



INHOUDSOPGAVE NIEUWSBRIEF

- **H**et markeringsproject
- Reclame
- Vertellers project / gastlessen.
- Boekproject
- Donatie en Sponsoring.
- Promotieplan
- Financiën
- Bomber Harris
- Afsluiting
- Contact

HET MARKERINGSPROJECT BINNEN DE NOP

Tijdens ons bezoek aan de diverse perceel eigenaren waar wij een verzoek deden voor het plaatsen van een markeringspaal hebben wij veel verhalen gehoord.

Een van de verhalen gaat over de Lancaster die op 3 januari 1944 neer kwam tussen, Marknesse en Emmeloord in de Noordoostpolder. Op twee verschillende kavels zijn de motoren

met propellers terecht gekomen. De foto laat zien dat de propeller flink beschadigd is.

Het toestel met de bemanning is aan de overkant van de weg terecht gekomen. Daar is een monument opgericht voor de vier bemanningsleden, de 20-jarige Australische piloot Jack Weatherill, de 20-jarige Australische bommenrichter Francis Looney, boordwerktuigkundige Albert Cowell en de 25-jarige Australische boordschutter Colin Hemingway.



De foto met de scherven van de Lancaster is door Teun Schuurman naar de dochter van Weatherill gestuurd. Zij heeft haar vader nooit gekend en heeft enkele jaren geleden het monument bezocht, zij was blij met de foto.

Jaren na de oorlog vonden de boeren die het land bewerken veel munitie en onderdelen van het toestel. Zo zijn er veel verhalen over de WOII in de Noord Oostpolder. Er zijn noch steeds ooggetuigen Stichting "Ongeland" wil heel graag haar doelstelling, het vastleggen van verhalen over WOII van ooggetuigen uitvoeren. Daarvoor hebben wij vrijwilligers nodig die interviews willen afnemen en de interviews uit willen werken tot een goed verhaal, dat geplaatst kan worden op onze toekomstige website.

Wilt u ons helpen dan kunt u zich per e-mail melden bij Astrid Doppert a.doppert@telfort.nl of scmdirven1952@kpnmail.nl

Tevens wens ik u veel leesplezier.

Astrid Doppert
Voorzitter, stichting "Ongeland"

RECLAME

Zeeuws Knoopje



- plantencentrum voor uw tuin.
- collectie Zimbabwaanse beeldhouwwerken.
- voorraad ruwe beeldhouwstenen.
- organisatie beeldhouwcursussen.

Knooplaan 9/ 8251SJ/ DRONTEN/ tel. 0321-381998

De Website: <http://www.zeeuws-knoopje.nl/>

Naast sponsoring en donateurschap is het van nu af aan ook mogelijk om een reclame te plaatsen. Oplage nieuwsbrief ruim 300 binnen de NOP.

Kosten reclame:

- 4x per jaar € 50,-
- 3x per jaar € 37,50

- 2x per jaar € 25,-
- 1x per jaar € 12,50

De grote van de reclame mag bestaan uit 40 woorden exclusief logo, daarnaast kunt u zelf uw kwartaal kiezen.

VERTELLERSPROJECT / GASTLESSEN.

In september zijn de basisscholen in de volgende gemeenten Dronten, Lelystad, Zeewolde, Urk en de gemeente Noordoostpolder aangeschreven voor een evt. gastles.

Onze leespoole bestaat uit 4 ooggetuigen, namelijk: de Hr. Zwanenburg, de Hr. Kuiper, de Hr. Koopman en de Hr. Wester en 4 vrijwilligers namelijk: de Hr. Coors, de Hr. Wijs, de Hr. Hollestelle en de Hr. Dirven.

De aanmelding heeft inmiddels al negen schoollezingen opgeleverd en een lezing aan AMBO Afd. Dronten, die pas rond april/mei 2014 plaats zullen vinden.

"Het Pakket WOII wordt bijna elk schooljaar pas in het voorjaar behandeld".

Wilt u nu al een lezing, dan kunt u die per E-mail aanvragen, scmdirven1952@kpnmail.nl

S. Dirven

BOEKPROJECT

De ontwikkelingen met betrekking tot de publicatie van het boek "Geborgen in de polderklei".

