglas kijkt hij naar de, achter en boven hen, vliegende toestellen. In de verte ziet hij nog de witte condensstrepen van een groepje jagers, die als waakhonden om hun kudde zwermen.
Ze vliegen nu ten noorden van het bezette Nederland. Het zuiden van dat landje is al bevrijd, maar ten noorden van de grote rivieren zijn de Duitsers nog heer en meester en roven het land leeg. Vooral in de grote steden heerst honger.
In het dagboek van Jan van der Veer, die in de Friese Zuidwesthoek woont, staat dat hij die morgen twee groepjes van vier Amerikaanse jagers naar het oosten heeft zien gaan. De bommenwerperformaties kon hij niet zien, want hun route lag, zowel op de heen- als op de terugweg, boven de Noordzee.

DE AANVAL

Ergens tussen Engeland en Denemarken, op een hoogte tussen 7600 meter en 9100 meter, koersen de bommenwerperformaties noordoostwaarts. Door deze koers te vliegen laten ze de Duitse verdediging nog in het ongewisse over hun doel. Natuurlijk zijn de Duitsers al op de hoogte van hun komst. Met behulp van hun radar hebben ze de opbouw van de formaties al waargenomen. Op grote wandborden hebben ze het tot nu toe gevolgde traject "gründlich" bijgehouden. Uit ervaring weten ze al bijna zeker dat het doel vandaag weer één van de Noordduitse havensteden zal zijn. Maar welke?
In Noord-Duitsland wordt "vooralarm" gegeven. Op de radio maakt de muziek plaats voor mededelingen van de "Gau-befehlstand". Deze houdt de bevolking op de hoogte van de positie en de grootte van de bommenwerperformaties. Zodra de formaties ten noorden van Duitsland komen, loeien in de steden de sirenes het "Alarm". Als de bommenwerpers het punt bereiken dat in de briefing al is opgegeven, gaan ze een oostzuidoostelijke koers voorliggen. In de richting van de rivier de Elbe.
Robert Brooks, de navigator/bommenrichter, noteert de tijd van de koerswijziging op zijn kaart. Iedere beschikbare man speurt nu het luchtruim af naar vijandelijke jagers. Als ze de Oostfriese Waddeneilanden passeren zien ze hier en daar wat wolkjes van de Flak(luchtafweer), maar niet verontrustend veel. Dat zal boven Hamburg wel anders worden.
Rechts, ver beneden hen, glijdt Cuxhaven voorbij. Ze volgen het zilveren lint van de Elbe, dat hen boven Hamburg zal brengen. In Hamburg gillen de sirenes nu onophoudelijk het "Groot aanvalsgevaar" en de mensen duiken weg in de schuilkelders. De "Gau-befehlstand" zegt dat het om "Grosse Kampfverbände" gaat. De bommenwerpers volgen het "lead-ship" als een kudde makke schapen. Plotseling ploppen er rondom hen heen de zwarte flak-wolkjes. Deze zwarte wolkjes worden veroorzaakt door exploderende luchtafweergranaten. Beneden op de grond zijn de flak-bemanningen zich aan het inschieten. En daar hebben ze niet veel tijd voor nodig, want ondanks hun jeugdige leeftijd zijn het al "ouwe rotten" in het vak.
De zwarte rookwolkjes, die langzaam op hen afkomen, om dan plotseling langs hen heen te schieten, zijn niet gevaarlijk. Het gevaarlijke is juist datgene wat die wolkjes veroorzaakt. Miljoenen vlijmscherpe granaatsplinters flitsen door het luchtruim, alles vernietigend wat op hun weg komt.

De bemanning kent de gevaren maar al te goed. Teveel vliegtuigen hebben ze om zich heen zien wegvallen bij voorgaande missies. Ze hebben er een lief ding voor over om nu ergens anders te zijn. Ergens waar het rustig is. Waarom moesten ze ook zo nodig in dienst? Waarom zijn ze niet gewoon thuis gebleven in het veilige Amerika? Waarom moesten ze zo nodig meevechten in dat verre Europa, waar één of andere idioot denkt dat hij zijn wil aan andere volken kan opleggen? Voor ieder van hen zal het antwoord op die vragen anders zijn, maar één ding is zeker, ze doen het!
Nu zitten ze midden in de ellende. Brooks verlaat de positie van de navigator en kruipt, nu als bommenrichter, in het onderste deel van de rompneus.
Vanuit die positie heeft hij een prachtig uitzicht op het onder hen door glijdende aardoppervlak. Maar hij heeft nu geen tijd om daar naar te kijken. Het toestel schokt hevig door de luchtdrukverplaatsing die ontstaat als een flakgranaat in hun nabijheid ontploft.
"Bomrichter aan piloot: Nog één minuut tot Initial Point!"
Quinn bevestigt de ontvangst door het bericht te herhalen. Hij weet dat nu het moeilijkste deel van de vlucht komt. Vanaf het "Initial Point" begint de bomb-run. Voor hem betekent dat, dat hij koste wat het kost, het toestel op de juiste koers moet houden. Een hels karwei met al die flakontploffingen bij je in de buurt.
Intussen heeft Brooks alle benodigde gegevens op het "Norden-bomricht-apparaat" ingesteld. Normaal gesproken laat hij de bommen los als het "lead-ship" dat ook doet. Maar omdat ze nu "deputy-lead"(plaatsvervangend leider) zijn, moet hij het onmiddellijk kunnen overnemen als het "lead-ship" weg zou vallen.
Hij opent de bomluiken. Op het instrumentenpaneel ziet Quinn een lampje aangaan dat aangeeft dat de luiken geopend zijn.
Het lijkt wel of alle flak op hen gericht is. Rondom hen heen ontploffen de granaten. Het toestel kraakt in al haar voegen. Maar vastberaden houdt Quinn het vliegtuig op koers. Plotseling krijgt het toestel een enorme klap. Ze zijn geraakt! Het is alsof het vliegtuig door een grote hand wordt opgetild. Automatisch vangen de vliegers de klap op. Gelukkig, ze liggen nog op koers. Ze zijn nu boven het doel. Ja, daar gaan de bommen van het "lead-ship". Brooks drukt op de knop en het vliegtuig veert, bevrijdt van haar last, omhoog. Normaal gesproken dient Quinn nu het toestel naar het Return Point(keerpunt) te brengen, maar gezien de ern-

HARBURG, industriegebied ten zuiden van Hamburg. Er bleef weinig van over. *(foto: RIOD)*

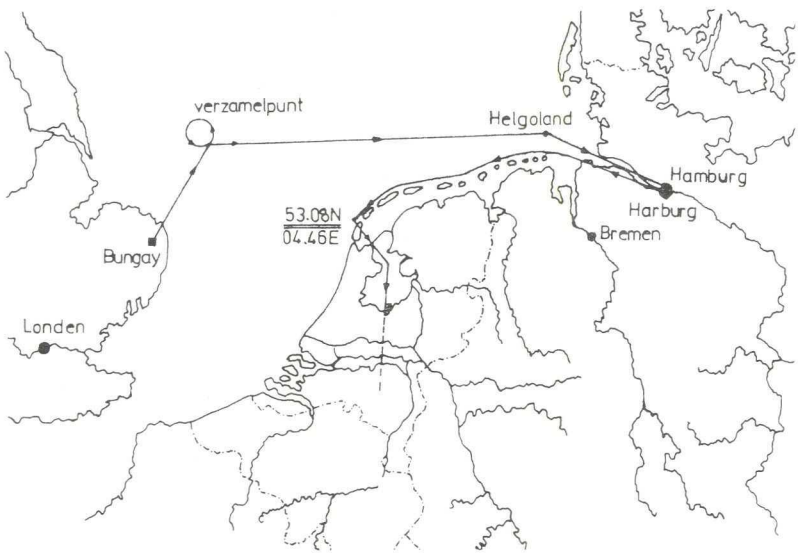
stige situatie waarin het beschadigde vliegtuig zich bevindt, laat hij haar direkt uit de formatie wegvallen. Als het toestel weer enigszins normaal vliegt, controleren de piloten hun instrumenten. Simmons ziet dat het toerental van motor nr. 1 en nr. 2 terugloopt. De brandstofaanwijzing van motor nr. 2 staat op NUL!
Quinn roept via de boordradio zijn bemanning op en tot zijn opluchting meldt iedereen zich. Niemand is gewond. Het is een wonder! Flaherty ziet vanuit de rugkoepel dat de beide motoren links van hem, niet meer funktioneren. Gelukkig is er geen brand ontstaan. Zo snel hij kan verlaat hij de rugkoepel en gaat achter Simmons staan. Samen proberen ze motor nr. 1 weer te starten, maar ze slagen daar niet in. De propeller wordt in de vaanstand gezet. De propellerbladen worden dan naar een stand gedraaid waarin ze minimale luchtweerstand ondervinden. Als ze dat niet zouden doen, zou de propeller, door de luchtweerstand, in tegengestelde richting gaan draaien. De motor zou dan vernield worden en ook de besturing zou zeer ongunstig beïvloed worden, maar wat veel ernstiger is, de as zou kunnen breken en de propeller zou gelanceerd worden. De cirkelzaagwerking zou veel schade kunnen berokkenen aan toestel en bemanning.

