



17

Little Guy in de lucht

Uit de lucht, in de bodem

Archeologisch onderzoek naar vliegtuigwrakken uit de Tweede Wereldoorlog



Het landingsgestel van de Messerschmitt

De Tweede Wereldoorlog werd niet alleen op het land, maar ook in de lucht bevochten. Nederland vormde het toneel van een intensieve luchtoorlog tussen Duitsland en Engeland. Zowel bommenwerpers als gevechtsvliegtuigen vlogen van Engeland naar Duitsland en vice versa. Duizenden vliegtuigen vochten hun strijd uit boven Nederland met als gevolg dat in totaal 6.000 vliegtuigen op Nederlandse bodem neerstortten. Dit is de helft van alle 12.000 vliegtuigen die in Europa zijn gecrasht!

In 2010 zijn in Apeldoorn twee vliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog geborgen. Een Duits jachtvliegtuig, de Messerschmitt Bf-109G-6, in een weiland in Wenum-Wiesel en een Amerikaanse bommenwerper, B-17 Flying Fortress, nabij het Boschbad in Apeldoorn-West.

Een vliegtuigberging is een militaire operatie. Bijzonder aan beide bergingen is dat voor het eerste archeologen aan het bergingsteam werden toegevoegd. Apeldoorn had hiermee de landelijke primeur!

In deze brochure kunt u het verslag lezen van beide vliegtuigbergingen en een reconstructie van het verhaal achter de crashes.



De praktijk van een vliegtuigberging



Op veilige afstand worden de bergingswerkzaamheden bij de Kanovijver in het Boschbad gevolgd

Een vliegtuigwrak wordt, conform internationale afspraken, gezien als een veld- of zeemannsgraf. Deze graven blijven in principe onaangeroerd. Alleen uit veiligheidsoverwegingen of uit pieteit voor nabestaanden, kan besloten worden een vliegtuigwrak alsnog te bergen. Het bergen van een vliegtuigwrak gebeurt onder leiding van de vliegtuigbergingsofficier van het Logistiek Centrum van Defensie in Woensdrecht. Het ministerie van Defensie heeft beschreven hoe het bergen van vliegtuigwrakken uit de Tweede Wereldoorlog te werk gaat. Daarbij wordt het bergen van een vliegtuigwrak als volgt gedefinieerd: 'Het gecontroleerd benaderen en verwijderen van vliegtuigwrakdelen en mogelijke stoffelijke resten, conventionele explosieven, radioactieve stoffen en asbest'.

Naast de vliegtuigbergingdienst zijn er medewerkers aanwezig van de Bergings- en Identificatiedienst van de Koninklijke Landmacht (BIDKL), de Stralingsbeschermingsdienst, de Explosieven Opruimingsdienst Defensie (EODD) en een civieltechnisch bedrijf, dat gespecialiseerd is in het benaderen van explosieven.

Een vliegtuigberging wordt daarmee gezien als een soort sanering. Een historisch vooronderzoek geeft inzicht in de mogelijke vervuiling, explosieven en eventuele stoffelijke resten. Hierbij wordt de nodige detailinformatie over het betreffende vliegtuig en

de crash verzameld. Het mooiste zou zijn als deze bron werd getoetst en aangevuld met de gegevens uit het bodemarchief. En zo kreeg Apeldoorn de mogelijkheid om voor het eerst bij de berging ook archeologen te betrekken.



Op de oorspronkelijke bouwtekening van de Messerschmitt worden de verschillende vliegtuigonderdelen aangegeven.