Het schrijfwerk voor de publicatie zit er op !. In totaal zijn er acht hoofdstukken opgenomen die hieronder in een overzicht zijn aangegeven.

De inleidende hoofdstukken geven informatie over het stuk geschiedenis van onze polders met betrekking tot de Tweede Wereld oorlog. De verhalen over de diverse vliegtuigen die in de polders werden aangetroffen (en geborgen) worden in blokken beschreven (Duits, Engels, Amerikaans). Ieder blok begint met een hoofdstuk over het type toestel zelf (geschiedenis, kenmerken, specificaties etc.) en daarna volgen de verhalen achter de aangetroffen wrakken. De verhalen zijn zoveel mogelijk geschreven naar informatie uit de eerste hand en geeft een blik op wat de bemanning van

het desbetreffende toestel op hun missie meemaakte tot (ver) na de crash. Ook de bergingen zijn beschreven. De verhalen zijn allen buitengewoon indrukwekkend, het is onvoorstelbaar wat de vliegers hebben meegemaakt en hebben moeten doorstaan.

Verder wordt de crashroute nader beschreven en in het afsluitende hoofdstuk 8 wordt ingegaan waarom het zo belangrijk is dat wij onze bevrijders niet mogen vergeten. Het fundament voor het feit dat wij tegenwoordig in vrijheid leven is tenslotte gelegd door twintigers letterlijk voor ons door het vuur zijn gegaan.

Het geheel overziend denk ik dat de publicatie een compact, informatief en verhalend beschreven boek is geworden, waarvan ik hoop dat het de lezer zal pakken. Op dit moment worden de hoofdstukken geredigeerd door Vincent Krabbendam, na deze fase zal het totaal aan hoofdstukken worden opgemaakt en van fotomateriaal worden voorzien door Hans Hollestelle. Hierna kan de publicatie naar de drukker.

- 0.1 Inleiding
- 0.2 In den beginne
- 0.3 Geborgen in de polderklei
- 1.0 De Handley Page HP52 Hampden I
- 1.1 Handley Page HP52 Hampden I, P 4368
- 1.2 William Frank Tudhope, een markant vlieger
- 2.0 De messerschmitt BF-110 G-4 nachtjager
- 2.1 Messerschmitt BF-110G-4 werknr. 5477
- 3.0 De Avro Lancaster
- 3.1 De Lancaster MK I, W4367
- 3.2 De Lancaster Mk I, ED 357
- 3.3 De Lancaster Mk III, JA 702
- 4.0 De Short Stirling
- 4.1 De Short Stirling III, BF523
- 5.0 De B17 flying fortress
- 5.1 De B17 G-20-DL 42-37950 'Dinah Might'
- 5.2 De B17G-10-DL 42-37751
- 5.3 De USAAF 482 Bomb Group
- 5.4 De B17 GSH 42-3486
- 5.5 De B17 GSH 42-30280 'Crazy Horse'
- 6.0 De Consolidated B24 Liberator
- 6.1 De B24J-5-FO 42-51495
- 6.2 De B24J-50-CO 42-73495 'Old Hickory'
- 7.0 De crashroute
- 8.0 Opdat wij niet mogen vergeten

Bert Wijs

DONATIE EN SPONSERING.

Onze eerste sponsors zijn binnen, maar om al onze projecten te verwezenlijken, kom je als stichting altijd geld te kort.

Sponsors en donateurs kunnen zich aanmelden bij onze penningmeester wolterschaap@solcon.nl, de minimum donateursbijdrage is € 5,- per jaar. Ook giften zijn van harte welkom ons Cultuur ANBI nummer is 86385.