Over motor nr. 2 wordt niet lang nagedacht. De brandstoftank is volledig weggeslagen, getuige het gat in de vleugel, direkt achter de motor.
Ook deze propeller wordt in de vaanstand gezet. De hydraulische leidingen moeten ook geraakt zijn, want de hydraulische druk valt weg. De situatie ziet er weinig rooskleurig uit. Door het wegvallen van de twee linkermotoren is de besturing buitengewoon moeilijk geworden en door het verlies aan trekkracht, zal het toestel hoogte en snelheid verliezen. Vliegers van andere B-24's in de formatie, zien dat het toestel van Quinn wegvalt. Luitenant Hufstader vraagt om jagerbescherming voor het kreupele toestel. Heel even hebben ze nog radiokontakt met hen, maar dan wordt ook dat verbroken. Quinn en zijn bemanning zijn op zichzelf aangewezen.
Omdat de twee linkermotoren zijn uitgevallen, wordt het toestel door de trekkracht van de twee rechtermotoren, in een linkerbocht gedwongen. Om dit te voorkomen zet Quinn, met behulp van een grote rode knop op de controlezuil, de trimvlakken op de richtingsroeren helemaal naar rechts. De richtingsroeren zelf moeten ook naar rechts uitgeslagen worden. Dat betekent dat het voetenstuur, dat deze roeren bedient, volledig naar rechts uitgetrapt moet worden en in die stand moet worden gehouden. Een ongemakkelijke houding, die erg veel vergt van het uithoudingsvermogen van de vliegers. Als de druk van het been op het voetenstuur verslapt, zal het toestel in een "spin" kunnen geraken. Dit is een kurketrekkerachtige beweging, waardoor het toestel al draaiend hoogte verliest. Met slechts twee werkende motoren zou het toestel daar niet meer uit te halen zijn. Eruit springen zou praktisch onmogelijk worden, vanwege de middelpunt vliedende kracht.
Nog steeds vliegen ze door een hel van lawaai en hagelbuien van granaatsplinters. Het oorverdovende kabaal en de luchtdrukverplaatsingen, deren de mannen nauwelijks. Gespannen wachten ze af wat er in de komende minuten gaat gebeuren. Ze vertrouwen volledig op hun gezagvoerder. Hij is een ervaren vlieger en weet wat hij moet doen. Ogenschijnlijk is hij de rust zelve.
Flaherty probeert brandstof over te pompen vanuit de linkervleugeltanks, naar die van de rechtervleugel. Omdat de tank van motor nr. 2 volledig is weggeslagen, zijn ook de overige brandstofleidingen in de linkervleugel beschadigd. Overal komt de benzine vandaan.
Quinn vraagt aan Brooks of hij een koers wil uitzetten die

hen regelrecht naar Bungay zal brengen. Brooks was al bezig en geeft de te vliegen koers op via de boordradio. Intussen hebben de vliegers het toerental van de twee, nog lopende motoren teruggebracht. Zij doen dit om brandstof te sparen en om de motoren te ontzien. Door het stuurwiel, waarmee de rolroeren van de vleugels worden bediend iets naar rechts te draaien, laat Quinn de rechtervleugel iets zakken, zodat de linkervleugel met de "dode" motoren, iets omhoog komt. Een op die manier scheefhangend vliegtuig geeft de inzittenden een allerakeligst gevoel. Nu alles weer zo'n beetje "normaal" draait, beseffen ze ineens dat het rondom hen heen rustig is geworden. Ze zijn buiten het bereik van de flak gekomen.

Quinn geeft de bemanning opdracht alle loszittende en overbodig geworden uitrustingsstukken over boord te zetten. Ook de mitrailleurs die hen moeten beschermen tegen vijandelijke jagers. Maar wat je ook doet, het toestel zal langzaam maar zeker hoogte verliezen. En juist hoogte is nu belangrijk, want hoe hoger je zit hoe verder je van het vijandelijk gebied weg kan komen.

Flaherty probeert uit te rekenen hoeveel brandstof ze nog hebben. Met de navigatie-gegevens van Brooks berekent hij of ze Bungay, hun thuisbasis, nog zullen kunnen bereiken. Hoe hij ook rekent, het risico dat ze een noodlanding op zee moeten maken, blijkt te groot. Een noodlanding op het



water is met een B-24 een onaantrekkelijk vooruitzicht en met een parachute te water gaan is eind november natuurlijk ook geen pretje. Goede raad is duur.
Quinn vraagt aan Brooks hoever ze van de geallieerde linies in Zuid-Nederland verwijderd zijn. Die afstand blijkt bijna de helft korter te zijn dan naar Bungay. Ze vliegen nu ten noorden van Terschelling en in overleg met zijn bemanning neemt Quinn de beslissing naar het zuiden te vliegen.
Hij vraagt aan Brooks om een koers die hen via de Zuiderzee(IJsselmeer) tot achter de geallieerde linies zal brengen. Boven het IJsselmeer zullen ze bijna geen flak ontmoeten, of ze zouden binnen het bereik van een "flak-schip" moeten komen. Ook de jager-aktiviteit boven Noord-Nederland is aanmerkelijk minder geworden sinds het ontruimen van de noordelijke vliegvelden door de Luftwaffe.
Als ze maar voldoende brandstof hebben!!!
Cahill krijgt opdracht hun positie door te geven aan de thuisbasis. Op dat moment, het is 13.59 uur, bevinden ze zich in positie 53.08 noord en 004.46 oost, nabij het eiland Texel. Als hij de positie heeft doorgegeven verbreekt hij de verbinding. Hij vernietigt zijn code-materiaal en daarna wordt ook alle loszittende radio-apparatuur uit het vliegtuig gegooid.

=====

EEN DRAMATISCH EINDE

Op de vliegvelden in Engeland wacht de grondbemanning op de terugkeer van de toestellen. Het zijn uren van verveling en niemand heeft zin om ergens aan te beginnen. De gedachten zijn bij de bemanning en hun vliegtuig.
In de Zuidwesthoek van Friesland kijkt Jan van der Veer omhoog en ziet op grote hoogte een prachtig glinsterende P-38 Lightning, zo'n toestel met twee staartbomen, in westelijke richting vliegen. Het is 7 minuten voor 1. Mogelijk heeft het toestel foto's gemaakt van de gebombardeerde doelen in Hamburg. Als hij diezelfde avond afstemt op, het door de BBC uitgezonden, "Home & Forces programme" hoort hij dat ca. 1250 Amerikaanse bommenwerpers, begeleid door zo'n 1100 jagers, die ochtend aanvallen hebben uitgevoerd op olieraffinaderijen in Hamburg, Harburg en Merseburg.
Boven de Noordzee verlaten de bommenwerpers de formaties zodra Engeland in zicht komt en beginnen hun thuisbasis op te zoeken. Grondpersoneel veert op. Ja hoor, het geluid dat ze al even hoorden is wel degelijk dat van hun vlieg-

tuigen. Daar zien ze boven de heuvels al stipjes opdoemen. Eén voor één landen de toestellen. Sommige vuren een rode vuurpijl af en ambulances schieten toe om de gewonde bemanningsleden zo snel als mogelijk is, naar het hospitaal te brengen, waar al een staf van doktoren bij de operatietafels gereed staat. Sommige vliegtuigen moeten een noodlanding uitvoeren, omdat het landingsgestel niet meer funktioneert of beschadigd is. Maar welk vliegtuig ook binnenkomt, schade hebben ze allemaal. Het moet een hel geweest zijn.
C.W.Lundy, die de geschiedenis van het 67ste Bomb Squadron heeft beschreven, zegt over de 21ste november 1944: "Het doel voor vandaag was de olieraffinaderij te Harburg in Duitsland. De formatie bommenwerpers ontmoette zwaar en accuraat luchtafweer in het doelgebied. Alle vliegtuigen van het 67BS werden beschadigd. In enkele vliegtuigen vielen gewonden en van één van de toestellen werd de navigator gedood."
Roger Freeman schrijft in "Het dagboek van het machtige Achtste" dat de Tweede Lucht Divisie, die dag 4 bommenwerpers verloor. Van de 366 uitgezonden toestellen hadden 350 het doel gebombardeerd. Bij terugkeer bleek dat 220 bommenwerpers beschadigd waren door vijandelijk geschut.

Op de vliegvelden zijn ook grondbemanningen die tevergeefs wachten. Ze hebben nog een sprankje hoop, dat het toestel waaraan ze vaak verknocht zijn, een noodlanding heeft gemaakt op een ander vliegveld. Ze wachten bij "Operations" op nieuws. Maar als na enige uren geen bericht van de bemanning is ontvangen, weten ze dat hun toestel niet meer zal terugkeren.

Boven de Zuiderzee ploegt een eenzame B-24 door het luchtruim. Van de vier propellers staan er twee stil. Het toestel helt iets over naar de rechterkant, leunt als het ware op de rechtervleugel. De snelheid is gering en het kost de beide piloten erg veel moeite om het toestel enigszins stabiel te houden. Vanaf het moment dat "Satan's Little Sister" getroffen is door de flak, zitten zij in dezelfde houding. Krampachtig houden zij het voetenstuur volledig naar rechts gedrukt. Brooks heeft uitgerekend dat ze Zuid-Nederland kunnen bereiken, maar dan moeten ze niet sneller hoogte verliezen dan dat ze nu doen. En natuurlijk moeten ze over voldoende brandstof beschikken. Dat laatste is nu juist het probleem. Ze weten niet precies hoeveel brandstof er nog in

de tanks zit. En uit een aantal kapotte leidingen in de romp sijpelt nog steeds brandstof. Uit alle macht proberen de overige bemanningsleden de lekkages te stoppen. Het gevaar van brand is levensgroot aanwezig, want de benzinepomp wordt namelijk elektrisch aangedreven en dat geeft vonken. Ondanks dat hun elektrisch verwarmde pak niet meer aangesloten is op het boordnet, merken ze nauwelijk iets van de koude, die vrij spel heeft gekregen. Maar de kou sluipt in hun botten. Recht voor hen uit doemt de kustlijn op. Als ze maar eenmaal boven land zijn, dan is het ergste gevaar geweken. Ze zullen de kustlijn passeren in de buurt van het vissersdorp Huizen. Vlieghoogte is momenteel ca. 3100 meter.
Plotseling gaat alles mis!
De motoren 3 en 4 hoesten en sputteren en het toerental loopt snel terug. De brandstofaanwijzers staan op "leeg". Meteen verliest het toestel snelheid en daardoor ook hoogte. De vliegers vangen het toestel op door het voetenstuur langzaam naar links te bewegen en tegelijkertijd laten zij met het stuurwiel de linkervleugel weer op gelijke hoogte komen met de rechtervleugel. Simmons draait met de knop de trimvlakken van de richtingsroeren weer op neutraal.
Na het monotone gebrom van de motoren is de nu, alles overheersende stilte, een angstige gewaarwording.
Wat is er gebeurd?
Door brandstofgebrek zijn de beide motoren stil gevallen. Dit betekent dat, gezien de toch al geringe voorwaartse snelheid, het toestel te snel naar beneden zal vallen, als Quinn niets zal doen. De bemanning zal geen enkele kans hebben er nog levend uit te komen.
Razendsnel neemt hij een beslissing en de handelingen volgen automatisch. Om voldoende opwaartse druk onder de vleugels te houden moet hij de snelheid verhogen. Hij drukt daarom de stuurkolom van zich af, naar het instrumentenpaneel toe, en voelt dat het toestel reageert. De neus zakt iets naar beneden en het toestel komt in een vlakke duikvlucht.
HET IS DE ENIG JUISTE BESLISSING!
Hierdoor krijgt de bemanning nog een kans het toestel per parachute te verlaten. Via de "bail out bell" krijgt de bemanning opdracht te springen.
Eén voor één verlaten ze, via het bommenruim, het toestel. Het eerst de laagsten in rang, de Staff Sergeants Pietszch, Todd, Hoyal en Tillotson. Dan de Technical Sergeants Cahill en Flaherty. Luitenant Brooks is de volgende. Ook de tweede vlieger, Simmons, krijgt opdracht te springen. Hij klimt uit zijn stoel en met een "Good luck" verdwijnt hij door het

