

Vliegtuigwrakken in de IJsselmeerpolders

Jaarlijks komt er een grote groep Air Gunners* naar de IJsselmeerpolders om 9 de vrienden te herdenken die omgekomen zijn tijdens de Tweede Wereldoorlog. Zij doen dit temidden van Flevolandse die ieder jaar op 4 mei bij het monument voor de geallieerde vliegers op De Rede in Dronten een dodenherdenking houden ter ere van de gevallenen.

Misschien lijkt het op het eerste gezicht vreemd dat deze herdenkingen plaatsvinden in Oostelijk Flevoland, een gebied dat eerst na de Tweede Wereldoorlog ontstond. Maar de reden hiervan is dat geallieerden en Duitsers tijdens oorlogsvluchten over Nederland zijn neergestort in dat deel van het IJsselmeer dat, eenmaal drooggelegd, Oostelijk en Zuidelijk Flevoland heet.

Voor de nabestaanden, op de hoogte gesteld van de vindplaats van een zoon, broer, vader, echtgenoot of goede vriend vormen de IJsselmeerpolders een bijzonder stukje Nederland waarmee zij zich altijd verbonden zullen voelen.

Wie wind zaait...

Vanaf het begin van de Tweede Wereldoorlog werd door de Duitsers een andere wijze van oorlogsvoering toegepast dan men voorheen in het krijgswezen gewend was. Zoals de Duitsers tijdens de Spaanse Burgeroorlog, vechtend aan de zijde van Franco, al hadden laten zien met de vernietiging van Guernica (1937), waren niet langer uitsluitend militaire doelen het object van de aanval. Voor het eerst in de geschiedenis werden nu op grote schaal burgerslachtoffers gemaakt doordat met bommenwerpers de grote steden werden aangevallen. De verwoestingen aangericht in Warschau (1939), Rotterdam (1940), Coventry (1940) en Londen (1940) wekten wereldwijd ontzetting.

Als antwoord op deze aanvallen zagen de geallieerden bombardementen op Duitsland als een rechtvaardig middel om het Derde Rijk tot een spoedige overgave te dwingen. Door Duitse steden veelvuldig aan te vallen zou men industrieën kunnen vernietigen en de Duitse bevolking demoraliseren.

De bevelhebber van het Bomber Command van de Britse Royal Air Force (RAF), luchtmaarschalk Sir Arthur (Bomber) Harris, verwoordde in een toespraak dit geallieerde gevoel als volgt:

‘The Nazis entered this war under the rather childish delusion that they were going to bomb everybody else and nobody was going to bomb them. At Rotterdam, London, Warsaw and half a hundred other places, they put that rather naive theory into operation. They sowed the wind and now they are going to reap the whirlwind.’²

10 Tot 1943 voerde de RAF als enige de bombardementen uit op Duitsland en dan nog alleen door ’s nachts te vliegen. Hoewel de Verenigde Staten van Amerika na de aanval op Pearl Harbor, 14 december 1941, ook in staat van oorlog raakte met Duitsland, duurde het tot januari 1943 voordat de eerste bommenwerpers van de United States Army Air Force (USAAF) in Europa in actie kwamen. Vanaf dat moment werden de Duitse steden de klok rond aangevallen. Overdag stegen de Amerikanen op met hun Vliegende Forten en Liberators, ’s nachts vertrokken de Halifaxes, Wellingtons, Lancasters en Stirlings met aan boord bemanningsleden afkomstig uit Groot-Brittannië, de Commonwealth en bezet Europa.

De Duitsers antwoordden op deze voortdurende stroom van geallieerde bommenwerpers met het leggen van een gordel van luchtafweerbatterijen en de stationering van jachtvliegtuigen (Messerschmitts en Focke Wulfs) op vliegvelden in de bezette gebieden. Met behulp van radar werden de Duitse jagers naar de geallieerde vliegtuigen geleid zodat ze deze konden neerhalen voordat ze het Duitse luchtruim bereikten.

Het IJsselmeer, wrakkenkerkhof van Nederland

Aangezien Nederland op de vliegroute van Engeland naar Duitsland lag, speelde een groot deel van de luchtgevechten zich boven ons grondgebied af. Naar schatting zijn tijdens de Tweede Wereldoorlog meer dan 7000 vliegtuigen neergekomen in Nederland: zo’n 3500 van de RAF, ruim 1200 van de USAAF en circa 2500 van de Duitse Luftwaffe.³ Het grootste deel van deze vliegtuigen kwam op land terecht en werd tijdens en na de oorlog geborgen, een deel stortte neer in de kustwateren (onder andere de Noordzee) en zo’n 250 vielen in het IJsselmeer.

Slechts een klein aantal van de in het IJsselmeer terechtgekomen vliegtuigen werd gedurende de bezetting geborgen. Soms waren de Duitsers niet op de hoogte van de precieze positie van neerkomen, of hadden geen tijd de wrakken te ruimen omdat er zoveel vliegtuigen op één moment neerkwamen. Ook maakte de diepe ligging van het vliegtuigwrak een berging soms onmogelijk. Onder de druk van de oorlog werden de wel gevonden wrakken en lading snel onderzocht door de Duitse inlichtingendienst. Bommen en munitie werden verwijderd, nog goed materiaal werd opnieuw gebruikt en de rest werd vernietigd.