PROMOTIE PLAN

Het Promotie plan is in concept klaar. Een promotie plan geeft aan welk doel wij hebben en welke doel - groepen wij willen bereiken. Tevens beschrijft een promotieplan welke activiteiten de stichting Ongeland organiseert om haar doel te bereiken. Kortom er wordt druk aan gewerkt. Ondanks dat het plan nog niet is vastgesteld zijn wij al druk bezig om ons te promoten zie hiervoor onderstaande hyperlinks. Voor de hyperlinks gebruikt u de toets Ctrl + linker muisklik.

www.denoordoostpolder.nl/nieuws/35389/stichting-ongeland-markeert-crashplaatsen-in-de-polder/

www.krantvanflevoland.nl/tag/stichting-ongeland/

destentor.nl/regio/noordoostpolder/plek-neergestort-vliegtuig-markeren-1.3763387

FINANCIËN

De subsidie aanvragen aan de Provincie Flevoland en Fonds voor Cultuur Participatie zijn volledig gehonoreerd. De toegezegde bedragen van € 6.500 resp. € 5.000 zijn reeds overgemaakt op de bankrekening van de Stichting. Deze bedragen dienen te worden besteed aan de projecten:

1. Project vertellers door het organiseren van lezingen.
2. Publicatie "geborgen inde polderklei".
3. Promotieplan alsmede bouw en onderhoud van de website.
4. Herdenkingsmarkeringen door het plaatsen van palen met een vliegtuigsilhouet met een informatieplaatje over het neergestorte toestel en haar bemanning.

Inmiddels zijn delen van de projecten reeds uitgevoerd. Aan andere projecten wordt thans hard gewerkt.

BOMBER HARRIS

Arthur Travers Harris (geboren in Cheltenham, 13 april 1892) was een Brits luchtmaarschalk. Zijn bijnaam

'Bomber Harris' dankt hij aan zijn tactiek van tapijtbombardementen op Duitse steden in de Tweede Wereldoorlog.



Harris kreeg zijn opleiding aan de All Hallows School in Dorset. Hij was geen geweldige student en werd dan ook door zijn ouders aangemoedigd om zijn fortuin te zoeken in de militaire dienst of in een van de kolonies. Op zijn

zestiende (1908) ging hij naar Rhodesië, waar hij zijn geluk beproefde. Hij werd daar een succesvol landbouwer en gouddeveler.

Bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog melde hij zich als Bugelspeler bij het 1^e Rhodesië regiment. Dit regiment veroverde Zuidwest Afrika op de Duitsers, nu Namibië. In 1915 werd hij overgeplaatst naar Engeland en ging daar deel uitmaken van de Royal Flying Corps.



Na zijn opleiding diende hij aan het thuisfront, in 1917 werd hij overgeplaatst naar Frankrijk. Hij manifesteerde zich als een bekwaam piloot en werd al snel Flight Commander van het No. 45 en No. 44 squadron. Zij vlogen met Sopwith 1.1/2

Strutters, en later met Sopwith Camels. Harris haalde in verschillende luchtgevechten vijf Duitse vliegtuigen neer, en kreeg daarvoor het Air Force Cross. Na de oorlog koos Harris ervoor om in een nieuw opgezette RAF te blijven. Hij diende in verschillende



garnizoenen in India, Mesopotamië en Perzië. In 1924 keerde hij naar Engeland terug en werd een toegewijd commandant van het zware naoorlogse bombardement squadron. Daar werkte hij samen met Sir John Salmond en trainde het squadron in nachtvliegen en nachtbombardementen. In 1927 werd Harris naar de Army Staff College (vergelijkbaar met de Hogere Krijgsschool) gestuurd en raakte daar bevriend met Veldmaarschalk Bernard Montgomery. Na voltooiing van zijn opleiding (1929) ging hij als senior luchtmacht officier terug naar het Midden-Oosten. Daar gelegerd in Egypte verfijnde hij zijn bombardement tactieken en raakte er van overtuigd dat dit een mogelijkheid was om oorlogen te winnen. Later en vooral in deze tijd komt men daar op terug. In 1937 promoveerde hij en werd Luchtmacht Commodore. Een jaar later werd hij vice luchtmaarschalk en uitgezonden naar Palestina en Trans Jordan.

Begin WO II (1939) werd Harris teruggeplaatst naar Engeland en werd daar commandant van No. 5 Group. In 1942 kreeg hij als luchtmaarschalk het commando over RAF Bomber Command.