luik van het flight-deck.
Quinn is nu alleen in het toestel. Zijn kansen om het te verlaten zijn vrijwel nihil, want zodra hij de besturing loslaat kan het toestel de meest vreemde bewegingen gaan maken.
Zeer veel B-24's hadden de nare gewoonte meteen regelrecht de grond in te gaan zodra de laatst overgebleven piloot het roer losliet om te springen. Pogingen om dat gebrek op te heffen hadden geen sukses. De enige kans voor zo'n piloot was dat men hem van te voren zijn parachute aanhaakte en dat hij stoelriemen, boordradio en eventuele andere verbindingen losmaakte. Op hoogten beneden 3000 meter had je geen zuurstofvoorziening meer nodig en normaal hoefde je vliegkleding ook niet meer elektrisch verwarmd te worden. Die verbindingen waren dus al los. Hoe er dan uit te komen? Zo vlug mogelijk overeind uit de stuurstoel, de paar stappen naar het openstaande luik in het flight deck in een razend tempo afleggen en dan meteen met een snoeksprong door dat luik, het bommenruim en de openstaande bomluiken naar beneden. Dat was het werk van een paar sekonden en dan maar hopen dat je niet de loopbrug in het bommenruim zou raken.

Het toestel nadert nu toch wel angstig dicht de grond. Hij moet nu springen. Snel verlaat hij zijn plaats. Laat zich door het luik naar beneden zakken en staat in het bommenruim. Beneden hem ziet hij de grond onder zich doorsnellen. Dan springt hij de lege ruimte in. Hij houdt de ring van zijn parachute vast, maar wacht nog even met het opentrekken. Dan trekt hij aan de ring, een schok en zijn val eindigt in een zacht heen en weer schommelen. Hij zweeft naar de grond.

Het vliegtuig zet haar laatste vlakke duikvlucht voort en als door een onzichtbare hand gedreven, zet het een linkerbocht in. Die onzichtbare hand wordt veroorzaakt door het gat in de linkervleugel, waardoor deze iets minder opwaartse druk ondervindt dan de rechtervleugel. De rechtervleugel wordt daarom iets omhoog gedrukt en het toestel zweeft naar beneden. Omdat de B-24 al vrij laag zit wordt het geen draai van 360°, maar eindigt de draai al na 180° en daarmee eindigt ook haar laatste reis in het ijskoude water van het IJsselmeer. Links van de monding van de Eem breekt het door het wateroppervlak en komt in een wolk van waterdruppels tot stilstand.

Omdat het toestel die draai maakte, werd een mogelijke ramp voorkomen, want als het rechtdoor was gevlogen, was het in de omgeving van Baarn neergekomen. Nu lag het in het IJsselmeer en nog maandenlang zouden haar staartvlakken, als een grotesk gedenkteken, boven het water uitsteken. Enkele jaren na de oorlog heeft een sloper de voor hem bruikbare en te bergen restanten van haar romp gerukt.

Eerste luitenant W.Carl Bargmann, die 30 vluchten met het toestel heeft gemaakt en nog steeds op de basis Bungay gestationeerd is, schrijft enkele dagen later aan zijn vrouw: *"Helen, lieveling, jouw naam ging met dat vliegtuig ten onder, maar als de Duitsers het zien zullen ze beseffen dat hier iemand is die houdt van een meisje met de naam Helen. Deze basis lijkt niet meer dezelfde te zijn nu dat vliegtuig niet meer op haar vertrouwde plekje staat."*

Hangend aan zijn parachute ziet Quinn dat het toestel in het water terechtkomt. Hij kijkt omhoog en ziet achter en boven hem nog acht parachutes naar beneden dalen.
Gelukkig, geen der parachutes is beschadigd. Hij kijkt naar benden en dan lijkt het of het bloed in zijn aderen stolt, of zijn hart stil staat. Wat gebeurt er?
De matige zuidwestenwind drijft de parachutes met de daaraan hangende mannen langzaam in de richting van het IJsselmeer. Sturen met parachutes was destijd nauwelijks mogelijk en tegen afdrijven door de wind was niets te doen. De mannen daar boven hem, zullen vrijwel zeker in het IJsselmeer terechtkomen. De temperatuur van het water en de zware vliegkleding zal hun overleveningskansen erg klein maken.
Maar hij ziet dat een aantal schepen zich van de kust losmaakt en koers zet in de richting van de positie waar zijn bemanningsleden terecht zullen komen.
Onder normale omstandigheden wordt gesprongen vanaf een hoogte van 1200 meter. Maar de omstandigheden waren niet normaal. Ze hadden niet rustig de tijd om te springen.
De bemanning was genoopt direkt te springen omdat de motoren plotseling waren uitgevallen en omdat het toestel in een vlakke duikvlucht was gebracht om snelheid te houden.
Dus al vanaf een hoogte van ongeveer 2800 meter. Hierdoor had de zuidwestenwind, die in de hogere luchtlagen waaide, bijzonder veel invloed op hun weg naar beneden.
Quinn die als gezagvoerder als laatste het vliegtuig had verlaten, sprong vanaf een veel geringere hoogte. En voordat hij zijn parachute opende, maakte hij eerst nog een vrije val. Daardoor kreeg de wind veel minder vat op hem.

In Eemnes is Wout Staal op het dak van de schuur geklommen en is bezig met het herstellen van de dakbedekking. Plotseling trekt een hoog gierend geluid zijn aandacht. Hij kijkt omhoog en ziet een grote bommenwerper. Het toestel maakt een bocht en stort in het IJsselmeer, nabij het Raboes.
Zijn ogen speuren de lucht verder af. Ja! Daar! In de richting van het IJsselmeer ziet hij een aantal parachutes en dichter naar hem toe en op lagere hoogte, ziet hij er nog twee.
Wout Staal, commandant van de verzetsgroep Eemnes, heeft in de afgelopen jaren al heel wat geallieerde vliegers naar het zuiden van Nederland gebracht. Toen dat onmogelijk werd, zag hij kans nog enkele vliegers te laten onderduiken in Eemnes en Blaricum.
Hij ziet dat één van de parachutes neerkomt in de Eemnesserpolder in de buurt van Eemdijk.

"KRIJGSGEVANGEN OF BIJ DE ONDERGRONDSE?"

Met een behoorlijke klap komt John Quinn in aanraking met de Eemnesser poldergrond. Snel gespt hij zijn parachute los en kijkt om zich heen. Verbergen hoeft hij zich al niet meer, want er komt al iemand naar hem toegerend. Herman Leeraar, sergeant bij het 18e Regiment Infanterie van het vooroorlogse Koninklijke Nederlandse Leger en van Joodse afkomst, had in Eemdijk een prima onderduikadres gevonden. Met de valse papieren die hij bezit, kan hij zich redelijk vrij bewegen in de omgeving waar iedereen hem kent als "Roef".

Herman Leeraar, sergeant in het Kon. Nederlandse Leger. (foto: H. Leeraar)

Hij is lid van de K.P. Eemnes, waar ze hem onder de schuilnaam "Rolf" kennen. Als er niets te doen is voor de ondergrondse, helpt hij de boer op het land.
Hieronder volgt zijn relaas, hier en daar aangevuld met dat van Willem Hoolwerf, een inwoner van Eemdijk.

"Opgeschrikt door een gierend geluid, gevolgd door een verschrikkelijke klap, renden we naar buiten en ik zag parachutes in de lucht. De meeste zaten nog hoog en werden door de wind in de richting van het IJsselmeer gedreven. Eén parachute was al dicht bij de grond en zou aan de andere kant van de Eem neerkomen.

Ik bedacht me geen moment, rende naar het veerpontje en gaf Peter Varekamp, de veerman, de opdracht mij over te zetten en aan de andere kant te blijven wachten. Willem Hoolwerf was mij achterna gerend en liet zich ook overzetten.
Zo snel ik kon rende ik naar de vlieger toe. Deze had zich intussen al ontdaan van zijn parachute. In het Engels stelde ik hem de vraag: "Wat wil je? Krijgsgevangen of bij de ondergrondse?" Zonder zich te bedenken antwoordde de vlieger: "Bij de ondergrondse."
Ik zei tegen hem: "Oké, doe je vliegeruitrusting uit" en aan Hoolwerf vroeg ik om hem zijn overall te geven. Snel trok de vlieger de overall aan. Ondertussen verstopte Willem Hoolwerf de spullen van de vlieger onder het slootvuil aan de kant van de sloot. Hoolwerf heeft die spullen de daaropvolgende dag weggehaald en beter verstopt.
Met de vlieger tussen ons in liepen we naar het nog wachtende veerpont. Aan de andere kant van de Eem had zich intussen een groot aantal "voedselzoekers" verzameld, waardoor ik de vlieger niet ongemerkt in Eemdijk kon verstoppen. Ik wist op de Eemdijk een prima onderduikadres, maar ik kon het leven van die mensen niet riskeren omdat het gevaar bestond, dat er tussen de "voedselzoekers" een verrader zou zitten.
Samen met de vlieger liep ik daarom de polder in, richting Bunschoten. Hoolwerf bleef in Eemdijk. Terwijl we samen in de polder liepen, hoorde ik in de verte al de motoren van de toesnellende Duitse voertuigen. Bij een wetering, tussen Eemdijk en Bunschoten, heb ik de vlieger aan de waterkant verstopt. Met de mededeling dat ik transport voor hem zou gaan verzorgen, liet ik hem daar achter.
Een zoon van Van der Geest had ons de polder in zien gaan. Snel had hij twee schoppen gepakt en was ons achterna gerend. Ik was al weer op de terugweg toen hij bij me kwam. Hij gaf me één van de schoppen en samen hebben we een tijdje greppels uit staan graven. Toen gingen we terug naar Eemdijk. Daar werden we opgewacht door de Duitsers. In het dorp hield men de adem in. De Duitsers ondervroegen ons en in mijn beste Nederlands met Eemdijks accent gaf ik antwoord op hun vragen. Het duurde wel even voordat ze begrepen dat we greppels hadden schoon gemaakt. Gelukkig lieten ze ons daarna weer gaan.
Diezelfde avond heb ik kontakt gehad met Wout Staal uit

Eemnes. Zijn eerste vraag was: "Waar heb je hem?" In het kort lichtte ik hem in over wat er zich had afgespeeld en besloten werd, dat we de vliegers eerst een paar dagen op een onderduikadres in Bunschoten/Spakenburg zouden houden, tot de kust veilig was."