Eigenlijk bleek pas na de oorlog hoezeer het IJsselmeer een wrakkenkerk-



Een B-24 H Liberator, neergekomen op 22 december 1943 in het IJsselmeer en teruggevonden november 1975 in Zuidelijk Flevoland.

hof geworden was toen de IJsselmeervissers klaagden over, soms pal naast elkaar gelegen, scheeps- en vliegtuigwrakken waar zij hun netten aan stuktrokken. Klachten en verzoeken tot schadevergoedingen waren het gevolg.⁴ Deze meldingen van de vissers en het bebakenen van de wrakken maakten het voor Rijkswaterstaat mogelijk, in samenwerking met en op kosten van het Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening, reeds vanaf eind jaren '40 een aantal wrakken boven water te halen. Dit bergingswerk werd gedaan door de Mijnen Opruimingsdienst (MOD), het Rijkskabelschip m.s. 'Poolster' en het directievaartuig 'Noord-Holland' van Rijkswaterstaat.

Na de Tweede Wereldoorlog waren er particulieren - schroothandelaren en IJsselmeervissers waarmee het economisch gezien slechter ging - die, in een periode waarin er een tekort aan grondstoffen en metalen was (met name een gebrek aan aluminium tijdens de Koreaanse Oorlog), in de vliegtuigwrakken waardevolle en gewilde voorwerpen zagen. Van de overheid kregen zij toestemming op de wrakken in het IJsselmeer te 'vissen', onder de voorwaarde

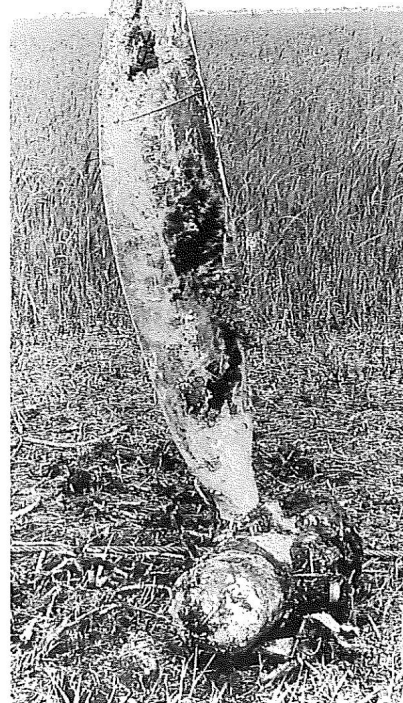
dat ze bij het vinden van stoffelijke resten en/of explosieven, contact op zouden nemen met de Hulpverleningsdienst (HVD), een organisatie die ressorteerde onder het Ministerie van Binnenlandse Zaken, en de Gravendienst van de Koninklijke Landmacht, een onderdeel van het Ministerie van Defensie,⁵ Op deze wijze werden lang niet alle wrakken uit het IJsselmeer verwijderd. Vele lagen te diep voor de bergers of waren, mede door het feit dat zij geen belemmering vormden voor visserij en scheepvaart, nog niet gevonden. Minstens 55 keer zouden wrakken of wrakdelen worden geborgen tijdens de drooglegging en inrichting van de Zuidelijke IJsselmeerpolders, vanaf het begin van de jaren '60 tot en met het einde van de jaren '80 (Bijlage pag. 23).

De Zuidelijke IJsselmeerpolders

Nadat in 1957 de dijk was gesloten rond Oostelijk Flevoland en de gemalen begonnen waren met het wegpompen van het water werden de eerste vleugels, propellers en vliegtuigmotoren hier zichtbaar. Tijdens de latere ontginning van het gebied zou overigens blijken dat bij het letterlijke droogvallen van de polder, nog maar een klein deel van de aanwezige wrakken te zien was geweest.

De eerste organisatie die met de vliegtuigwrakken geconfronteerd werd was de Dienst der Zuiderzeewerken (ZZW), de dienst die verantwoordelijk was voor de uitvoering van de waterbouwkundige werken in het IJsselmeergebied. Bij het graven van tochten en sloten stuitten de polderwerkers op de resten van neergestorte vliegtuigen. De tweede organisatie was de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (RIJP), die zich bezighield met het in cultuur brengen van het nieuwe land. Zij kwam de vliegtuigwrakken voornamelijk tegen vanaf het moment van ontginning: bij de begreppeling, drainage en grondbeveiliging. In veel mindere mate werden daarna nog vondsten gedaan bij de uitvoering van bouwkundige en civieltechnische werken. Voor de ZZW en de RIJP vormden de vliegtuigwrakken obstakels die zo snel en efficiënt mogelijk uit de weg geruimd dienden te worden. Het nieuwe land moest klaargemaakt worden voor bewoning en bedrijvigheid en daarom behoorde de grond ontdaan te worden van explosieven en vliegtuigresten.

In het voorjaar van 1960 vond de ZZW voor het eerst een vliegtuigwrak, één met Nederlandse nationaliteitstekens. Het ging om een Gloster Meteor straaljager, afkomstig van de vliegbasis Soesterberg. De straaljager was op 17 maart 1954 zo'n 20 kilometer ten westen van Elburg in het IJsselmeer neergestort. De Bergingsdienst van de Koninklijke Luchtmacht, op dat moment de meest geëigende organisatie, werd ingeschakeld en het wrak kwam terecht op de schroothoop van de toenmalige thuisbasis van de Bergingsdienst, in Gilze-Rijen. Het eerste contact met de Koninklijke Luchtmacht was hiermee gelegd.