Nieuwe bevelhebber, nieuwe strategie

De Britse luchtmacht speelde in 1940 een grote rol in de strijd van het Verenigd Koninkrijk tegen Hitlers Duitsland. De jachtvliegtuigen van Fighter Command hadden toen de Slag om Engeland gewonnen en de bommenwerpers stelden de Britten in staat om aanvallen uit te voeren op Duits grondgebied. Hiermee was Bomber Command ook een essentieel onderdeel van de propaganda. De acties van Bomber Command werden breed uitgemeten in de pers, de vliegers waren helden en elke missie - zo werd door de Britten geloofd - bracht het einde van de oorlog dichterbij. Militaire doelen en fabrieken werden volgens de propaganda met grote precisie gebombardeerd. De oorlogsindustrie en de slagkracht van Duitsland zouden op deze manier steeds meer schade worden toegebracht en uiteindelijk worden uitgeschakeld. Maar de werkelijkheid was anders. Onderzoek had aangetoond dat de vliegers grote moeite hadden om een doel te vinden en te bombarderen. Slechts 5% van de bommenwerpers wist zijn bommen binnen vijf mijl (8 kilometer) van het doel af te werpen en soms werden complete steden gemist. Bovendien waren de verliezen hierbij ook zeer hoog.

Dit was een pijnlijke conclusie voor misschien wel het meest prestigieuze onderdeel van de Royal Air Force.

Het zette daarnaast de positie van haar bevelhebber, *Air Marshal* Sir Richard Peirse (sinds 5 oktober 1940), flink onder druk. Er gingen stemmen op om de omvang van Bomber Command in te perken en de bommenwerpers een meer tactische en ondersteunende rol toe te delen. De vrijgekomen manschappen, materialen en voorraden zouden dan voor andere doeleinden kunnen worden gebruikt, bijvoorbeeld in de Slag om de Atlantische Oceaan. *Air*



Chief Marshal Charles Portal, bevelhebber van de R.A.F., wist Churchill er echter van te overtuigen dat Bomber Command wel degelijk het oorlogsverloop kon bepalen. Hiervoor was echter wel een nieuwe strategie nodig, namelijk die van 'area-bombing' (het zonder onderscheid bombarderen van een groter gebied), en een grotere bommenwerpers

vloot. Churchill gaf Portal de ruimte om zijn plannen uit te voeren. Deze ondernam actie en benoemde Peirse op 8 januari 1942 tot bevelhebber van de Allied Air Forces in Zuidoost Azië. Sir Arthur Harris, een medestander van Portal, werd de nieuwe bevelhebber van Bomber Command.

De nieuwe strategie van 'area-bombing' werd op 14 februari 1942 aangenomen in de zogenaamde Area Bombing Directive die de R.A.F.-bommenwerpers opdracht gaf om de Duitse industriële capaciteit en het moreel van de Duitse bevolking te breken door middel van het grootschalig bombarderen van Duitse steden en hun burgerbevolking. Acht dagen later nam Harris het bevel over. Hij kon op dat moment zijn nieuwe strategie echter nog niet uitvoeren. Dit had vooral te maken met de omvang van de bommenwerpers vloot. Deze omvatte op dat moment 469 vliegtuigen voor nacht- en 78 voor dag vluchten. Het zou echter niet lang duren voordat deze aantallen zouden groeien, aangezien juist op dat moment de eerste Lancasters in gebruik werden genomen bij operationele squadrons. Dit was niet de enige verbetering van het materiaal bij Bomber Command. Men kreeg op dat moment ook de beschikking over 'Gee'. Dit was een navigatiehulpmiddel. De puls signalen van 'Gee' brachten de vliegtuigen dichterbij hun doelen, zelfs in bewolkte nachten.

1.000 bommenwerpers

De steun van Churchill aan de plannen van Portal maakten geen einde aan de discussie over de inzet van Bomber Command. Harris moest het liefst zo snel mogelijk demonstreren dat de nieuwe strategie werkte. Hij wilde dan ook op korte termijn de eerste grootschalige aanvallen laten uitvoeren, bij voorkeur door meer dan duizend bommenwerpers. De nieuwe strategie werd voor het eerst toegepast bij aanvallen op Lübeck (28 maart 1942) en Rostock (26 april 1942). Het aantal vliegtuigen dat Lübeck aanviel (234) kwam echter bij lange na nog niet in de buurt van duizend. Voor de eerste aanval met 1000 bommenwerpers moest Harris een beroep doen op het vliegend materieel van Operational Training Units, Coastal Command en Flying Training Command. Uiteindelijk wist hij op deze manier genoeg toestellen bij elkaar te krijgen. Dit grote aantal zorgde wel voor een ander probleem. Men moest namelijk een manier verzinnen om al deze vliegtuigen naar het doel te sturen. Een dichte formatie betekende een grotere kans op botsingen in de lucht. Meer spreiding maakte dat risico kleiner, maar gaf de Duitse nachtjagers meer en vaker de kans om de bommenwerpers aan te vallen. Er werd ondanks de nadelen toch gekozen voor de dichte formaties. Om de massa vliegtuigen zo compact mogelijk in formatie te laten vliegen werden speciaal geselecteerde ervaren bemanningen aangewezen als 'raid leaders'. Zij kregen de beschikking over vliegtuigen die al waren uitgerust met 'Gee'.