De Messerschmitt bij Wenum-Wiesel



Zondag 30 januari 1944:

De geallieerden voeren met 777 bommenwerpers en 635 jachtvliegtuigen een bombardementsmissie uit op diverse industriële doelen in Braunschweig-Hannover. Onderweg worden ze aangevallen door jagers van de Luftwaffe, waardoor boven Apeldoorn de zondagsrust ruw wordt verstoord. Wim van Houtum uit Ugchelen, negentien jaar bij het uitbreken van de oorlog, schrijft hierover in zijn dagboek het volgende:

“Het hoogtepunt is om 13:30 uur. Gedurende tien minuten woeden hevige luchtgevechten zoals wij nog niet hebben meegemaakt. Naast het mitrailleur- en kanonvuur hoort men het huilen van de jagers. Op één moment weerklinken talrijke ontploffingen. Het kan niet anders zijn dan een neergeschoten vliegtuig dat in stukken te pletter valt. Het gieren dat met dit lawaai samen gaat doet onze mening nog versterken... Tegelijk wordt er luchtalarm gegeven. Het gejang van de jagers is nog niet voorbij. Enige Duitse toestellen komen voortdurend beneden de wolken om later vanuit een andere richting te kunnen aanvallen... Later horen wij dat er twee jagers zijn neergeschoten.”

Een van de jagers stort neer in Wenum-Wiesel. Na de crash bergen de Duitsers enkele grotere wrakdelen van deze Messerschmitt Bf-109G-6. De rest, inclusief de stoffelijke resten van de piloot, wordt achtergelaten en door de toenmalige eigenaar begraven in zijn tuin, om vervolgens enkele decennia in de vergetelheid te raken. De huidige eigenaresse van het perceel heeft de gebeurtenis echter nooit van zich af kunnen zetten. Zij lag in de wieg, toen het vliegtuig zich in hun weiland boorde en hoorde later van haar vader wat er in hun tuin lag. In 2008 vertelt ze haar verhaal aan vrijwilligers van museum Kop van Deelen. Die zijn vervolgens op onderzoek uitgegaan en hebben de ligging van het wrak vastgesteld.

Zesenzestig jaar na de crash wordt de Sectie Archeologie van de gemeente Apeldoorn

bij de berging van dit vliegtuig betrokken. In twee weken tijd haalt het bergingsteam het vliegtuigwrak naar boven. De stoffelijke resten van de piloot worden inderdaad aangetroffen en nauwkeurig door de BIDKL geborgen. Identificatie van de piloot blijkt mogelijk en na al die tijd werd duidelijk om welk vliegtuig het ging. Uiteindelijk wordt de piloot, samen met zijn persoonlijke spullen, via de Duitse ambassade aan de nabestaanden overgedragen. Het vliegtuig zelf verkeert in niet al te beste staat. Veel elementen zijn ver doorgeroest maar nog wel goed herkenbaar. Zo is het motorblok aangetroffen, de propellerbladen, boordwapens- en munitie en het landingsgestel met zelfs nog de rubberen band om het wiel. Bijzonder zijn twee vondsten die een uniek verhaal kunnen vertellen. Zo zijn op een van de vliegtuigonderdelen rode verfresten ontdekt.