*Bij het droogvallen van Oostelijk Flevoland
stak de propeller van een B-17 GSH uit het
riet.*

Hierna stuitte de Dienst der Zuiderzeewerken op de vliegtuigwrakken daterend uit de Tweede Wereldoorlog, waarvan sommige nog voorzien waren van bommen en scherpe munitie. Bewust van de mogelijke gevaren en de moeilijkheid van deze bergingen, besloot de dienst voortaan al het opruimwerk te laten uitvoeren door de specialisten van de Koninklijke Luchtmacht. Een berging door de dienst zelf zou veel problemen opleveren:

‘daar de wrakdelen van vliegtuigen dikwijls geheel of grotendeels in de bodem zijn weggezakt en/of destijds in de loop der jaren zijn ondergeslibd, 13 veroorzaakt de opruiming daarvan zonder voldoende geschikt materieel, waarover dezerzijds niet wordt beschikt, dikwijls grote bezwaren.’⁶

Met de Commandant van het Commando Depots Materieel Luchtmacht (CDML) te Soestduinen sprak de ZZW daarom af dat bij ieder gevonden wrak, onafhankelijk van de nationaliteit, een schriftelijk verzoek tot het opruimen ervan gezonden zou worden aan de Chef Luchtmachtstaf te 's-Gravenhage.

‘Voor het verwijderen van grote en zware vliegtuigdelen (romp, motoren, cockpit, met de daarbij aanwezige bewapening en explosieven, e.d.) zal uw hulp worden ingeroepen, terwijl de losse wrakstukken, vleugels, staartstukken, wielen, enz. van minder omvang, dezerzijds zullen worden verzameld en centraal opgeslagen, waarna deze van tijd tot tijd vanwege uw dienst kunnen worden afgevoerd.’⁷

Afgesproken werd dat alleen de Koninklijke Luchtmacht zich met de berging zou belasten. De taken van de ZZW en de RIJP zouden beperkt blijven tot het signaleren en melden van de wrakken, het registreren van de lokaties (kavelnummers) en het betalen van de berging.

Via circulaires kreeg het personeel instructies wat te doen bij het vinden van vliegtuigwrakken. Om de polderwerkers attent te maken op explosieven werden waarschuwingsbordjes bij die wrakken geplaatst die waren voorzien van bommen, granaten, mijnen en patronen. Daarnaast werd het gewone publiek via de pers voorgelicht over de gevaren van het aanraken en meenemen van oorlogstuig. Dit bleek maar al te noodzakelijk te zijn omdat binnen korte tijd de eerste nieuwsgierigen, souvenirjagers en vliegtuigliehebbers zich al opmaakten om een voor hen waardevolle buit te vergaren van stukken romp, motoronderdelen en munitie.

Het was zelfs nodig maatregelen te treffen voor een *snelle* opruiming van de vliegtuigwrakken. Op 25 april 1961 bijvoorbeeld meldde de wachtmeester van de rijkspolitie 1e klasse, Johan Dijkstra, een diefstal bij de landdrost van het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders (ZIJP). Vier jongeren hadden in de omgeving van Kamperhoek, zo'n twee- tot driehonderd meter Oostelijk Flevoland in, wapens en munitie gestolen uit vliegtuigwrakken. Naar eigen zeggen hadden ze ook nog, twee maanden daarvoor, een bom uitgegra-

Begevingen betreffende het doorgeven van vindplaatsen van vliegtuigwrakken, projectielen e.d., gevonden in O.F.I., door

Directie Zwolle

U. M. Zwolle
23 11 1961
Plaatsen
Tellen
personeel W. I. a. e. C. A. 01.01.31

106

Projectielen, e.d.

Alle vindplaatsen *

1. aanduiden met een bordje, waarop vermeld "gevaarlijk projectielen!"

Na het opruimen van de projectielen door de Hulpverleningsdienst bordjes verwijderen - ■ ■

2. doorgeven aan P. v. d. Hoek, kantoor C.A. te Roggebootsluis. Te vermelden: kavelnummer, plaats op de kavel, aantal en zo moge lijk aard van de projectielen.

Indien zioh geen bijzonderheden voordoen, worden deze gegevens 1 x per maand opgenomen door de teohn. opzichter P.A. Geertsema. Deze beoordeelt dan of de Hulpverleningsdienst moet worden gewaarschuld. Zo nodig kén dit bok tussentijds gebeuren.

Tevens draagt hij er zorg voor, dat de volledige gegevens worden doorgegeven aan kantoor "Lely" te Kampen, t.a.v. Ir. D.T. Biewinga.

Ielke projectielen worden, opgeruimd, wordt door de Hulpverleningsdienst opgegeven aan het meldadres te Hoggebots luis « Tezamen met de eerder genoemde gegevens wordt die opgave dooi*de-aöer Geertsema'eveneens naar het kantoor te Kampen verzonden.

Door het kantoor te Kampen worden de gegevens doorgegeven aan de Directie te Zwolle (in 3-voud) en de Landdrost van het Openbaar Lichaam "De Zuidelijke IJsglmeerpolders". (Tot en met 1 oktober 1960 zijn deze gegevens verzonden. De lateré gegevens zullen binnenkort worden nagezonden). Hulp door de Oultuurtechnische Afdeling aan de Hulpverleningsdienst wordt niet verleend. Eventueel wordt wel een jeep zonder chauffeur ■ beschikbaar gesteld. ■

Vliegtuigwrakken

Alle vindplaatsen doorgeven aan P. v. d. Hoek, kantoor C.A. te Roggebootsluis, die de gegevens direct doorgeeft aan de teohn. Opiichter P.A. Geertsema. Te vermelden t kavelnummer, plaats op-de kavel en eventueel het voorkomen van stoffelijke resten van bemanningsleden. Deze stoffelijke resten dienen onaangerod te blijven.

De gegevens worden door de teohn. opzichter P.A. Geertsema direct doorgegeven aan kantoor "Lely" te Kampen, t.a.v. Ir. D.T. Biewinga.