Tot zover het verhaal van de heer Leeraar.
Leden van de K.P. Eemdijk hadden gezien hoe de twee mannen de polder inliepen. Ook zagen ze dat "Roef" later zonder vlieger terugkeerde. Dirk Boekhout kreeg opdracht om naar Spakenburg te fietsen om daar, via de ondergrondse, een onderduikadres voor de vlieger te regelen.
Toen de duisternis gevallen was, liep hij vanuit Bunschoten de polder in, in de richting van de plaats waar de vlieger zich moest bevinden. Maar hoe hij ook riep of floot, er kwam geen reaktie. Hij zou de vlieger ook nooit gevonden hebben als hij niet bijna over hem was gestruikeld. Hij gaf zijn jas aan de verkleumde vlieger en zei in goed Nederlands: "We gaan naar je kameraad". Hij pakte de vlieger bij de hand en samen liepen ze door de donkere polder naar Bunschoten. Daar aangekomen leverde hij de vlieger af bij de bakkerij van K. van Veller, in de Dorpsstraat.

Jac. Hopman, onderwijzer aan de "K. van Amerongen"-school te Bunschoten beschrijft het gebeuren in zijn dagboek. Hij schrijft:

"Om half drie moest een Engels vliegtuig een noodlanding maken. 's Morgens omstreeks elf uur, waren er een duizendtal minstens boven de zee naar Duitsland gevlogen. Ze blonken als meeuwen in de heldere zon. ('t Was vandaag de eerste heldere dag, na veel regendagen). Wellicht was genoemd vliegtuig er één van op de terugweg. Het vliegtuig stortte gierend bij de Eem neer en verbrandde. De vliegers sprongen er met hun parachute uit. Twee dreven met de Zuidwesten wind weinig af en daalden juist aan de zeekant. Eén tegenover de Bavinckschool. Hij is thans verdwenen. De moffen zochten de gehele middag tevergeefs. Vijf parachutisten dreven af boven de zee tegenover de haven. Als bakstenen verdwenen ze onder het oog van honderden toeschouwers in de diepte. De mensen staan het dan gelaten aan te zien. Hoe vreselijk is het wanneer men het zich indenkt, gered uit het stortende vliegtuig, verdrinken in de zee, die men steeds dichter bij zag. Vreselijk en toch ..... er wordt meer over de ontkomen vliegers gesproken, dan over

de verdronkenen. Spoedig uitgevaren botters konden helaas niets ontdekken. De zee is nogal vol."
Tot zover het citaat uit het dagboek van Jac. Hopman.

Het neerstorten van het vliegtuig en het neerkomen van de vliegers was ook op andere plaatsen in Spakenburg niet onopgemerkt gebleven.
Vanuit zijn zolderraam aan de Molenstraat is Van der Weijden getuige van de gebeurtenis. Hij is onderwijzer aan de "Dr. H. Bavinck"-school in Spakenburg.
Ook Dirk Koelewijn, die op het platte dak van de molen zonder wieken van Meindert Huijgen stond te kijken, had alles gezien.

Mel Simmons was op nogal ruwe wijze neergekomen nabij de Bavinckschool, aan de zeekant van de dijk. Schuin achter het huis van De Graaf aan de Havenstraat. Die zag wat er gebeurde en aarzelde geen moment. Hij klom snel over de dijk en rende in de richting van de vlieger. Liet hem de vliegeruitrusting uittrekken en gaf hem zijn eigen bovenkleding. Half ontkleed rende De Graaf daarna weer snel naar huis. Toegesnelde omstanders ontfermden zich over parachute en andere uitrustingsstukken.

De Dr. H. Bavinck-school in 1984
(eigen foto)

Ondertussen was Van der Weijden aan komen fietsen. Hij vroeg Simmons achterop zijn fiets te gaan zitten en wilde dwars door de Duitse wegversperring bij de Bavinckschool rijden. De Duitsers hielden hem aan en vroegen of hij parachutisten had gezien. Waarheidsgetrouw antwoordde hij: "Ja, maar die zijn in het water terechtgekomen. Daar heb ik geen belang bij." Hij mocht doorrijden. Nadat ze bij hem thuis wat op adem waren gekomen, bracht hij de vlieger naar de bakkerij van K. van Veller. Kort daarna zag Simmons zijn commandant weer terug.
Nog diezelfde avond werd Quinn naar Jan Heinen aan de Veenestraat in Bunschoten, en Simmons naar "Meindert van de molen"(Meindert Huijgen) gebracht. Deze verstopte Simmons op de zolder van het huis van Dirk Koelewijn. Deze zolder was via de molen van Huijgen te bereiken.

De molen van Meindert Huijgen. Rechts het huis van Dirk Koelewijn *(foto: Peter Koelewijn)*

De volgende ochtend kwam dr. Velderhof om de bij de landing geblesseerde rug van Simmons te behandelen.
Toen woensdagmiddag de dochter des huizes na de, destijds aldaar gebruikelijke, kerkdienst wist te vertellen dat er bij hen een vlieger verborgen zou zitten, besloot Huijgen hem naar een ander onderduikadres te brengen.
Achter op de fiets werd Simmons naar Hendrik Vedder aan

de Nieuwe Schans gebracht. Daar moest hij blijven tot vrijdagmiddag. Toen brachten ze hem weer terug naar de molen van Meindert Huijgen.

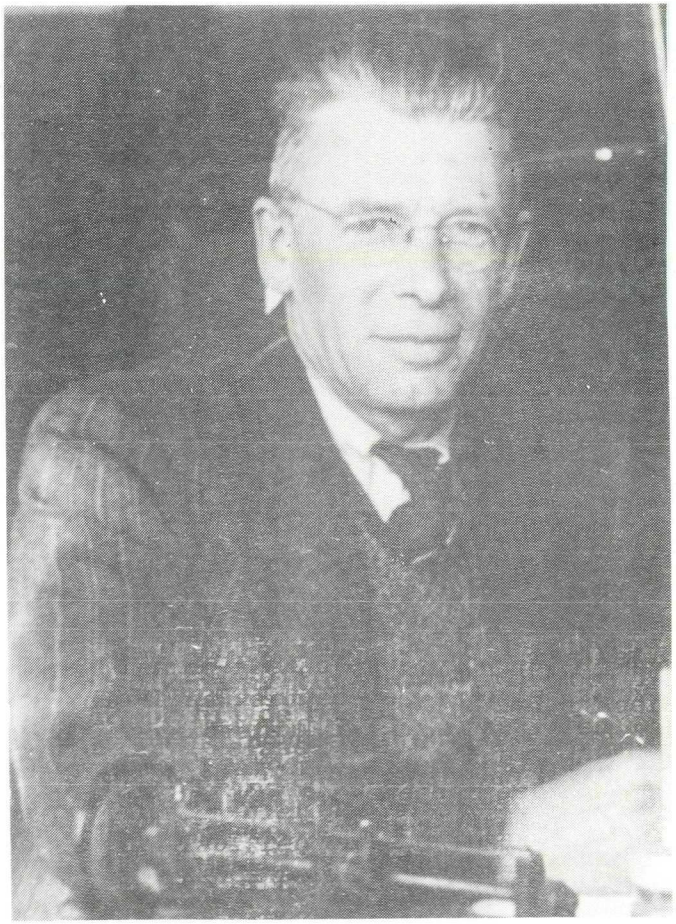
Natuurlijk was het aan de Duitsers niet ontgaan dat er schepen waren uitgevaren, om naar de parachutisten te zoeken. Onmiddellijk na het neerstorten was door de Duitsers een grootscheepse zoekaktie op touw gezet. Drie dagen lang botsten ze tegen een muur van geveinsd onbegrip en stilzwijgen aan, toen gaven ze het op.

De situatie in 1984. De molen is gesloopt. Het huis van Koelewijn staat er nog steeds.

Op vrijdagmiddag 24 november besloot de ondergrondse de twee vliegers over te brengen naar Eemnes. In eerste instantie werden ze naar de molen van Huijgen gebracht. Vandaaruit vertrokken ze met een aantal leden van de ondergrondse, richting Eemdijk.
Ook Herman Leeraar was betrokken bij dit transport. We laten hem nog een keer aan het woord.

"Ik kreeg vanuit Eemnes de opdracht om de vliegers die avond over de Eem te brengen. Maar eerst moesten ze nog van Spakenburg naar een plek vlakbij Eemdijk gebracht worden, waar een bootje verstopt lag. Dat overbrengen naar Eemdijk moest kort voor spertijd gebeuren, want dan waren er veel mensen op de weg die naar huis gingen Het zou dan niet opvallen als we de vliegers zouden vervoeren. Langs de route door de polder werden wachtposten uitgezet,

doch toen bleek dat er geen kontroles waren besloot ik ze via de zeedijk naar Eemdijk te vervoeren. Aan Jan van Pluuren vroeg ik of hij ook een vlieger achterop de fiets wilde nemen. Simmons ging bij hem achterop en Quinn bij mij. Gouwens, agent van de waterpolitie, reed voorop in uniform en verkende de weg.
Ondanks de spannende toestand en het levensgevaar, moesten we erg lachen toen ik aan Quinn duidelijk maakte dat ik, als we andere mensen zouden passeren, tegen hem in het Nederlands zou praten en dat hij dan in een brabbeltaaltje moest antwoorden.
We kwamen veilig bij de Eem aan. 's Nachts werden Quinn en Simmons over de Eem gezet en overgedragen aan Wim en Wout Staal te Eemnes."



De heer G.J.Morren (foto: C.W.M.Morren)

Dit berichtje verscheen kort na het ongeluk in de plaatselijke krant van Westport, NY, U.S.A.

1st Lt. J. H. Quinn, Westport, Reported Missing in Action

Wife in Plattsburg Receives Message That Husband Is Missing Since Nov. 21st

First Lieut. John H. Quinn, whose wife, the former Miss Marion LaPlante, resides at 153 Oak street, Plattsburg, has been reported as missing in action since Nov. 21, on which date the B-24 Liberator bomber of which he was first pilot, failed to return from a mission over Germany. The War Department message was received Thursday by the officer's wife at the home of her parents, Mr. and Mrs. William LaPlante, Plattsburg.