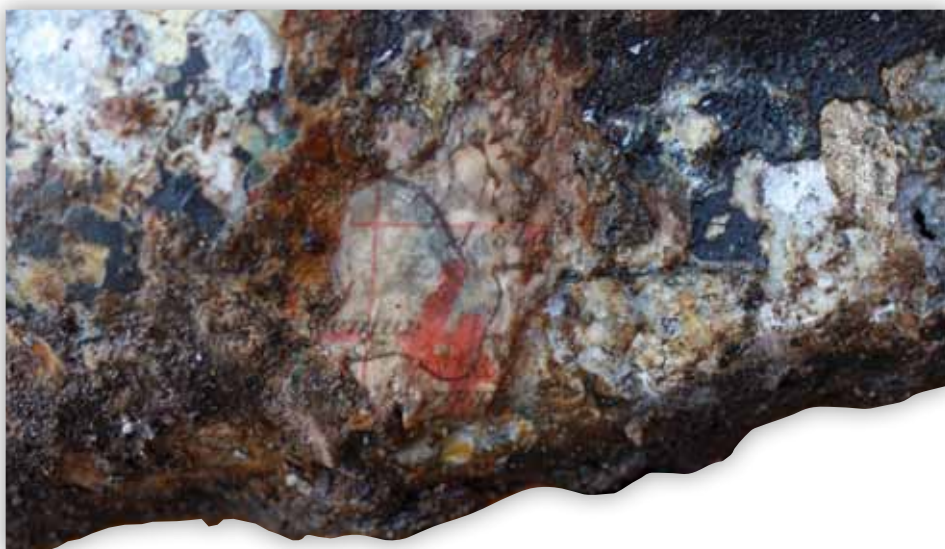
Messerschmitt BF109

Duits jachtvliegtuig	
Lengte:	8.95 m
Hoogte:	2.60 m
Spanwijdte:	9.93 m
Bemanning:	1 piloot
Gewicht:	2.247-3.148 kg
Motor:	1 Daimler-Benz, DB 605 A1 liquid-cooled, inverted V12
Vermogen:	1.455 PK
Topsnelheid:	640 km/u

Deze verf werd aangebracht op toestellen die boven de woestijn vlogen. Dit betekent dat dit vliegtuig, of onderdelen daarvan, eerder ingezet is bij vluchten over de Sahara. Ook het stukje landkaart, dat vastzat op een onderdeel net buiten de cockpit, geeft het vliegtuigwrak een verhaal mee: naast navigatiemiddelen keek de bemanning dus ook gewoon op de kaart. Door de vondst (en registratie) van dergelijke bijzondere objecten groeide het besef dat archeologen een wezenlijke bijdrage kunnen



Verfresten geven aan dat (onderdelen van) de Messerschmitt eerder in de Sahara is ingezet.



Fragment van een landkaart dat is aangetroffen op de Messerschmitt

leveren aan het bergingsteam. Toen aan het eind van 2010 een tweede berging in Apeldoorn op stapel stond, werden de archeologen dan ook opnieuw betrokken. Deze tweede berging leende zich voor een

ruimer archeologisch onderzoek. Niet alleen konden tijdens de berging de sporen beter worden ingemeten, ook is in een gebied rondom de vliegtuigwraklocatie een metaaldetectieonderzoek uitgevoerd.

De B-17 bij het Boschbad



Zondag 26 november 1944:

De Amerikanen vallen met meer dan 1000 bommenwerpers op diverse plaatsen in Duitsland aan op spoorwegviaducten, rangeerterreinen en olie-installaties. Ook de B-17 Little Guy neemt, met negen bemanningsleden, deel aan deze missie. Een uur na de start vanaf de vliegbasis in Engeland valt één van de vier motoren uit. Het vliegtuig sluit zich aan bij een andere formatie op weg naar een bombardementsmissie op het spoorwegemplacement van Osnabrück. Op de terugweg valt ook de tweede motor uit en vlakbij de IJssel begeeft ook de derde motor het. Op één motor wordt het vliegtuig vrijwel onbestuurbaar en vliegt het rakelings boven Apeldoorn. Acht bemanningsleden springen uit het vliegtuig. De eerste piloot, Kyle Scott Smith, probeert het vliegtuig in bedwang te houden, maar moet dit helaas met de dood bekopen als het vliegtuig in de kanovijver bij het Boschbad in Apeldoorn-West neerstort.



B 17

Amerikaanse bommenwerper

Lengte:	22.77 m
Hoogte:	5.80 m
Spanwijdte:	31.61 m
Bemanning:	10
Gewicht:	25.100 kg
Motor:	4 Wright "Cyclone"
Vermogen:	4 x 1200 PK
Topsnelheid:	428 km/u
Bommenlast:	9070 kg



Bemanningsleden B-17, de Little Guy. De piloot, Kyle Scott Smith, zit links vooraan.

De crash, maar vooral ook de rakingse vlucht boven Apeldoorn en de gesprongen bemanningsleden, hebben veel indruk achtergelaten. Een oproep in de krant in 2006 voor ooggetuigen leverde meer dan 30 bruikbare tips op. Hiermee kon de laatste vlucht van de Little Guy worden gereconstrueerd.