Regeling uit 1961 betreffende het doorgeven van de vindplaatsen van vliegtuigwrakken.

ven en in een sloot gelegd, om te voorkomen dat iemand er overheen zou rijden. De bom was inmiddels verdwenen en de wachtmeester vond dat het zo niet verder kon: 'Ik zou u ernstig in overweging willen geven dat wanneer er vliegtuigwrakken gevonden worden - zowel in het belang van ieders veiligheid als om diefstal tegen te gaan - deze zo spoedig mogelijk te laten opruimen.'⁸



Polderwerkers werden via waarschnwingsbordjes attent gemaakt op explosieven.

Operatie Oogst van het Verleden⁹

In het begin van de jaren '60 werd aangevangen met het ruimen van de vliegtuigwrakken die tijdens de Tweede Wereldoorlog waren terechtgekomen in het IJsselmeer. Dit werk dat bij velen bekend stond onder de codenaam 'Operatie Oogst van het Verleden' was in zekere zin nieuw voor de Luchtmacht. Aanvankelijk was de Luchtmacht namelijk afzijdig gebleven bij het bergen van vliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog omdat, zo redeneerde men, deze wrakken niet interessant zouden zijn voor het functioneren van de eigen organisatie: men kon er niets van leren want de desbetreffende vliegtuigtypen vlogen niet meer. Door nu ingeschakeld te worden bij het ruimen van de wrakken in de polders raakte de Luchtmacht vanwege de hierbij opgedane expertise ook betrokken bij het bergen van vliegtuigwrakken elders in Nederland.

Voor het opsporen en bergen van de wrakken werd een beroep gedaan op de Bergingsdienst van het Depot Vliegtuig Materieel (DVM) te Gilze-Rijen, een onderdeel van het Commando Depots Materieel van de Koninklijke Luchtmacht. De leden van deze dienst verbleven tijdens de bergingen meestal in de houten barakkenkampen waarin ook de polderwerkers gehuisvest waren.

Het bergen van de wrakken was geen gemakkelijke klus. Aanvankelijk, net na de drooglegging, waren deze nog moeilijk te bereiken. Ze lagen in een zachte drassige bodem die voor de bergingsvoertuigen moeilijk begaanbaar was. Daarbij kon het voorkomen dat de bodem overwoekerd werd door manshoog riet dat door de Cultuurtechnische Afdeling van de RIJP was ingezaaid met het doel water te onttrekken aan de bodem om zo de pas drooggevallen poldergrond steviger te maken. Allemaal omstandigheden die ertoe konden leiden dat een berging uitgesteld moest worden.

De berging zelf begon met het in kaart brengen van de precieze ligging van het wrak. Hiervoor werd een metaaldetector gebruikt. Vervolgens lichtte men het wrak op uiterst voorzichtige wijze uit de poldergrond. Getracht moest worden geen enkel onderdeel verloren te laten gaan in verband met de latere identificatie van het vliegtuig en de inzittenden. Meestal werd met kleine schopjes of lepels gewerkt wanneer in de modder stoffelijke resten of voorwerpen zichtbaar werden.

Menigmaal konden leden van de Bergingsdienst, vanwege de hoge grond-

waterstand, de wrakken alleen bereiken met lieslaarzen aan en houten planieren aan de voeten. Bemoeilijkt het water de berging dan moesten grepels of dijken uitkomst bieden. Was het wrak te diep in de bodem weggezonden dan kon sloop nodig zijn. Met een kraan wagen of soms zelfs een tank werden dan delen zoals bijvoorbeeld een vleugel losgetrokken.

De identificatie van de vliegtuigen vereiste nogal wat specialistische kennis, 16 werk dat voor wat betreft de IJsselmeerpolders voornamelijk werd uitgevoerd door G.J. Zwanenburg die sedert 1962 als bergingsofficier verbonden was aan de Koninklijke Luchtmacht.

Als basis voor zijn werkzaamheden, te vergelijken met het oplossen van een legpuzzel, gebruikte hij het wrakkenregister samengesteld door Rijkswaterstaat, dienstkring Enkhuizen, arrondissement Hoorn. Dit register bestond uit een kaart van het IJsselmeer met daarop aangebracht de posities van de wrakken en een lijst met reeds (geheel of gedeeltelijk) uitgevoerde bergingen. Aan de hand van deze door Rijkswaterstaat verstrekte gegevens verwierf Zwanenburg kennis over het in het drooggelegde land te verwachten aantal wrakken, de nationaliteit van de slachtoffers en de tijdens de oorlog gebruikte motoren, wapens en ammunitie. Daarnaast werd bij de identificatie van de toestellen gebruik gemaakt van dagboeken, ooggetuigenverslagen en logboeken van geallieerde en Duitse eenheden.

Uit een schroothoop van vliegtuigstukken trachtte Zwanenburg via een proces van eliminatie vast te stellen om welk toestel het precies ging. Het kleinste vliegtuigonderdeel kon al voldoende zijn voor een identificatie, bijvoorbeeld een plaatje met de naam van de fabriek waar het vliegtuig was gebouwd, ammunitie waarin het jaar van vervaardiging was gestanst, of de op het vliegtuig geschilderde codeletters van een squadron.

Was eenmaal bekend om welk toestel het ging dan werden logboeken en squadrongegevens opgevraagd. Met de informatie hieruit kon bijvoorbeeld bevestigd worden of het vliegtuig was neergestort op de heen- of terugreis. Ook kreeg Zwanenburg hiermee inzicht in het aantal omgekomen bemanningsleden en de eventueel aan te treffen stoffelijke resten.