The message to Mrs. Quinn did not come as a complete surprise, for she anticipated receiving one for the past two days after having received an air mail earlier in the week from one of her husband's AAF buddies, who described to her details relative to her husband's incident. The latter was to the effect that, in the opinion of the writer, who was piloting a fighter escort, all crew members of the B-24 were seen to parachute, presumably to safety behind enemy lines. After this unpleasant, but reassuring news, Mrs. Quinn naturally clings to hopes that her husband is a prisoner of war.

1st. Lt. J.H.Quinn uit Westport vermist tijdens een opdracht.

Zijn vrouw in Plattsburg ontvangt het bericht dat haar man sinds 21 november 1944 wordt vermist.

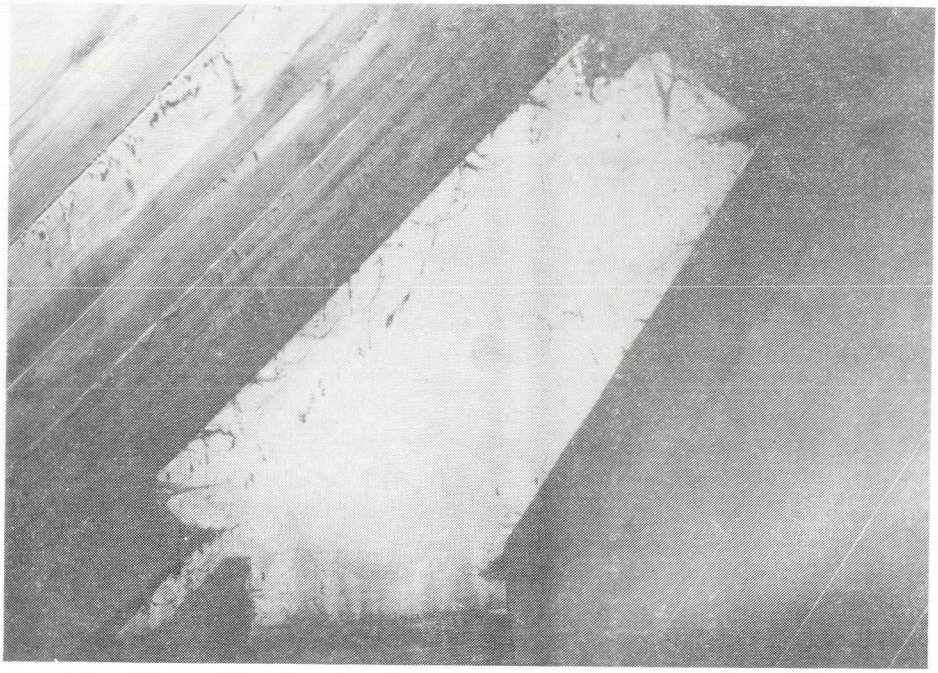
Eerste luitenant John H. Quinn, gehuwd met Marion La Plante, woonachtig op Oak St. 153 in Plattsburg, wordt sinds 21 nov. vermist tijdens een opdracht. Op die datum keerde de B-24 Liberator, waarop hij als eerste vlieger vloog, niet terug van een opdracht boven Duitsland. Jongstleden donderdag ontving Mrs. Quinn het bericht van het Ministerie van Oorlog, toen ze bij haar ouders was. Het bericht kwam voor Mrs. Quinn niet geheel onverwacht. Al twee dagen eerder ontving zij een brief van één van de vrienden van haar man, die haar het gebeuren beschreef. Volgens de schrijver kwam het er op neer, dat men had gezien dat alle bemanningsleden de B-24 per parachute hadden verlaten en aangenomen moest worden dat ze veilig geland waren achter vijandelijke linies. Na dit onplezierige, maar toch geruststellende bericht, klampt Mrs. Quinn zich natuurlijk vast aan de hoop dat haar man krijgsgevangen is gemaakt.

(Met dank aan Mej. C.W.M. Morren)

WACHTEN TOT DE OORLOG AFGELOPEN IS.

Terwijl de vliegers nog in Bunschoten en Spakenburg zitten, is Wout Staal al druk bezig een veilig onderduikadres voor hen te zoeken. Ze moeten wel onderduiken, want de piloten-ontsnappings-routes zijn afgesneden.
Het valt niet mee om op dit moment een goed adres te vinden in Eemnes. Gedurende de eerste oorlogsjaren hadden al diverse inwoners van Eemnes onderdak geboden aan Joodse families en mensen die zich niet meer op straat konden vertonen. Na "Market Garden" in september 1944, was een spoorwegstaking uitgeroepen. Toen die verliep, moest een aantal spoorwegmensen eveneens onderduiken. Ook in Eemnes zaten een aantal van die spoorwegmensen. Als gevolg van diezelfde operatie "Market Garden" kwam er vanuit het oosten van het land een stroom evacuées op gang. Eemnes moest in oktober 1944 aan vierhonderdeenennegentig mannen, vrouwen en kinderen, onderdak bieden.
Maar Wout Staal weet nog wel een adres. Hij benadert meester Morren, de hoofdonderwijzer van de Rooms-Katholieke "Mariaschool" in Eemnes. Het gezin Morren is in 1930 in Eemnes komen wonen en had zijn intrek genomen in het huis

Kerkstraat nr. 9 en nr. 11. De familie Morren bewoonde het pand op nr. 9. Aan het huis vastgebouwd, het R.K. Vereenigingsgebouw. *(eigen foto)*

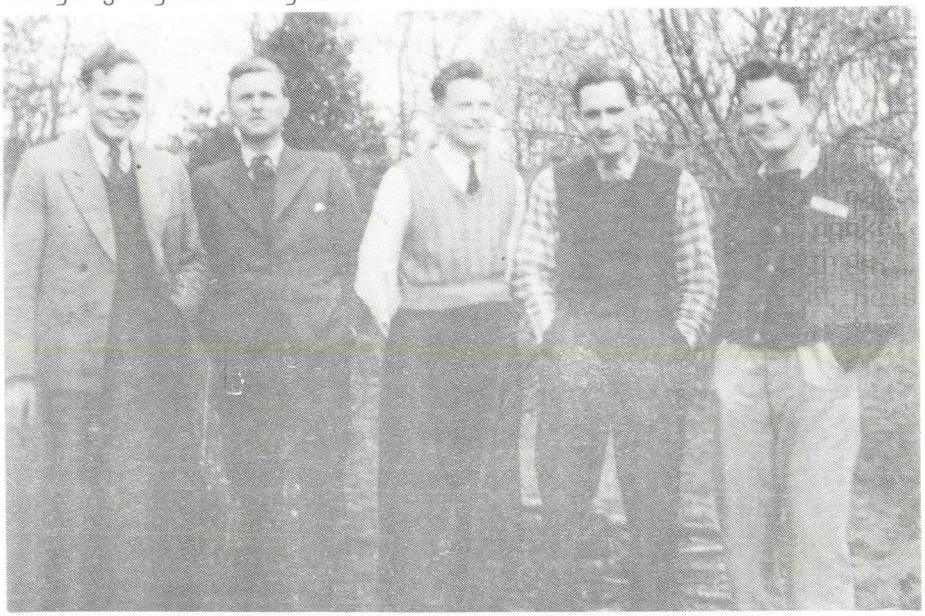


De schuilplaats onder het dak. Links het echte dakbeschot, rechts het namaakdakbeschot. (eigen foto)

op Kerkstraat 9.
Al snel is meester Morren een geziene figuur in het dorp geworden. Naast zijn werkzaamheden als hoofdonderwijzer, werd hij uitgenodigd om plaats te nemen in het bestuur van een aantal verenigingen. Kort voor het uitbreken van de oorlog wordt hij hoofd van de luchtbescherming in Eemnes. In Blaricum geeft hij ook nog enkele uren per week les op de lagere landbouwschool. In september 1944 is hij lid geworden van het parochieel evacuatie-comité.
Hij leidt door al deze funkties een druk bezet leven. Voor het verzet in Eemnes is hij van onschatbare waarde.

In overleg met zijn vrouw en kinderen wordt besloten de vlieger onderdak te verschaffen. Op zondag 26 november doet John Quinn zijn intrede bij de familie Morren. Hij heeft eerst nog twee nachten doorgebracht bij de familie Staal aan de Wakkerendijk.
Zo snel mogelijk moet er een schuilplaats worden gemaakt in het huis aan de Kerkstraat. Wout Staal belast zich daarmee. Hij maakt er twee. Eén in een afgesloten gedeelte van de kelder onder het huis, bereikbaar via een luik in de vloer van het toilet. De andere schuilplaats maakt hij onder het schuine dak op het punt waar het aangrenzende

"Vereenigings"-gebouw overgaat in het woonhuis. Op ingenieuze wijze wordt een dubbel dakbeschot gemaakt. In het voorste zit een luik, waardoor toegang verkregen kan worden tot een ruimte, waar met een beetje goede wil, drie mannen kunnen zitten. Het luik kan aan de binnenzijde worden afgesloten.
Het is voor beide partijen even wennen. Gedurende de eerste dagen van zijn verblijf in huis, krijgen de andere bewoners nauwelijks kontakt met de vlieger. Quinn zit meestal bij het raam strak voor zich uit te staren. Zij kunnen ook niet weten wat er in de gedachten van die ernstige jongeman omgaat.



