

# De Schijnwerper



## TINY MUSEUM

Eerste vaste plek voor  
onze stichting



## SCHOONEBEEK

Een zeer persoonlijke  
reis



## 10 jaar geleden

Een bezoek van nabestaanden  
leidde tot allerlei initiatieven



| INHOUDSOPGAVE                                                                     |                                                                                         |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| Van de bestuurstafel                                                              | 3                                                                                       |
| Lost Wings 2025                                                                   | 4                                                                                       |
| Een zeer persoonlijke reis                                                        | 6                                                                                       |
| Wanneer ervaring ontbreekt                                                        | 8                                                                                       |
| Een staartwiel met een verhaal                                                    | 14                                                                                      |
| Een nieuw doel bereikt !                                                          | 16                                                                                      |
| Een terugblik op 10 jaar geleden                                                  | 18                                                                                      |
| Een kijkje in ons onderzoek.                                                      | 20                                                                                      |
| Een uniek bezoek vanuit Duitsland                                                 | 18                                                                                      |
| Udet-bojen                                                                        | 24                                                                                      |
| Expositie 2025                                                                    | 30                                                                                      |
| Kogels over het spoor.                                                            | 32                                                                                      |
| Lichtjes op oorlogsgraven.                                                        | 34                                                                                      |
| Wie ben ik?                                                                       | 35                                                                                      |
| Eindredactie Peter van der Weide                                                  |                                                                                         |
| Foto's eigendom Stichting Luchtoorlog Onderzoek Drenthe, tenzij anders vermeld    |                                                                                         |
|  |                                                                                         |
| Udet-bojen                                                                        | Een uniek verhaal over het idee van een Luftwaffe generaal dat piloten het leven redde. |



**Duits bezoek** Een uniek bezoek vanuit Duitsland



**Ervaring of niet** Het lot van 4 onervaren Luftwaffe piloten



**Persoonlijke reis** Een zeer persoonlijke reis naar Schoonebeek

Het jaar 2025 stond in het teken van tachtig jaar na de bevrijding een jaar met vele activiteiten.

Maar eerst even dit.....

De afgelopen maanden is de vraag regelmatig voorbij gekomen, wanneer is er weer een nieuwe editie van ons nieuwsbrief 'De Schijnwerper'? Tot onze spijt ontbrak gewoon de tijd om de nieuwsbrief te maken en wij hopen dat de eindejaar editie 2025 dit een beetje goed maakt? Daarnaast een mooi compliment dat onze nieuwsbrief ook gemist wordt.

Het was een druk jaar en al vroeg zijn wij begonnen met de voorbereiding voor onze expositie 'De laatste vlucht – De luchtoorlog rond Schoonebeek' een mooie expositie die van medio april tot en met 8 mei geopend was. Wij kijken zeer tevreden terug op een goede bezochte expositie.

Zoals gewoonlijk is er rond 4 en 5 mei veel te doen, in die tijd verzorgen wij de nodige gastlessen voor de basisscholen in aanloop naar 4 mei dodenherdenking.

Dodenherdenking was ook dit jaar zeer indrukwekkend en het is altijd mooi om te zien dat Stichting Luchtoorlog Onderzoek Drenthe en het 4-mei Comité Schoonebeek elkaar mooi aanvullen om Dodenherdenking mogelijk te maken.

Ook dit jaar hebben wij weer een aantal lezingen mogen verzorgen en was een zeer interessant thema bezoek aan Stichting bunkerbehoud Trimunt Radarstelling Löwe. Met een bezoek aan de expositie over Radarstelling Löwe in streekmuseum 't Rieuw, waar wij werden rondgeleid door de expositie, ging het vervolgens naar Radarstelling Löwe. Aldaar hebben we de diverse over gebleven bouwwerken bezocht en kregen wij een mooi beeld.

Het jaar 2025 stond ook in het teken van Project Lost Wings. De ideeën en plannen waren zeer ambitieus en boven verwachting werden de aangevraagde subsidies redelijk snel goedgekeurd en volgden de vele vergunningen ook



Van de Bestuurstafel

snel. En daarmee werd het meer en meer duidelijk, dit jaar komen er vele Lost Wings informatiepanelen bij. De beginstand van dit jaar was 49 en met het schrijven van dit stukje staat de teller inmiddels op 73 Lost Wings informatiepanelen. Maar daar blijft het niet bij gaan wij het jaar wat in het teken van tachtig jaar na de bevrijding, afsluiten met de plaatsing van ons 80ste Lost Wings informatiepaneel.