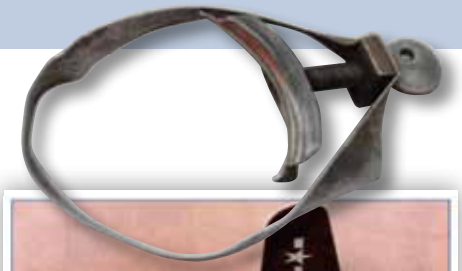
Met een uitgebreid boekje over deze laatste vlucht, was het de vraag in hoeverre het archeologisch onderzoek nog meer informatie kon verschaffen. Ook was tijdens het historisch vooronderzoek duidelijk geworden dat het vliegtuig in de oorlog reeds geborgen was en dat er zich ter plaatse alleen nog wrakresten bevonden.

Toch resulteerde twee weken onderzoek in veel informatie. Door de vondst van



Door het archeologisch onderzoek kon worden gereconstrueerd hoe de Little Guy is gecrasht. (De rode lijn op basis van ooggetuigenverslagen, in blauw na het onderzoek)

een motorplaatje met daarop het identificatienummer kon onomstotelijk worden vastgesteld dat het om 'The Little Guy' ging. Het bleek zelfs om het plaatje van de laatst functionerende motor te gaan. Bijzonder is ook dat kon worden gereconstrueerd dat er een noodsignaal is afgegeven. Daarnaast werd divers klein materiaal herkend als onderdelen van de motor, navigatie- en zendapparatuur of als wapening en toebehoren. Zeer nuttig hierbij bleek de oorspronkelijke Field Service Manual, waarin alle onderdelen beschreven werden.



Advertentie voor slangenklemmen (hose clamps) en waarvan er een in het veld is gevonden.

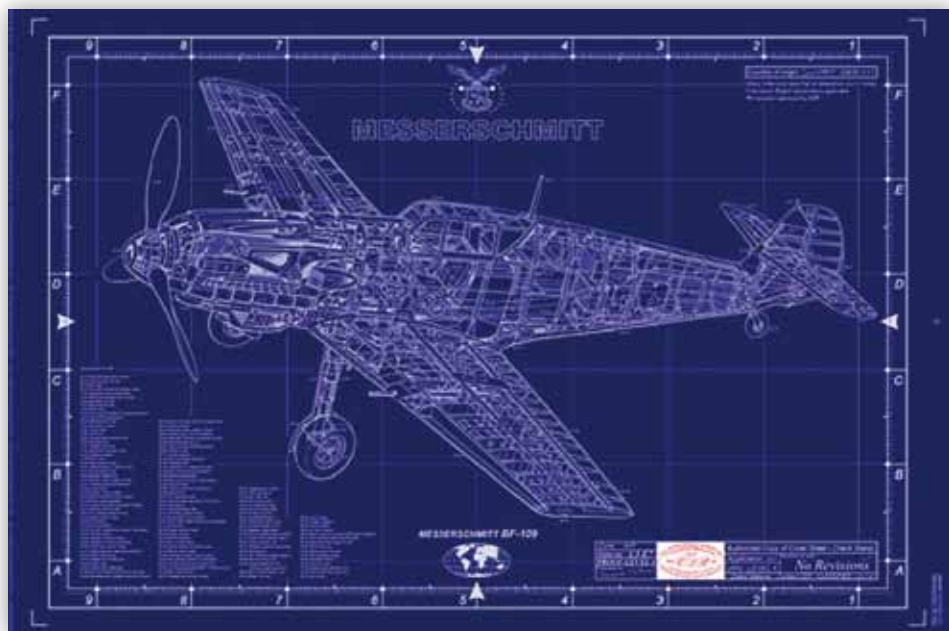
De berging maakte het ook mogelijk om de sporen van de crash in te meten en, door het metaaldetectieonderzoek in de omgeving, te reconstrueren hoe het vliegtuig uiteindelijk crashte. En dat bleek anders dan tot nu toe gedacht! Het vliegtuig is neergestort terwijl het in noordelijke richting vloog, nadat het een scherpe draai over het Boschbad heeft gemaakt. Of het vliegtuig onbestuurbaar was, of dat de piloot

hiermee een crash op de bebouwing van Apeldoorn heeft willen vermijden, kon helaas niet worden vastgesteld.