Vijf geallieerde vliegers.
Vlnr: Jones, Kryskow, Simmons, Quinn en Maddocks.
(foto: Sieke Kruize)

Quinn moet de afschuwelijke ervaringen van het, onder zeer moeilijke omstandigheden, besturen van het aangeschoten vliegtuig en het neerstorten ervan, proberen te verwerken. Echter, de onzekerheid omtrent het lot van zijn bemanningsleden trekt hij zich wel het meest aan. Hij heeft de jongens in de afgelopen maanden leren kennen en leren waarderen. Samen hebben ze erg veel meegemaakt. Tenslotte was hij hun gezagvoerder, de verantwoordelijke officier.
Zijn toch al gesloten karakter belet hem er met zijn huisgenoten over te praten. Na verloop van een aantal dagen begint hij zich wat meer thuis te voelen. Hij doet kleine

Onder vrienden! Op de voorgrond Dirk Buis.
(foto· Sieke Kruize)

klusjes in en om het huis en in de school, zoals houthakken voor de schoolverwarming.
Intussen is Wout Staal bezig de benodigde papieren voor de vliegers te organiseren. Via Albert Schlösser uit Laren, een Duitser die evenwel zeer aktief is in het Nederlands verzet, krijgt hij de papieren. Maar hij moet ze wel eerst uit Amsterdam halen. Pas dan kunnen de vliegers, zij het voorzichtig, zich op straat begeven. In Eemnes is geen Ortskommandantur gevestigd, dus zijn er ook bijna geen Duitse soldaten op de been. Dit geeft Quinn de kans af en toe met Eddy Kryskow, een Canadese vlieger, een stukje door de polder te wandelen.
Kryskow had al sinds eind februari 1944 ondergedoken gezeten op diverse adressen in en om Eemnes. Sinds september zit hij bij de familie Staal, in café "Schippers Welvaren" aan de Wakkerendijk.
Eind december 1944 schaatst John Quinn, tussen de Eemnesser bevolking in, op de vaart.
Tussen hem en meester Morren is inmiddels een prima verstandhouding ontstaan. In de gymzaal van de school doet hij mee aan het hockeyspel, samen met Kryskow, Gerard Staal en de zoons van meester Morren. Af en toe komt Mel Simmons

Jaloerse blikken naar overvliegende collega's.
(foto: Sieke Kruize)

een dagje over vanuit Blaricum, waardoor ze kontakt houden. Simmons is, door bemiddeling van Dirk Buis, ondergebracht bij mevrouw G.M. van Krimpen in Blaricum. Buis, een vriend van Wout Staal en lid van de verzetsgroep in Eemnes, zit daar zelf ook ondergedoken.
Op een kaart van Europa, die hij van Morren heeft gekregen, houdt John Quinn de vorderingen van de geallieerde legers bij. Langzaam maar zeker sluit de tang.
Half februari 1945 wordt Morren ziek en moet naar het ziekenhuis. Eind februari komt hij weer thuis, maar het gaat steeds slechter met hem. Op 22 maart 1945 overlijdt hij. Tijdens de begrafenis staat John Quinn tussen de nabestaanden bij het graf.
Opnieuw moet Quinn het verlies van een vriend verwerken. Aan de familie Morren wordt de vraag voorgelegd of John naar een ander onderduikadres moet worden gebracht, maar zij willen dat hij blijft.

In het blad "Tijding" van 18 mei 1945, een krantje dat direkt na de oorlog een aantal malen per week uitkwam, stond een aan de heer Morren opgedragen "In Memoriam" van John Quinn.

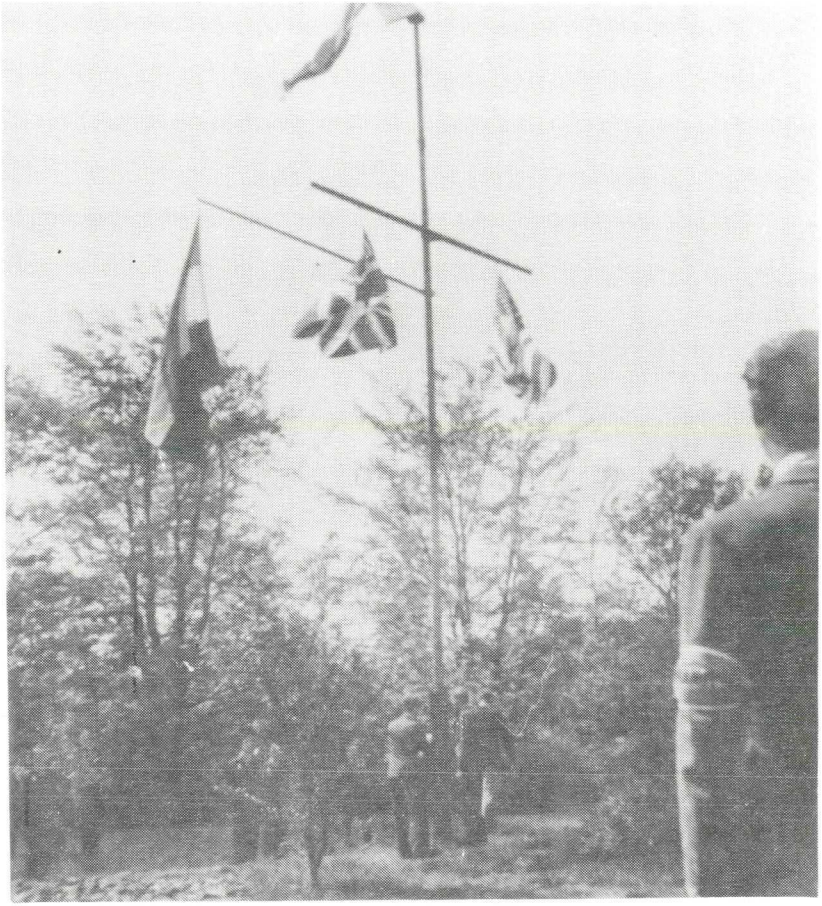
Hieronder volgt de letterlijk overgenomen tekst:

"De dood van den heer Morren beteekende voor mij één van de droevigste dagen uit mijn leven. Ik was gedwongen in November jl. in Nederland een landing uit te voeren en de heer Morren was zoo vriendelijk er in toe te stemmen, dat ik in zijn huis verblijf zou houden. Bij het gebrek aan voedsel en het groote gevaar, dat zou ontstaan wanneer ik door de Duitschers ontdekt zou worden, was zijn houding tegenover mij zeer dapper.
Gedurende het gevaar, dat hierop volgde bij razzia's enz. was meneer Morrens moed werkelijk bewonderingswaardig. Hij beschouwde me altijd als één van zijn zoons, hetgeen veel meer was dan iemand in mijn positie kon verwachten. Helaas was hij niet meer bij ons op onzen bevrijdingsdag en met nog dieper droefenis moet ik me realiseren, dat ik één van mijn beste vrienden heb verloren.

John H. Quinn
1st Lt. U.S. Army

Half april krijgt Eemnes de inkwartiering van Duitse soldaten te verwerken. Ook in het "Vereenigings"-gebouw worden Duitse soldaten ingekwartierd en dat betekent dat John nu werkelijk opgesloten zit. Hij leest veel en speelt tafeltennis. Deze situatie blijft zo bestaan tot het einde van de oorlog. Eind april worden in de Mariaschool ca. 30 Duitse militairen ondergebracht. Dit tot grote schrik van de ondergrondse, want op de zolder van de school, boven de gymzaal, liggen de wapens verborgen die de ondergrondse ontvangen heeft tijdens een wapendropping.
Deze wapendropping vond plaats in de nacht van 10 op 11 april 1945. Helaas zijn, door samenloop van omstandigheden, slachtoffers gevallen. Samen met Dirk Buis werd de heer Vlasman, die op de Wakkerendijk woonde, op 11 april 1945 door de Duitsers standrechtelijk doodgeschoten. Dat gebeurde bij een huis op de Drift in Laren.
De Duitsers, die in de school zijn gekomen, zijn gelukkig niet nieuwsgierig en ze laten de zolder ongemoeid, als ze horen dat daar het meubilair en ander schoolmateriaal ligt opgeslagen.
Ook de illegaal aangelegde elektriciteitsleiding, die van de school naar het woonhuis aan de Kerkstraat loopt, laten ze ongemoeid. Hierdoor is Quinn in staat naar zijn kristal-ontvangertje te blijven luisteren.
Via diezelfde ontvanger hoort hij op de late avond van 4 mei 1945 over de capitulatie. Iedereen gaat in opperbeste

stemming naar bed. Maar de volgende morgen is het geen feest. Geen vlaggen.
De capitulatie mag dan wel een feit zijn, de Duitsers in Eemnes zijn nog steeds in het bezit van hun wapens en verbieden elke vorm van feest.
Op zondag 6 mei wordt John Quinn door mevrouw Van Krimpen opgehaald. Zij brengt hem naar Blaricum om daar aanwezig te zijn bij het hijsen van de vlag. Dat gebeurt in de tuin van de villa van de familie Kruize aan de Vliegweg.



Vlaggeparade bij de villa van de familie Kruize.
(foto: Sieke Kruize)

Ook de andere ondergedoken vliegers zijn daar. Na afloop van de plechtigheid, waarbij de vlaggen van de Verenigde Staten, Engeland, de Sowjet-Unie en Nederland worden gehesen, wordt de bevrijding gevierd. John Quinn blijft die nacht in Blaricum vanwege de nog steeds heersende

spertijd.
Bij de familie Morren zit ook het echtpaar Van Nispen tot Pannerden uit Oosterbeek geëvacueerd. Jonkheer van Nispen tot Pannerden was voor de oorlog o.a. burgemeester van de gemeente Groesbeek. Hun zoon Clemens, Cees voor zijn vrienden, had zich aangesloten bij de verzetsgroep Eemnes. In de ochtend van 7 mei haalt hij het uniform van John Quinn van de zolder van de Mariaschool, terwijl de nog steeds bewapende Duitsers in de school zitten.
Mevrouw Morren maakt het uniform schoon en fatsoeneert het een beetje. Omstreeks elf uur komt Quinn weer uit Blaricum terug. Hij trekt zijn uniform aan en verschijnt er mee op de weg. 's Middags komt een afdeling geallieerde soldaten in Eemnes. De Duitsers leggen hun wapens neer. Ze krijgen opdracht zich op het schoolplein van de Mariaschool te verzamelen. Daar staat al een groot aantal leden van de Binnenlandse Strijdkrachten opgesteld, naast de, in uniform gestoken, geallieerde vliegers.
Dan komt de triomf. Eén voor één worden parachutes, containers en wapens voor de voeten van de verbouwereerde bezetters neergelgd. De feestvreugde barst los. In "Schippers Welvaren" wordt het glas geheven en het Wilhelmus gezongen.
Bij de geallieerde vliegers is ook Gene L. Maddocks, eveneens een Amerikaanse vlieger. Hij is eind februari 1945 bij de familie Kruize in Blaricum ondergebracht, nadat zijn B-24 Liberator van de 93ste Bomb Group op 24 februari 1945 nabij Urk in de Noord-Oost-Polder is neergestort. De overige elf bemanningsleden werden door de Duitsers krijgsgevangen gemaakt en overgebracht naar Duitsland.