Terugkijkend was 2025 voor ons een mooi jaar, met vele activiteiten, was er een veel belangstelling voor onze activiteiten, zijn wij zelfs genomineerd voor de Waarderingsprijs van de gemeente Emmen en hebben een aantal mooie donaties mogen ontvangen.

Ik hoop dat u als lezer zo een mooie indruk heeft gekregen van de activiteiten van Stichting Luchtoorlog Onderzoek Drenthe en willen wij ons onze dank uitspreken aan iedereen die ons heeft gesteund.

Als afsluiting wil ik u veel lees plezier toewensen van deze bijzondere editie van de 'De Schijnwerper'.

Rob Wethly

Voorzitter Stichting Luchtoorlog Onderzoek Drenthe



# LOST WINGS 2025

In onze vorige jaareditie heeft u kunnen lezen dat wij acht nieuwe Lost Wings informatiepanelen geplaatst hadden, waarmee de teller op 48 kwam te staan. Wij waren zeer verheugd met dat resultaat, maar 2025 zou andere koek worden! In het kader van 80 jaar bevrijding waren er meer mogelijkheden bij verschillende instanties om subsidie aan te vragen, waardoor het mogelijk was om groots uit te pakken. En dat geschiedde, met maar liefst twee jubilea!

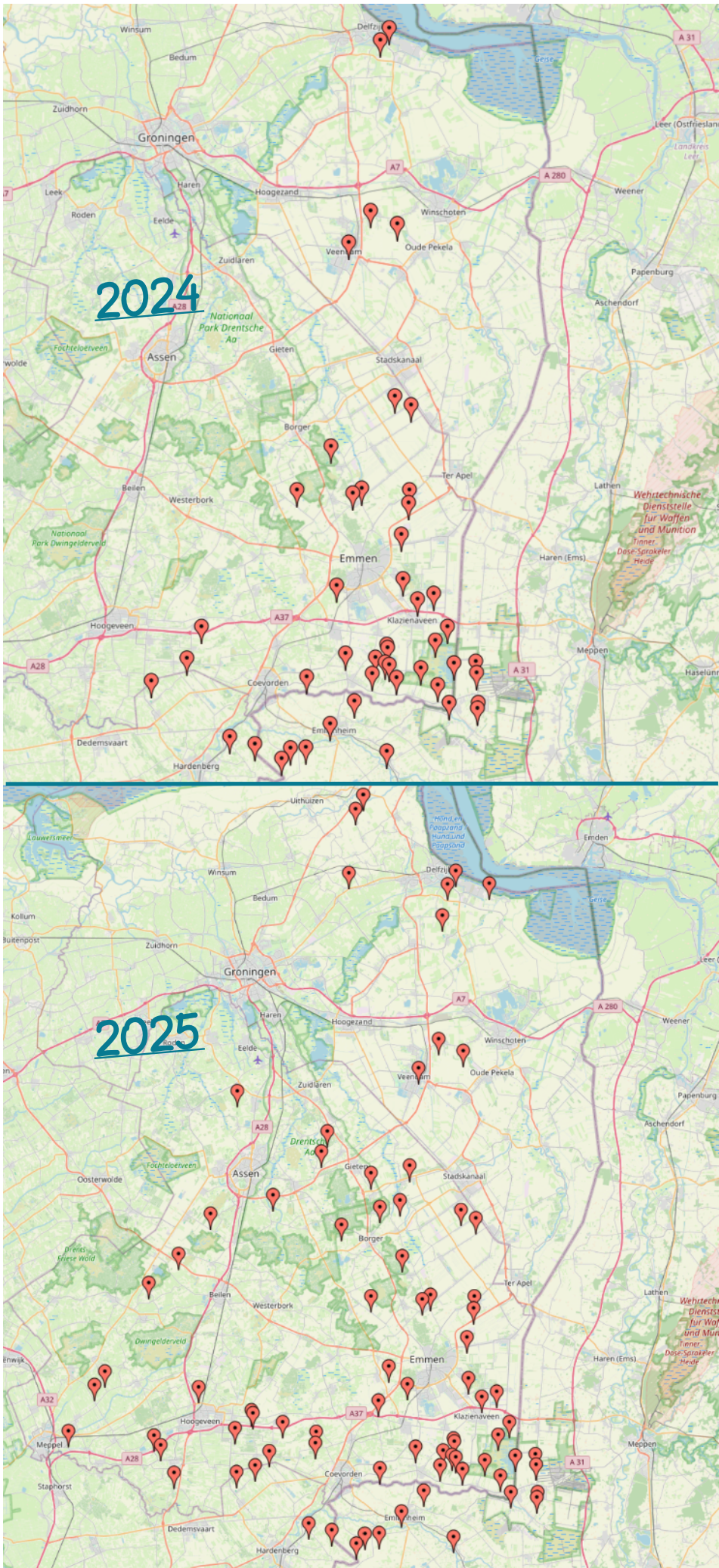
Op 6 maart plaatsten wij het 49e, 50e en 51e informatiepaneel. Alle drie voor een Duitse Fw 190 crash die plaatsvond op 6 maart 1944. Dit betekende het heugelijke feit van het 50e Lost Wings informatiepaneel en een grote stap in het zichtbaar maken van de vele crashes op deze specifieke dag in het grensgebied.