Omgekeerd konden ook de stoffelijke resten en persoonlijke eigendommen van de bemanning informatie geven over het vliegtuig. Wanneer bekend was wie aan boord waren geweest, kon via lijsten van vermiste bemanningsleden achterhaald worden om welk vliegtuig het ging. Het 'kaartsysteem van Britse en Amerikaanse vliegers en andere militairen, die in de Tweede Wereldoorlog in Nederland waren omgekomen', afkomstig van het Rode Kruis, Afdeling Registratie en Documentatie, diende hierbij ook als hulpmiddel.

Over het algemeen waren het IJsselmeerwater en de modderige bodem niet schadelijk geweest voor de gevonden voorwerpen. Zo kwamen bijvoorbeeld bankbiljetten, een vulpen en een zakmes zo goed als nieuw tevoorschijn. Motorolie had opnieuw gebruikt kunnen worden, zuurstofflessen stonden nog



Een wel heel gelukkige vondst: een plaatje niet het serienummer van het vliegtuig.

onder druk en sommige machinegeweren konden, na te zijn schoongemaakt, nog vuren. De belangrijkste onderdelen werden bewaard voor luchtvaartmusea in binnen- en buitenland of werden toegestuurd aan lucht- en ruimtevaartlaboratoria in verband met wetenschappelijk onderzoek en kwaliteitscontrole. Te zwaar beschadigd materiaal werd bij opbod verkocht aan schroothandelaars.



Regelmatig werd bij de wrakken scherpe munitie aangetroffen.

Vond men explosieven dan kwam de Afdeling Explosieven Opruiming (AEO) van DVM (Koninklijke Luchtmacht, Ministerie van Defensie) of de Hulpverleningsdienst (HVD) (Ministerie van Binnenlandse Zaken), vanaf 1 oktober 1971 de Explosieven Opruimingsdienst (EOD) (Ministerie van Defensie), naar de polders. De HVD ruimde de explosieven op een zodanige wijze op dat er geen stagnatie optrad in het werk van de RIJP. Gevaarlijke projectielen werden verzameld en in een bunker tot ontploffing gebracht. Toen in oktober 1971 de EOD het werk overnam veranderde de werkwijze. De explosieven werden voortaan ter plaatse ontstoken waardoor er, tot ongenoegen van de Cultuurtechnische Afdeling, gaten in de grond ontstonden en extra bulldozerwerk nodig was.

Indien er stoffelijke resten aanwezig waren in of bij een wrak dan werd de Gravendienst van de Koninklijke Landmacht ingeschakeld. Identificatie van de bemanning vond plaats aan de hand van (door buitenlandse strijdkrachten opgestuurde) gebitsgegevens, kleding, schoenen en persoonlijke eigendommen zoals boeken, pennen of horloges. Daarnaast werd gebruik gemaakt van de briefingspapieren: de vluchtinformatie die uitsluitsel gaf over wie zich aan boord had bevonden.

Was de bemanning eenmaal geïdentificeerd dan werden de nabestaanden op de hoogte gesteld waarna een begrafenis geregeld kon worden. De nabestaanden kregen zo, dankzij het werk van de Gravendienst, zekerheid over het lot van familieleden of vrienden. Niet voor niets had en heeft de Graven dienst dan ook als motto: 'Vermist is erger dan dood'.

De Short Stilling BF523, één uit velen¹⁰

Hoe een berging concreet in zijn werk ging kan worden geïllustreerd aan de hand van de lotgevallen van de Short Stilling BF523. Deze vier-motorige bommenwerper steeg in de avond van 12 mei 1943 op vanaf de basis Ridgewell in Essex. Het vliegtuig, dat deel uitmaakte van het No 90 squadron van het Bomber Command van de RAF, begon aan zijn tweede oorlogsvlucht. Aan boord van de Stilling bevond zich een zeven koppen tellende bemanning bestaande uit een piloot, een boordwerktuigkundige, een navigator en vier boordschutters, allen in de leeftijd tussen de 18 en 23 jaar.

Temidden van 571 andere bommenwerpers zette de Stilling koers naar het



Duitse Duisburg. Boven de stad aangekomen werd op aanwijzing van zogenaamde 'Pathfinders' - de Havilland Mosquitoes die het doel met bommen hadden gemarkeerd - de bommenlast van 1080 brandbommen van 4 lbs (1,8 kg) en 90 brandbommen van 30 lbs (13,5 kg) afgeworpen.

De thuisvlucht eindigde in de vroege ochtend van 13 mei 1943 toen de Stirling, door nog onbekende oorzaak, te pletter sloeg op de golven van het IJsselmeer. Drie bemanningsleden spoelden dood aan en werden in Amersfoort en Harderwijk door de Duitsers begraven.

In 1968 werden op kavel 044 in Zuidelijk Flevoland, circa 5 kilometer ten noorden van Nijkerk, enkele vliegtuigresten gevonden. Aan de hand van de aangetroffen munitie kon worden vastgesteld dat het toestel eind 1942 begin 1943 moest zijn neergestort. Verder onderzoek wees uit dat het hier waarschijnlijk de Stirling BF523 betrof en dat vier van de bemanningsleden werden vermist. Aangezien de bodem nog te zacht was, werd in overleg met de

Short Stirling MK.III. De Stirling was de eerste vier-motorige bommenwerper van de RAF die werd ingezet in de Tweede Wereldoorlog.

Z7JN en de RIJP besloten het wrak niet meteen te bergen maar te wachten tot kort voor de cultivatie van het gebied. Het nog te zaaien riet zou het wrak zolang onttrekken aan het oog van eventuele nieuwsgierigen.