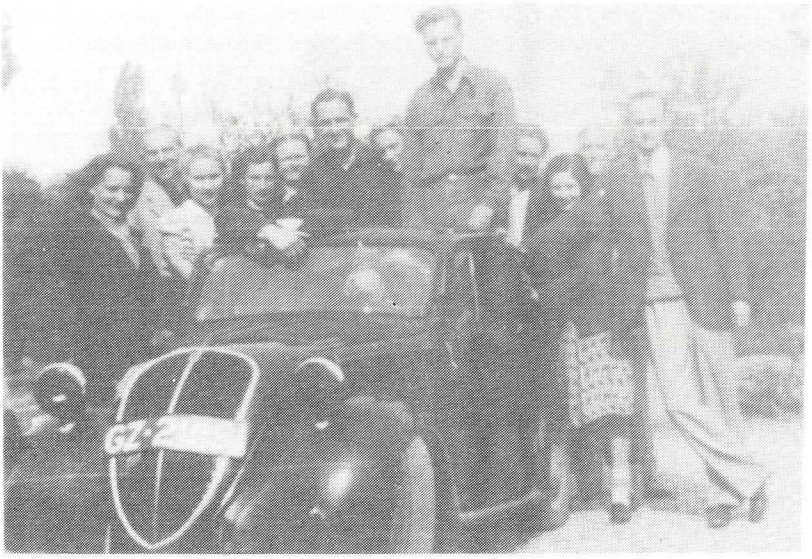
1st Lt. Gene L.Maddocks.
(foto: Sieke Kruize)

TERUG NAAR AMERIKA.

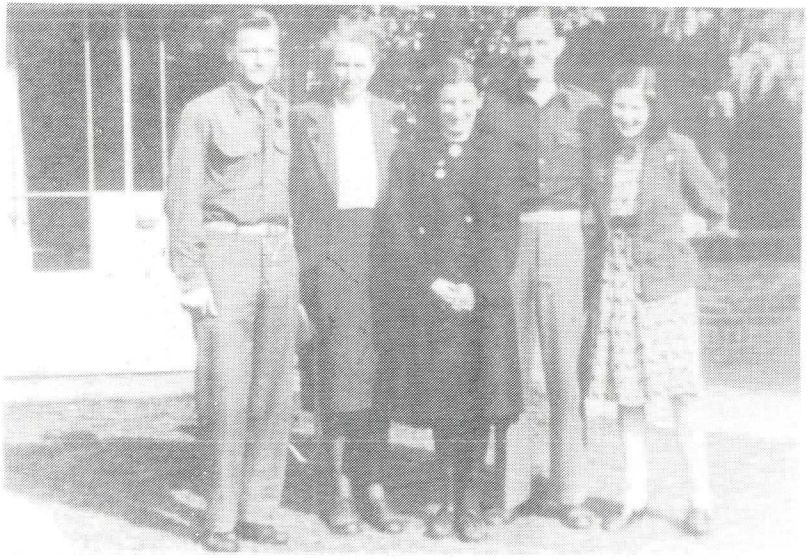
Op dinsdag 8 mei, 's avonds om half negen verlaat John Quinn de gemeente Eemnes. Hij wordt opgehaald door dr. Keeman en Sieke Kruize. Ze brengen hem naar Blaricum, naar de villa van de familie Kruize aan de Vliegweg. Daar treft hij ook de andere Amerikaanse vliegers aan. Onder hen bevindt zich ook Claude C. Murray. Deze vlieger heeft ondergedoken gezeten in Muiden, nadat hij op 6 oktober 1944 zijn vliegtuig boven het IJsselmeer heeft moeten verlaten.
Op woensdag 9 mei, 's morgens om tien uur vertrekken de vliegers naar Hilversum in de auto van dr. Keeman, maar niet nadat er nog een aantal foto's is gemaakt.
Vanuit Hilversum vertrekken ze in oostelijke richting. Op het vliegveld Twenthe stappen ze in een vliegtuig dat hen naar Frankrijk zal brengen.
Op weg daarheen vliegen ze over een aantal Duitse steden langs de grens met Nederland en België. Diep onder de indruk van de verwoestingen die ze gezien hebben, landen ze op een vliegveld bij Parijs.
Ze worden enkele dagen in Parijs ondergebracht voor registratie en ondervraging. Dan vertrekken ze naar "Camp Lucky Strike" bij Le Havre.

De Amerikaanse vliegers bij elkaar.
Vlnr: Murray, Maddocks, Sieke Kruize, Simmons en Quinn.
(foto: Sieke Kruize)

Mel Simmons vraagt en krijgt toestemming om naar Engeland te gaan. Vanuit Engeland vertrekt hij korte tijd later, richting Amerika. Momenteel woont hij in Lombard in de staat Illinois.



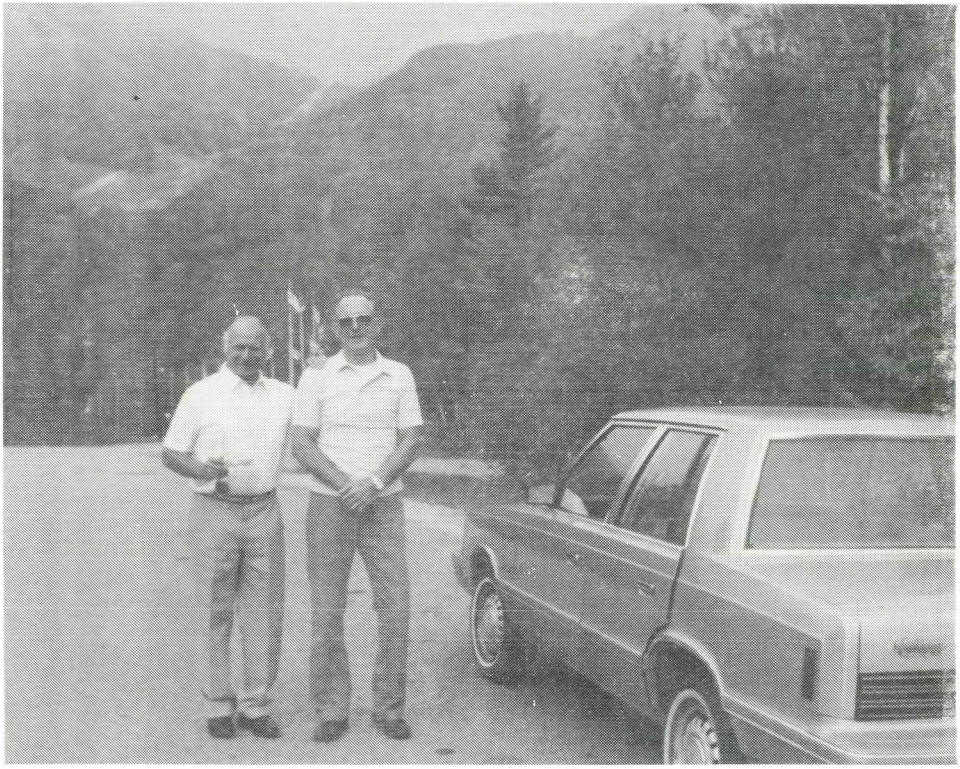
Kort voor het vertrek naar Hilversum.
(foto: Sieke Kruize)



Vlnr· Mel Simmons, Truus van Krimpen, Corrie Morren
John Quinn en Klaartje Chevalier. (foto: Morren)

John Quinn wordt per troepentransportschip overgebracht naar de Verenigde Staten van Amerika. Eenmaal daar aangekomen volgt de hereniging met zijn vrouw en familie. Zij hadden pas in mei 1945 gehoord dat hij nog in leven was. Korte tijd later neemt hij ontslag uit aktieve dienst en wordt lid van de "Active Reserves" in de rang van Captain. Hij blijft twintig jaar lid van de "Active Reserves". In het dagelijks leven is hij werkzaam bij het "United States Postal Department". In 1982 gaat hij met pensioen.

In de afgelopen veertig jaar is er af en toe kontakt geweest tussen de familie Quinn en enkele Nederlandse kennissen.



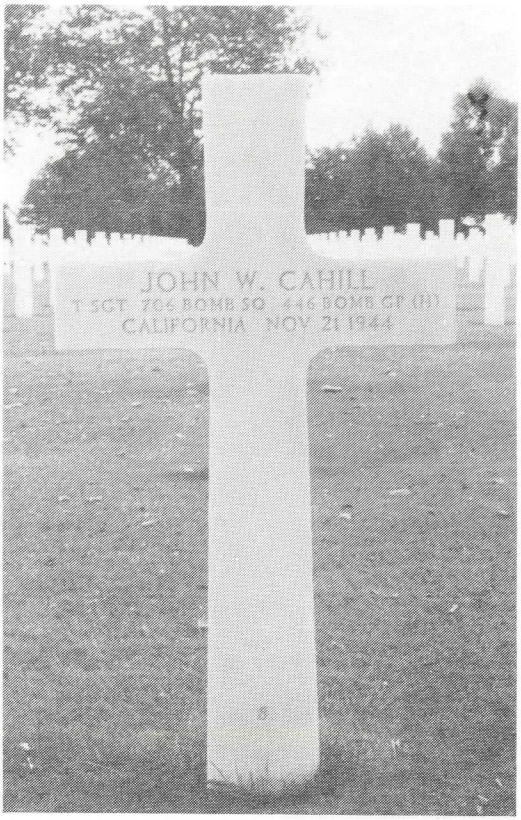
Weerzien na 40 jaar. *(foto: de heer H. Leeraar)*

In september 1984 volgt een hernieuwde kennismaking met Herman Leeraar. Samen zijn vrouw brengt hij een bezoek aan mr. en mrs. Quinn. Het is, na elkaar veertig jaar niet gezien te hebben, een onvergetelijke ontmoeting geworden.

IN MEMORIAM

We keren weer terug naar die noodlottige middag van 21 november 1944. Zeven parachutes daalden neer in het ijskoude water van het IJsselmeer. De vissers op de schepen die vanuit Spakenburg waren uitgevaren speurden tevergeefs het wateroppervlak af. Ze vonden geen enkel teken van de vliegers, geen parachutes, geen zwemvest, niets!
Toch hadden de vliegers zwemvesten om. Ze waren uit het vliegtuig gesprongen en ze hadden aan de ring getrokken om de parachute te openen. Zodra ze in het water lagen hoefden ze alleen maar aan een ring te trekken en hun zwemvest zou opgeblazen worden. Dat zwemvest had voldoende drijfvermogen om een volwassene in zware vliegerkleding een aantal uren drijvende te houden. Toch werd er niets gevonden.
Wat er precies gebeurd is zal wel nooit meer achterhaald kunnen worden. Eén van de mogelijk theorieën is dat de vliegers, toen ze het water raakten, al niet meer in staat waren hun zwemvest te aktiveren.
Nadat het toestel getroffen was werden zoveel mogelijk los zittende onderdelen en uitrustingsstukken over boord gegooid. Pietszch werd uit zijn buikkoepel geholpen en een aantal van de bemanningsleden probeerden de brandstoflekkages te stoppen. Zij moesten, om dat te kunnen doen, hun elektrische-verwarmde-kleding loskoppelen van het boordnet. Hierdoor kreeg de extreme koude alle kans. Mogelijk kreeg een aantal van hen kerosine over zich heen. Bij het verdampen onttrekt dit warmte aan het oppervlak waarop het zich bevindt. Zij moesten, er was geen andere mogelijkheid, al op grote hoogte het vliegtuig verlaten. Allen openden de parachute direkt na het verlaten van het toestel in plaats van eerst een vrije val te maken. Daardoor was de daaltijd erg lang en had de novemberkou vrij spel. Die kou moet hun spieren verstijfd hebben.
Maar wat ook de oorzaak geweest is, ze verdronken helaas allemaal.
Kort na het neerstorten van het vliegtuig beleefde Noord-Europa één van de strengste winters van deze eeuw. Het IJsselmeer vroor dicht en pas eind januari 1945 brak het ijs weer. In de loop van de daarop volgende maanden heeft het IJsselmeer de lichamen van de omgekomen vliegers teruggegeven.