De plannen voor de eerste 'Thousand-Bomber Raid' waren zo goed als rond, toen de Royal Navy het hele plan op losse schroeven zette. De Admiraliteit blokkeerde de inzet van 250 vliegtuigen van Coastal Command. De marine was namelijk enkele maanden eerder één van de partijen geweest die had geopperd om de omvang van Bomber Command in te perken ten behoeve van de strijd op zee. Nu was men bevreesd dat het slagen van de strategie van Harris ervoor zou zorgen dat men nog minder middelen ter beschikking zou krijgen in de gevechten tegen de Duitse onderzeeërs. Bomber Command moest alles op alles zetten om vervangende vliegtuigen te vinden. Er werden nog meer toestellen en bemanningen van de trainingseenheden ingezet door nieuwe bemanningen onder leiding van een ervaren piloot te laten vliegen. Ook zou een nog groter aantal vliegers tijdens deze missie zijn vuurdoop krijgen.

Target Keulen

Op 26 mei 1942 stond men klaar voor de eerste 'Thousand-Bomber Raid'. Nu was het wachten op goede weersomstandigheden. Hamburg was Harris' eerste keus als doel, maar het weer noopte hem vervolgens om voor het alternatieve doel te kiezen, Keulen. In de ochtend van zaterdag 30 mei kwamen de orders voor de missie binnen bij de Groups en Squadrons die betrokken waren bij de aanval. Het ging uiteindelijk om 1047 bommenwerpers: 602 Wellingtons, 131 Halifaxes, 88 Stirlings, 79 Hampdens, 73 Lancasters, 46 Manchesters en 28 Whitleys. Ze waren afkomstig uit de volgende onderdelen van Bomber Command:

1 Group – 156 vliegtuigen
2 Group – 222 vliegtuigen
3 Group – 147 vliegtuigen
5 Group – 153 vliegtuigen
91 Group (Operational Training Units) – 257 vliegtuigen
92 Group (Operational Training Units) – 108 vliegtuigen
Flying Training Command – 4 vliegtuigen

Voorafgaand aan hun vertrek had Harris nog een boodschap voor de bemanningen: *"De strijdmacht waar jullie vannacht deel van uitmaken heeft op zijn minst tweemaal de omvang en viermaal de draagkracht van de grootste luchstrijdmacht die ooit op een doel werd geconcentreerd. Jullie hebben de kans om de vijand een slag toe te brengen die niet alleen zal weerklinken in Duitsland, maar over de hele wereld"*.

De vliegtuigen stegen op vanaf hun vliegvelden en staken de Noordzee over. Pilot Brian Frow van 408 Squadron was één van de 'raid leaders' van 5 Group. Hij had de taak om lichtfakkels boven Keulen af te werpen om het doel te markeren voor de anderen. *"Nadat de eerste bommen daar terecht kwamen was het richtpunt verdwenen door de rook en het stof, wat goed richten onmogelijk maakte."* De brandweer van Keulen schatte later dat er die nacht meer dan 2500 branden waren uitgebroken, waarvan 1700 als grote brand werden gekwalificeerd. Maar door de moderne stadsinrichting waren het afzonderlijke branden gebleven en was het geen massale vuurzee geworden. 3300 gebouwen waren vernietigd en nog eens 2090 waren zwaar beschadigd. Meer dan 7000 gebouwen hadden lichte schade opgelopen. Onder deze gebouwen waren kerken, ziekenhuizen, scholen, banken, winkels en historische gebouwen. Ook was er aanzienlijke schade toegebracht aan de infrastructuur. Zo waren wegen, bruggen, spoorlijnen, gas- en elektriciteitsvoorzieningen en telefoonlijnen beschadigd. Tussen de 469 en 486 mensen kwamen op de grond bij de aanval om het

leven. Hieronder waren 58 militairen, voornamelijk van luchtafweereenheden.