In januari 1972 berichtte de RIJP dat in het deel van Zuidelijk Flevoland waar de Short Stirling was gevonden, begonnen zou worden met het graven van sloten en begreppeling ten behoeve van een aan te leggen weg. In verband met het wrak zouden de banen voor de sloten en de greppels alvast gecontroleerd worden op de aanwezigheid van explosieven. Afsproken werd begin mei met de berging te starten. Herkenningspalen werden ter markering geplaatst bij de verschillende wrakstukken. 19

De tijd tussen de vondst en de eigenlijke berging gaf Zwanenburg de gelegenheid in Engeland, door tussenkomst van de Engelse Ambassade, de motornummers op te vragen van de vermiste BF523. Deze werden door de Air Historical Branch van het Britse Ministerie van Defensie verstrekt.

Tengevolge van de slechte weersomstandigheden, de vele regenbuien in april en mei, kon pas op 29 mei 1972 worden begonnen aan de berging van de Short Stirling. De berging werd uitgevoerd door personeel van de Bergingsdienst en Explosieven Opruimingsdienst van DVM, en de Gravendienst van de Koninklijke Landmacht. De RIJP stelde een rupstrekker met bestuurder ter beschikking.

Het wrak bestond uit delen van de romp, de vleugels en de staart. Gevonden werden radio-apparatuur, instrumentenpanelen, brandstoftanks, alle vier de motoren, een complete propeller, drie losse bladen, vier 'harnas-locks' en delen van zes parachutes. Van de bewapening resteerden zeven .303 Browning machinegeweren en duizenden scherpe patronen van hetzelfde kaliber.

Het RAF-Museum in Londen wilde graag enkele stukken omdat men van de Short Stirling bijna niets had. Een dubbel staartwiel, waarvan de banden nog op spanning stonden, een complete propeller, een brandstoftank, een machinegeweer en enkele stukken huidbeplating werden naar Engeland opgestuurd. Omdat de U.S. Aerospace Industries, McDonnell-Douglas, had verzocht om enkele zaken in verband met onderzoek, werd besloten rubber, motorolie, kledingresten, parachutedelen, munitie en zuurstofflessen op te sturen naar de Verenigde Staten.

De stoffelijke resten van drie mannen alsmede kledingstukken en persoonlijke bezittingen (een paar hoge schoenen, zes vliegerslaarzen, leren kledingstukken, vliegerskappen, een gouden ring met een monogram, een sleutelbos, een losse sleutel, een kam, een scheerapparaat en enkele geldstukken) werden overgedragen aan de Gravendienst van de Koninklijke Landmacht.

De motornummers maakten het mogelijk het vliegtuig definitief te identificeren, waarna de medische gegevens van de vier vermiste bemanningsleden konden worden opgevraagd en doorgestuurd naar de Gravendienst. Op 4 december 1972 meldde het ANP dat deskundigen van de Gravendienst van de Koninklijke Landmacht de identiteit hadden vastgesteld van de drie



De resten van een Stirling BF353 die op 17 september 1942 in het IJsselmeer neerkwam.

gevonden vliegers van de Stirling. Na de identificatie kregen de vliegeniers een laatste rustplaats op het Jonkerbos in Nijmegen, alwaar ze werden begraven naast de bemanning van een Wellington die eveneens tijdens de Tweede Wereldoorlog in het IJsselmeer was terechtgekomen. De laatste vermiste van de Short Stirling bleek al tijdens de oorlog als ‘onbekend’ begraven te zijn in Amsterdam en kon nu ook geïdentificeerd worden.

Conclusie

Met de drooglegging van de Zuiderzee is een stuk geschiedenis van Flevoland letterlijk boven water gekomen. Naast schepen uit een ver verleden, zijn op de IJsselmeerbodem vliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog teruggevonden.

De sporen van dit recente verleden zijn inmiddels verdwenen uit de polders. Al wat er resteert zijn een propeller die als monument dient, enkele straatnamen vernoemd naar geallieerde bemanningsleden, en een ‘airgunners-room’ in het gemeentehuis van Dronten. Slechts vier dossiers in het archief van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, aanwezig bij Rijkswaterstaat, Directie Flevoland te Lelystad, herinneren aan de bemoeienis van de ZZW en de RIJP met de vliegtuigwrakken.

De betrokkenheid van de ZZW en de RIJP bij het ruimen van de vliegtuigwrakken bleef beperkt tot het coördineren en betalen van de berging. Begrijpelijk is dat praktische overwegingen leidden tot een zo snel mogelijk laten

ruimen. Het nieuwe land moest worden klaargemaakt voor bewoning en aangezien de diensten zelf niet beschikten over het vereiste personeel en materieel werd de berging van de vliegtuigwrakken en de ruiming van explosieven uitbesteed aan de organisaties die hierin gespecialiseerd waren: de Bergingsdienst van de Koninklijke Luchtmacht, de Gravendienst, en de Hulpverleningsdienst en Explosieven Opruimingsdienst.

Anno 1993 zijn nog steeds niet alle vliegtuigwrakken in het IJsselmeergebied uit de Tweede Wereldoorlog geborgen. Verwacht wordt dat als de Markerwaard wordt drooggelegd, nog eens dertig wrakken gevonden zullen worden. Tevens is bekend dat veel vliegtuigen zijn terechtgekomen in de Noordzee. Deze wrakken zullen waarschijnlijk nooit geborgen worden omdat ze op een diepte liggen van veertig tot vijftig meter en geen gevaar opleveren voor de scheepvaart.

Nog jaarlijks komen bij de Koninklijke Luchtmacht verzoeken binnen, voornamelijk van Britten en Amerikanen, om informatie over de in het IJsselmeer terechtgekomen vliegtuigen. Met name voor deze buitenlanders blijft het een wonderlijk iets, dat het door een zo uniek gegeven als de drooglegging van een stuk zee mogelijk is geworden veel van hun verongelukte landgenoten terug te vinden en een laatste rustplaats te geven.