Op 3 februari 1945 wordt het stoffelijk overschot van een vlieger binnengebracht in de haven van Spakenburg. Het is T/Sgt John W. Cahill, afkomstig uit Los Angelos, Califor-

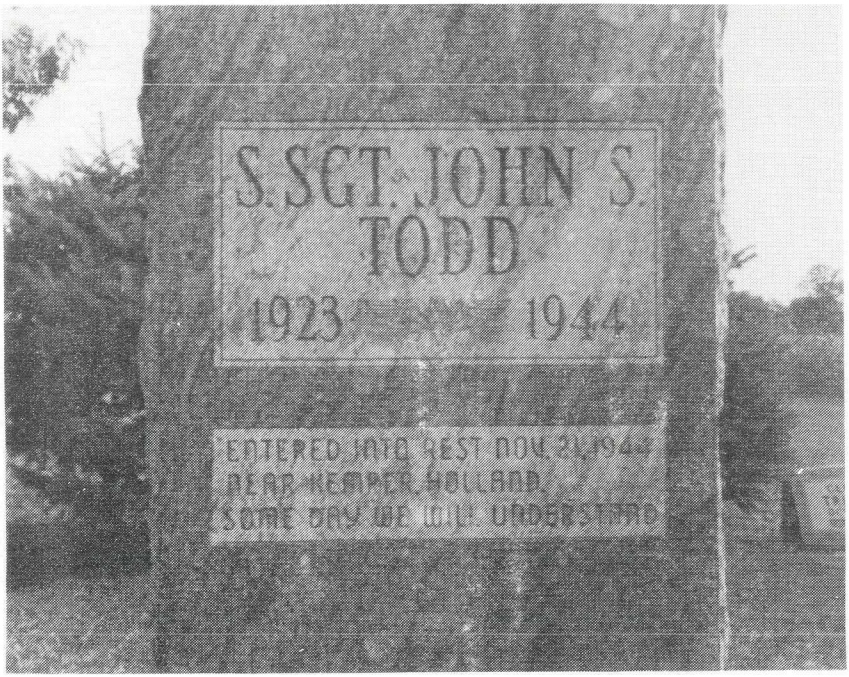


nië. Hij wordt begraven te Amersfoort op de begraafplaats "De Rusthof". Na de oorlog wordt zijn stoffelijk overschot overgebracht naar de Amerikaanse begraafplaats te Margraten in de provincie Limburg. Dit wordt zijn laatste rustplaats.

Tussen 6 en 9 februari 1945 wordt het stoffelijk overschot van tweede luitenant Robert F. Brooks, geboren op 9 oktober 1921 en afkomstig uit Knoxville, Tennessee, de haven van Spakenburg binnengebracht. Ook hij wordt te Amersfoort begraven, naast John W. Cahill.
Op 11 maart 1946 wordt hij herbegraven te Margraten, maar zijn nabestaanden verzoeken om overbrenging naar de Verenigde Staten. Op 18 januari 1949 wordt hij herbegraven te Knoxville.

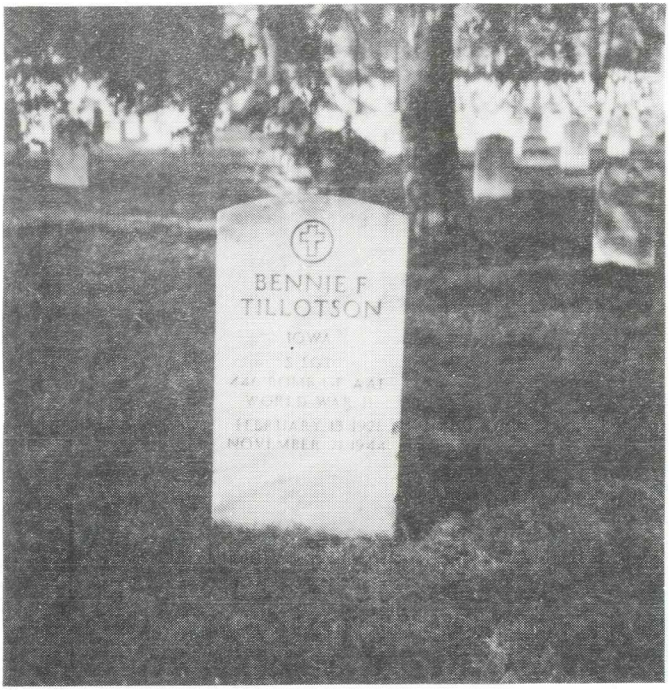
Op 8 februari 1945 wordt nabij Kampen het stoffelijk overschot gevonden van S/Sgt Lewis R. Hoyal. Hij werd geboren op 21 april 1912 en is afkomstig uit Victoria, Texas. Zijn begrafenis vindt plaats op de Algemene Begraafplaats te Kampen. Op 30 maart 1946 worden zijn stoffelijke resten

overgebracht naar Neuville-en-Condroz, de Amerikaanse begraafplaats in de Ardennen(België).
Op verzoek van zijn echtgenote wordt zijn stoffelijk overschot in augustus 1949 overgebracht naar Amerika en herbegraven op het "Fort Sam Houston National Cemetery" in San Antonio, Texas.



Op diezelfde 8ste februari wordt, eveneens nabij Kampen, het stoffelijk overschot geborgen van S/Sgt John S. Todd. Hij is afkomstig uit Logansport, Indiana. Hij wordt te Kampen begraven naast Lewis Hoyal en tegelijk met hem overgebracht naar Neuville-en-Condroz. In mei 1949 wordt zijn stoffelijk overschot herbegraven op het Paint Creek Cemetery, Carrol County in de staat Indiana.
Op de grafsteen staat: "Some day we will understand".

Op 4 maart 1945 worden, eveneens nabij Kampen, de stoffelijke resten van S/Sgt Bennie F. Tillotson geborgen. Hij wordt naast zijn collega's begraven. Waarschijnlijk op verzoek van zijn vrouw, woonachtig in Ottumwa in de staat Iowa, bleef hij te Kampen begraven liggen tot juni 1949.
Toen werd zijn stoffelijk overschot overgebracht naar de Verenigde Staten en herbegraven op het Arlington National Cemetery in de staat Virginia.



In een rapport, opgemaakt op 19 maart 1945, door de hoofdwachtmeester, postcommandant der Marechaussee te Doornspijk, Hendrik Timmer, wordt melding gemaakt van het op 14 maart 1945 aantreffen van een stoffelijk overschot. Op het stoffelijk overschot wordt een identiteitsplaatje gevonden. Het is Frank H. Pietszch jr. Geboren op 16 februari 1924. Hij wordt op 17 maart 1945 begraven op de gemeente begraafplaats te Doornspijk, naast een aantal andere geallieerde vliegers. In april 1946 wordt hij herbegraven te Neuville-en-Condroz, maar ook zijn familie vraagt om overbrenging. In juni 1949 krijgt hij zijn laatste rustplaats op het City Cemetery van Taylor in Texas.

Pas op 26 april 1945 spoelt het stoffelijk overschot van T/Sgt Patrick J. Flaherty aan op het strand van Nijkerk. Hij wordt aldaar begraven. Flaherty is afkomstig uit New York. Op 15 maart 1946 krijgt hij zijn laatste rustplaats op de Amerikaanse begraafplaats te Neuville-en-Condroz.

ZIJ GAVEN HUN LEVEN OM ONS HET LEVEN IN VREDE TE GEVEN!

=====

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	1	HKE-29
Inleiding	2	HKE-30
Het ontstaan van de Amerikaanse lucht-strijdmacht	4	HKE-32
De Achtste legerluchtmacht	6	HKE-34
446 Bombardementsgroep	8	HKE-36
Gevechtsopdracht 8AF720	12	HKE-40
Het toestel	17	HKE-45
Wachten op het startsein	19	HKE-47
Het vertrek	27	HKE-55
Formatievliegen	31	HKE-59
Een kijkje in het vliegtuig	34	HKE-62
De aanval	44	HKE-72
Een dramatisch einde	49	HKE-77
Krijgsgevangen of bij de ondergrondse	55	HKE-83
Wachten tot de oorlog afgelopen is	63	HKE-91
Terug naar Amerika	71	HKE-99
In Memoriam	74	HKE-102
Inhoudsopgave	78	HKE-106

=====

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Historische Kring Eemnes.

Literatuur:

Dag van de Liberator	door Jan J.van der Veer
The Mighty Eighth	door Roger Freeman
The Mighty Eighth War Diary	door Roger Freeman
Liberator Albums	door Tony North en Mike Bailey
Bulletin	door Studiegroep Luchtoorlog 39-45

Met dank aan: Mr. and Mrs. John H.Quinn, Dhr. en Mevr. H.Leeraar, W.Hoolwerf, W.G.Staal, Mej.C.W.M.Morren, Mevr.G.M.van Krimpen, Mr. W.Carl Bargmann, Mevr. S.Broekema-Kruize, P.Koelewijn, Jan J.v.d.Veer, H.E.Jansen, G.J.Zwanen-

Met dank aan: John H.Quinn, H.Leeraar, W.Hoolwerf, W.G.Staal, C.W.M.Morren, G.M.van Krimpen, W.Carl Bargmann, S.Broekema-Kruize, P.Koelewijn, J.J.v.d. Veer, H.E.Jansen, G.J.Zwanenburg, Vere A.McCarty, Tony North en vele anderen.

=====

BIBLIO MARÝKE

SPECIALE UITGAVE
TER HERDENKING VAN VEERTIG JAAR BEVRIJDING