De eerste twee weken van april stonden in het kader van de bevrijdingsfeesten en herdenkingen. Wij onthulden deze weken meerdere informatiepanelen rond Borger en Gasselte. De onthullingen waren veelal opgenomen in de route van Drenthe Liberty Tour, die met oude voertuigen door de provincie reden.

Stichting Luchtoorlog Onderzoek Drenthe was een van de geselecteerden voor een subsidie van Provincie Drenthe. Binnen deze subsidie hebben wij 12 nieuwe informatiepanelen geplaatst. Deze panelen staan door de hele provincie, in gemeentes waar wij nog geen informatiepanelen hadden staan om zo de olievlek nog verder te verspreiden.

Zoals gebruikelijk werden de onthullingen vergezeld door gastlessen op verschillende scholen en de aanwezigheid van nabestaanden. Zo eindigden we het jaar met in totaal 32 nieuwe Lost Wings informatiepanelen. Een uitzonderlijk druk jaar en grootste uitbreiding tot dan toe. Komende jaren zal weer wat rustiger worden met het aantal nieuwe informatiepanelen, maar een aantal nieuwe fases zijn alweer opgestart. Op naar 2026!

Yannic Wethly



# Lost Wings 2025





# Een zeer persoonlijke reis



Op zaterdag 13 september was het dan zover, vanwege ziekte was een bezoek op 4 mei en deelname aan Dodenherdenking helaas niet mogelijk. Een dag met heel bijzonder bezoek aan Schoonebeek van Judyann met haar echtgenoot Richard Roblee.

Judyann Roblee geboren in 1931 in Engeland heeft haar vader niet gekend, het huwelijk van haar vader Guy Dermot Spyers en haar moeder Lillian Edith Rush werd in al 1934 ontbonden. De jeugd van Judyann was niet makkelijk er was geen contact met haar vader en haar moeder vertrok na de oorlog naar Maleisië en liet Judyann achter bij een voogd.

Guy Dermot Spyers sneuveld samen met de gehele bemanning van 101 RAF squadron Lancaster LM370 SR-K2 op de terugweg van een missie naar Berlijn als gevolg van de fatale crash met de Lancaster LM370 SR-K2 op 18 november 1943 net buiten Schoonebeek.

Zaterdag 13 september was een dag met een bijzondere lading, na een kort bezoek

aan het 't Aole Gemiente- hoes, waar de vitrine van Stichting Luchtoorlog Onderzoek Drenthe met persoonlijke voorwerpen van de bemanning van Lancaster LM370 werd bekeken was het moment daar, met het betreden van de begraafplaats in Schoonebeek bezoekt Judyann voor de eerste maal het graf van haar vader.

In stilte en samen met haar echtgenoot Richard Roblee, staat Judyann stil bij het graf van haar vader, een vader die zij niet heeft gekend, waar haar moeder niet lovend over sprak.

Vele vragen, maar die blijven zonder antwoord.