Noten

1. Air Gunners: leden van de Airgunners Association, een internationale organisatie van boordschutters.
2. Sir Arthur Harris, Marshal of the Royal Air Force, in de Nomad Films documentaire 'Some of our airmen... are no longer missing', oorspronkelijk uitgezonden door de Australian Broadcasting Corporation (ABC) op 21 augustus 1980; tevens uitgezonden door de BBC op donderdag 4 maart 1993.
3. A.P. de Jong, coördinator van de bergingen en hoofd van de Luchtmachtvoorlichtingsdienst, in: A.P. de Jong, *Koninklijke Luchtmacht* (Alkmaar 1978) 150.
4. Koninklijke Luchtmacht, Sectie Luchtmachthistorie Staf BDL te 's-Gravenhage, Documentatie Collectie 'Berging vliegtuigwrakken', gekopieerde archivalia, zie de correspondentie die werd gevoerd tussen respectievelijk het College voor de Visserijen; de Hoofdingenieur-Directeur van de Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland te Haarlem; Rijkswaterstaat, Arrondissement Hoorn; particuliere ondernemers; visserijberoepsverenigingen; burgemeesters van IJsselmeergemeenten; het Ministerie van Marine etc.; zie tevens de verzoeken om vergunningen voor het lichten en verkopen van vliegtuigwrakken, 8 juli 1953, behandeld door Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland. Daarnaast vindt men deze correspondentie terug in de archieven aanwezig bij het Rijksarchief in Noord-Holland te Haarlem: 1) Archief Rijkswaterstaat in Noord-Holland, Regionale Directie (inventarisnummers 476 en 477) en 2) Archief Rijkswaterstaat in Noord-Holland, Ingenieurs, Arrondissementsen, Opzichters/Dienstringen, Diensten, Werken (inventarisnummers 365-367).
5. Ibidem, Zie de Zuiderzeevereniging St. Petrus te Volendam die zonder voorafgaand overleg met Rijkswaterstaat en op eigen risico in oktober 1951 overging tot de berging van een vliegtuigwrak. Later verzocht de vereniging het Ministerie van Verkeer en Waterstaat om een tegemoetkoming in de kosten. (Correspondentie Arrondissement Hoorn en Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directie Noord-Holland 30 juni 1953).

6. Rijkswaterstaat, Directie Flevoland te Lelystad, Archief Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, Stamboeknr. 18.971, Opruimen van oorlogstuig (opgaven gevonden projectielen e.d. 1957 t/m 1975), Brief van het Hoofd van de Dienst der Zuiderzeewerken 25 mei 1960 aan de heer Commandant van het Commando Depots Materieel Luchtmacht te Soestduinen. Afschrift nr. 5307 (O.F1.) betreffende het opruimen van vliegtuigwrakken in Oostelijk Flevoland.
7. Ibidem.
8. Ibidem, Afschrift van een rapport van de Postcommandant van de Rijkspolitie te Lelystad (m.b.t. het opruimen van vliegtuigwrakken, wapens en munitie) 25 april 1961. Andere RIJP-dossiers over het ruimen van wrakken zijn: Stamboeknr. 28.025, Opruimen van oorlogstuig (opgaven gevonden projectielen e.d.) 1972 t/m 1975; Stamboeknr. 13.966, Regeling inzake het opruimen van oorlogstuig, 1957 t/m 1981; Stamboeknr. 35.475, Opruimen van oorlogstuig (opgaven gevonden projectielen e.d.), 1976 t/m 1980.
9. Deze paragraaf is voornamelijk gebaseerd op G.J. Zwanenburg, 'The epic area : aircraft recovery in the Netherlands' in: Bruce Robertson ed., *Epics of Aviation Archaeology* (Cambridge 1978) 9-34; A.P. de Jong, 'Wrakkenberging in Nederland', '40-'45 toen en nu (1978) nr. 12, 30-35; A.P. de Jong, 'Vliegtuigwrakken in IJsselmeerpolders', *Onze Luchtmacht* XVII (1965) nr. 2, 44-47, 58; 'Gevaarlijk: nee zei de sergeant, maar op hetzelfde moment versteende hij van schrik', *De Vliegende Hollander* 18 (1962) 9 (september) 284-287; James B. Shuman, 'Oude vliegtuigen komen boven water', *Het Beste uit Reader's Digest* 18 (1975) 209 (februari) 13-17; 'Oorlogsrestanten', *Flevo-Contact* 18 (1962) 7 (augustus) 26-28; 'IJsselmeer bergt bijna honderd vliegtuigwrakken. Luchtmachtbergingsdienst ruimt Duitse en Geallieerde oorlogsvliegtuigen op', *Onze Luchtmacht* (1962) 319-325.
10. Bij het schrijven van deze paragraaf is gebruik gemaakt van het Bergingsrapport Short Stilling, samengesteld door G.J. Zwanenburg, aanwezig bij de Koninklijke Luchtmacht, Sectie Luchtmachthistorie Staf BDL te 's-Gravenhage, Documentatie Collectie 'Berging vliegtuigwrakken'.

Bijlage

Overzicht van de bergingen in het IJsselmeergebied (stand per 1 januari 1993)

Uit:

Summary of Aircraft Recovered by the RNETHAF since 1960. Ministry of Defence, Directorate of Information, Royal Netherlands Air Force (Z.pl. z.j.).