Het motorplaatje waardoor de B-17 geïdentificeerd kon worden.

Tot slot



Op basis van beide onderzoeken is geconcludeerd dat het toevoegen van archeologen aan het bergingsteam zeker een meerwaarde heeft. Terwijl de bergers hun vak heel goed verstaan, is het niet hun taak de cultuurhistorische informatie die bij een berging vrij komt te documenteren, te analyseren en te reconstrueren. Een berging wordt gezien als een sanering, het verhaal wordt door cultuurhistorici en archeologen verteld. Archeologisch onderzoek kan daarbij historische bronnen bevestigen of ontkrachten, een aanvulling geven op de lokale geschiedschrijving over de Tweede

Wereldoorlog en unieke objecten opleveren. Dat de verhalen nog steeds leven, blijkt onder meer uit de honderden geïnteresseerden die langskwamen op de open dag in Wenum-Wiesel. Maar ook uit de vele oorlogsmonumenten in Apeldoorn, waar ieder jaar op hun eigen moment een herdenking plaatsvindt. Ook bij het Boschbad staat een monument om het verhaal achter deze crash niet te vergeten. Het is geweldig om te zien hoe dit monument vervolgens geadopteerd is door de Berg en Bosschool om ieder jaar, op 26 november, even stil te staan, bij de laatste vlucht van de Little Guy.



Stille getuigenis. De archeologen staan stil bij het op 26 november 2007 opgerichte monument ter nagedachtenis aan Kyle Scott Smith.

Meer informatie

Overzicht van Apeldoorn in de Tweede Wereldoorlog:
<http://www.apeldoornnendeoorlog.nl>

Overzicht van alle geallieerde vliegtuigcrashes in Apeldoorn:
<http://www.apeldoornnendeoorlog.nl/monumenten-en-gedenktekens/monumentenlijst/oorlogsgraven-heidehof/>

Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945:
<http://www.airwar39-45.nl/>

Nederlands Instituut voor Militaire Historie:
<http://www.defensie.nl/nimh/collecties/documentatie>

Nederlands Instituut voor Oorlogs-, holocaust en genocidestudies: <http://www.niod.nl/>

J. van der Kamp, R. Kok, S. Mortier, M. Parlevliet en E. Wieringa, 'Stille getuigen van de luchtoorlog. Vliegtuigarcheologie in Nederland', in: Archeobrief 2011-3, 22-30

M. Parlevliet & M. Reinders, in prep.: Een duitse jager in een weiland. Archeologische begeleiding van de berging van de Messerschmitt Bf-109G-6 aan de Oude Zwolseweg in Wenum-Wiesel, SAGArapport 002.

L.M. Flokstra & drs R.S. Kok, 2011: De crash van de Little Guy. Archeologische begeleiding van de berging van vliegtuigwrakresten van een B-17 bij het Kristalbad te Apeldoorn, RAAP-rapport 2465.

J. Reitsma, 2007: De laatste vlucht van de Little Guy. Apeldoorn aan een ramp ontsnapt. Digitaal te raadplegen op: <http://www.apeldoornnendeoorlog.nl/monumenten-en-gedenktekens/monumentenlijst/monument-in-het-kristalbad/>

Colofon

Uitgave

Gemeente Apeldoorn
www.apeldoorn.nl/cultuurhistorie
cultuurhistorie@apeldoorn.nl

Tekst

Gemeente Apeldoorn

Fotografie

RAAP
Gemeente Apeldoorn

Vormgeving

Vormvisie BNO, Apeldoorn

Druk

Felua-groep, Apeldoorn

Oplage

1.500 exemplaren

Augustus 2012