Na ruim 90 jaar is dit graf de plek waar Judyann met deze persoonlijke en emotionele reis, de band met haar vader een bijzondere invulling geeft.

De meegebrachte bloemen krijgen een plek bij de grafsteen en blijven als herinnering van dit bijzondere bezoek achter.

Het was een eer om samen met Yannic, Judyann en Richard op deze persoonlijke reis te mogen begeleiden en te vertellen over de bemanning van Lancaster LM370 SR-K2.



# WANNEER ERVARING ONTBREEKT

## DE FATALE LAATSTE MISSIES VAN VIER JONGE LUFTWAFFE PILOTEN



TEKST: YANNIC WETHLY

Een korte week voor het begin van het Ardennen offensief op 16 december 1944, was het een drukte van jewelste op Flugplatz Fürstenau. Fürstenau was sinds 24 november 1944 de thuisbasis geworden van de

Stab en I. Gruppe van Jagdgeschwader 26 (I./JG 26). In deze fase van de oorlog stond I./JG 26 ter beschikking om Geallieerde Tieffliegers te onderscheppen. Hiermee werden vooral de geallieerde

jachtbommenwerpers zoals bijvoorbeeld de Hawker Typhoon of P-47 Thunderbolt bedoeld, die vaak uitgerust met raketten of bommen en de standaard boordwapens veel schade aanrichtten.

Ook op 10 december 1944 werden de toestellen en piloten van I./JG 26 op Fürstenau weer gereed gemaakt voor een eventuele inzet. Het Kriegstagesbuch van de I. Gruppe geeft een mooie inkijk in de gebeurtenissen: "Gruppe mit 30 Fw 190 einsatzklar. Ab 7.50Uhr einsatzbereitschaft. Einsatz zur Tieffliegerbekämpfung..."

De dag begon met een vlucht in de late morgen. Rond 11:05 uur stegen zes Fw 190s op vanaf Fürstenau en zetten koers richting Flugplatz Drope, waar deze toestellen van de Gruppe worden opgesteld als vooruitgeschoven eenheid.

Om 14:00 uur kwam de melding dat het Geschwader rekening moest houden met een inzet waarvan de start rond 15:00 uur zou komen te liggen. Uiteindelijk stegen de toestellen van I./JG 26 tussen 14:50 en 14:55 uur op. De 26 Fw 190s waren weer opgestegen met als doel Tieffliegerbekämpfung, en kwamen uiteindelijk in Raum Jülich-

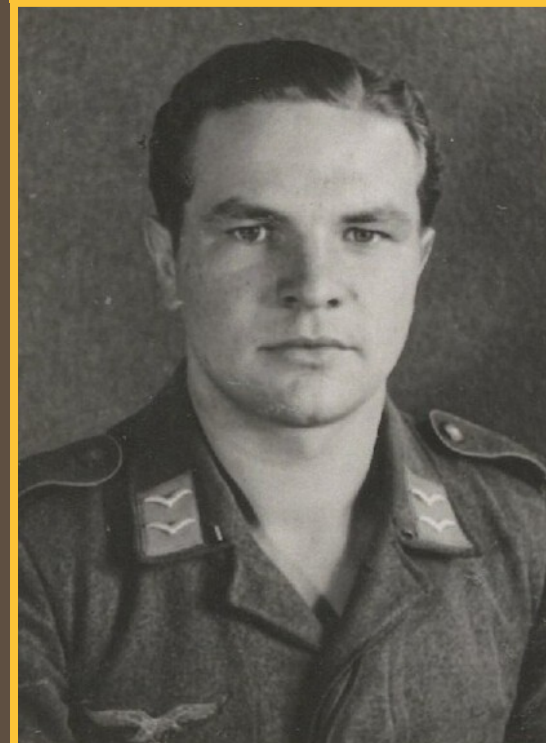
Keulen in gevecht met zo'n 30 Amerikaanse P-47 Thunderbolts die toebehoorde aan de 411th Fighter Squadron. Het luchtgevecht duurde van 15:35 tot 15:45 uur, en vond plaats op een hoogte van 4000 meter hoogte. De Thunderbolts droegen bommen bij zich, die meteen werden afgeworpen bij het contact met de Fw 190s van I./JG 26.