Nr.	Datum	Plaats	Type	Ser.nr.	Eenheid	Basis	Crash	V.Code
1	Apr. 60	O. Fl.	Meteor	T-71-301	322 Sqn.	Soesterberg	17-03-54	1
2	Aug. 60	O. Fl.	Lancaster					1
3	Aug. 60	O. Fl.	Spit fire					1
4	Aug. 60	O. Fl.	Bf-109					1
5	Sept. 60	O. Fl.	Lancaster II	DS 7944	26 Sqn.	Linton-on-Ouse	15/16-02-44	1,2,3
6	Apr. 61	O. Fl.	Wellington III					1
7	Juni 61	O. Fl.	Hampden	AT-101	408 Sqn.	Balderton	1/2-06-42	1
8	Juli 61	O. Fl.	Ju-88	550283	2/KG4	Soesterberg	04-02-44	1
9	Aug. 62	O. Fl.	Bf-110					4
10	Nov. 62	O. Fl.	Bf-109G		5/JG1	Soesterberg	29-11-43	1,2
11	Juli 62	O. Fl.	Lancaster	ED357	12 Sqn.	Wickenby	11/12-06-43	1
12	Aug. 63	O. Fl.	Gotha G-IV	BG-III			13-10-17	1,3
13	Sept. 63	O. Fl.	Mosquito				00-00-44	4
14	Sept. 65	IJsselmeer	P-38J				15-04-44?	1
15	Nov. 65	IJsselmeer	Stirling	BF383	90 Sqn.	Ridgewell	27-04-43	1,4
16	Juni 66	IJsselmeer	B-17F	42-37719	381 BGr	Ridgewell	11-01-44	4
17	Juni 66	IJsselmeer	B-24					4
18	Juni 67	O. Fl.	Stirling	BF353	15 Sqn.	Mildenhall	116/17-09-42	1,2
19	Aug. 67	O. Fl.	Halifax	HR731	51 Sqn.	Snaith	25/26-06-43	4
20	Okt. 67	O. Fl.	Wellington 1c	T2702	15 Sqn.	Wyton	10/11-02-41	2,4
21	Mrt. 68	O. Fl.	F-84F	PI 50/184	315 Sqn.	Eindhoven	17-07-58	4
22	Mrt. 68	O. Fl.	B-17GSH	42-3486	482 BGr	Alconbury	11-01-44	1,2
23	Aug. 68	O. Fl.	F-84G	K-139	314 Sqn.	Eindhoven	12-11-53	4
24	Apr. 69	IJsselmeer	Stirling					4
25	Sept. 69	IJsselmeer	F-84F	PI 50/184			17-07-58	4
26	Juni 70	Z. Fl.	F-84F	P-163	315 Sqn.	Eindhoven	01-04-59	4
27	Juli 70	Z. Fl.	P-51D-5NA	44-13411	4 Fgr	Debden	20-11-44	1
28	Aug. 70	Z. Fl.	B-17G	42-30280	482 BGr	Alconbury	21-02-44	1
29	Apr. 71	O. Fl.	Stirling	BF353	15 Sqn.	Mildenhall	16/17-09-42	4
30	Aug. 71	Z. Fl.	Meteor IV	1-39	327 Sqn.	Soesterberg	04-04-57	4
31	Aug. 71	Z. Fl.	Bf-110G-4	5477	7/NJG1	Twenthe	29-09-43	1
32	Sept. 71	O. Fl.	Ju-88	550283	2/KG4	Soesterberg	04-02-44	4
33	Sept. 71	Z. Fl.	F-84	FP-163	315 Sqn.	Eindhoven	01-04-59	1
34	Okt. 71	Z. Fl.	Lancaster					4
35	Nov. 71	Markermeer	B-24					4
36	Apr. 72	Z. Fl.	Hunter	N-154	326 Sqn.	Woensdrecht	16-06-60	4
37	Juni 72	Z. Fl.	Stirling	BF523	90 Sqn.	Ridgewell	12/13-05-43	1,2
38	Aug. 72	IJsselmeer	Lancaster					4
39	Juni 73	Z.Fl.	Ju-88S-1	300494	1/KG 66	Soesterberg	21/22-04-44	1
40	Mei 74	Z. Fl.	He-115	2218	3/906KFIGr	Schel lingwoude	02-09-40	1,4
41	Nov. 74	IJsselmeer			RAF			4
42	Apr. 75	Z. Fl.	Hunter		RNLAF			4
43	Nov. 75	Z. Fl.	B-24H	42-7638	44 BGr	Shipdam	22-12-43	1,2
44	Apr. 76	Gooimeer	He-111		1/KG 126		23-05-40	4
45	Mei 76	Z. Fl.	Hunter					4
46	Mei 78	Veluwemeer	P-51D	44-13615	4FGr	Debden	20-11-44	4
47	Mei 78	Veluwemeer	Do-217		9/KG2	Deelen	06-09-42	4
48	Juli 78	Z. Fl.	Mosquito					4
49	Sept. 78	Z. Fl.	Lancaster	ED706	57 Sqn.	Scampton	01-05-43	1,2,3
50	Juli 79	IJsselmeer	Wellington					4
51	Juni 80	Z. Fl.	Do-217E-4	1161	11/KG40	Soesterberg	7/8-04-42	1,2
52	Nov. 80	IJsselmeer	He-111					4
53	Apr. 82	Veluwemeer	Do-217E-4	4275	9/KG2	Deelen	06-09-42	4
54	Sept. 82	Z. Fl.	Ju-88A-14	144645	7/KG6	Soesterberg	24-05-43	4
55	Apr. 85	Veluwemeer	Do-217		9/KG2	Deelen	06-09-42	4

Vondst code

1 = wrak

2 = stoffelijke resten

3 = bommen

4 = delen