Churchill had vooraf aangegeven een verlies van 100 vliegtuigen acceptabel te vinden voor een aanval van deze omvang. Uiteindelijk zouden er 41 toestellen niet terugkeren. Er gingen slechts twee bommenwerpers verloren als gevolg van een botsing. Tegen de verwachting in bleek het verliespercentage onder de onervaren piloten (3,3%) lager dan van de bemanningen die al langer bij operationele eenheden vlogen (4,1%). Eén vlieger zou na deze missie postuum het Victoria Cross krijgen. De Manchester van deze 20-jarige Flying Officer Leslie Manser werd boven Keulen geraakt. In plaats van het vliegtuig te verlaten koos hij ervoor om te proberen Engeland te bereiken. Toen dit onmogelijk bleek, liet hij zijn bemanning alsnog springen. Zelf bleef hij het toestel besturen, zodat de mannen het vliegtuig veilig konden verlaten. Dit ontnam hem de kans om zichzelf in veiligheid te brengen.

Nasleep

De eerste 'Thousand-Bomber Raid' was, uit oogpunt van de Royal Air Force, een succes. De resultaten waren boven verwachting, terwijl de verliezen lager waren dan vooraf gevreesd. Operatie Millennium kreeg veel aandacht in de pers. Deze aandacht deed het moraal bij Bomber Command weer toenemen en maakte een eind aan de discussie over de rol van dit luchtmachtonderdeel in de strijd tegen Duitsland. Twee dagen later werd opnieuw een 'Thousand-Bomber Raid' ondernomen, ook al had Harris maar 956 bommenwerpers tot zijn beschikking. De resultaten van deze aanval waren echter minder goed. Veel minder vliegtuigen wisten het doel Essen te bereiken. Er werden elf huizen vernietigd en er kwamen vijftien mensen om in de stad. Wel werd er buiten de stad per ongeluk een krijgsgevangenenkamp geraakt. Er gingen 31 toestellen verloren deze nacht. Na de aanval op Essen keerden de vliegtuigen en bemanningen van de trainingseenheden terug naar hun dagelijkse routine om hun opleidingen te voltooien. Harris en Portal hadden met hun nieuwe strategie en de eerste toepassingen hiervan in de praktijk de discussie over Bomber Command doen verstommen. Het bombardement op Keulen was het begin van vele soortgelijke bombardementen op vele Duitse steden, waarbij zeer veel burgerslachtoffers zouden vallen.

S. Dirven

AFSLUITING

Onze 3^e nieuwsbrief, hopelijk heeft u ook deze met plezier gelezen.

Het is ook mogelijk om als sponsor of donateur een verhaal, verslag, interview, reactie op deze nieuwsbrief of foto in te brengen. scmdirven1952@kpnmail.nl
De volgende nieuwsbrief verschijnt 30 september.

BEVRIENDE STICHTINGEN

- Stichting, 4 mei herdenking Dronten
www.airgunner.nl/
- www.historischmarknesse.nl/
- www.urkinoorlogstijd.nl/

In deze nieuwsbrief gaat onze bijzondere aandacht uit naar **Stichting Kinderhulp in Burundi**, een stichting die haar zetel in Dronten heeft. Deze stichting heeft een totaal andere missie, maar is zeker de moeite waard om eens bekeken te worden.

- www.stichtingkinderhulpinburundi.nl/

CONTACT, STICHTING "ONGELAND"

Secretaris: S.Dirven
Adres: De Schepel 52
Plaats: Dronten.
Postcode: 8252JL
Tel: 0321-381965

KvK: 56565259
Cultuur ANBI: 86385

De stichting "ONGELAND" is de Provincie Flevoland en het Fonds voor Cultuur Participatie zeer dankbaar voor hun steun. Dit maakt het mogelijk om ons doel, missie en visie te verwezenlijken.