"While leading Burcher Squadron on an armed reconnaissance in the Juling area, I spotted 25 plus FW 190's northeast of Jülich and immediately attacked, after jettisoning bombs", begon Captain Ralph P. Scoble zijn verklaring.

"I was leading Blue Flight on an armed reconnaissance mission, flying top cover for the first two flights in the squadron. The Squadron Leader, Capt. Scobel, called in bogies passing below us. I started down to look at when he called them as FW-190's. We bounced them at about 5,000', and they dropped below the cloud cover. In the

scramble that followed under the clouds I ended up on top of the lower overcast with my number two man, Lt. Allan, and Red Four, Lt. Tacy. I spotted three 190's at eleven o'clock to us at about 8.000', heading almost North. The three of us climbed up to attack and ended up in a large lufberry with the FW-190's. We went around the circle about four times, none of us nor the enemy in position to fire. I broke out of the circle in the hope of getting into position to fire at them. As I chanelled back toward the circle, the tail man of the 190's broke out of the circle away from me and did two slow rolls, holding almost a straight

Gefreiter Reinhard Anselment  
(RL\_10\_266\_0109)





second roll, I opened fire from about ten degrees at 150 yards. I closed to 100 yards and zero degrees still firing, observing many strikes and then fire, starting just in front of the cockpit and quickly blossoming out over the whole plane. I then stopped firing and watched him burn all the way to the ground. Seeing no more e/a in the vicinity, I set course for home.", vertelde Captain Melvin L. Steward in zijn Combat Report.

Het gevolg van het luchtgevecht voor I./JG 26 werd genoteerd in het Kriegtagesbuch. Er was één claim: Leutnant Waldemar Söffing van de 1. Staffel wist één Thunderbolt brandend neer te schieten, voor zijn 22e overwinning. De 411th Fighter Squadron meldt echter geen verliezen. Hier tegenover

stonden vier Fw 190s die neergeschoten of beschadigd raakten. De eerste, Fw 190A-8 Wnr. 738134, werd gevlogen

*Dit toestel is een beetje een vreemde eend in de bijt*

door Oberfeldwebel Anton Freiburger. Hij werd bij Düren-Eschweiler neergeschoten door een Thunderbolt en wist zwaargewond zijn toestel te verlaten. De tweede, Fw 190A-9 Wnr. 205280, werd gevlogen door Gefreiter Reinhard Anselment. Hij werd neergeschoten door een Thunderbolt bij Neurath-Grevenbroich maar was minder fortuinlijk en kwam bij de crash om het leven. Het derde toestel betrof een onbekende Fw 190A gevlogen door een onbekende piloot. Deze

Oberfeldwebel Anton Freiburger  
(RL\_10\_266\_0089)



moest een buiklanding maken bij Leschede als gevolg van brandstoftekort. De piloot kwam er zonder kleerscheuren vanaf, maar zijn toestel raakte echter voor 5-10% beschadigd.



Fahnenjunker-Unteroffizier Kurt Eberhard Meyer (RL\_10\_266\_0108), geboren 26 april 1924 in Aachen en na afronding van zijn basisonderwijs meteen aangemeld bij de Luftwaffe.

Het vierde toestel betrof Fw 190A-8 Wnr. 734021, gevlogen door Fahnenjunker-Unteroffizier Kurt Eberhard Meyer, waar we zo verder op in gaan. De resterende vliegers zetten rond 16:00 uur hun toestellen op verschillende basissen weer aan de grond, met de laatste de laatste die om 16:35 uur zijn BMW 801 motor uitschakelde. Om 17:00 uur werd in het Kriegtagesbuch genoteerd: "Einsatzende", waarmee weer een dag met zowel winst als verlies werd afgesloten voor I./JG 26.

Nu terug naar Fw 190A-8 Wnr. 734021, gevlogen door Fahnenjunker-Unteroffizier Kurt Eberhard Meyer. Dit toestel is een beetje een vreemde eend in de bijt, aangezien het luchtgevecht en de meeste verliezen plaatsvonden ten zuiden van het Ruhrgebied, maar dit toestel juist ten westen van Meppen haar eind vond. Gerapporteerd werd dat Kurt Meyer al tijdens het luchtgevecht met de Thunderbolts uit de formatie vertrok en vervolgens niet meer werd gezien. In zijn dossier van JG 26 wordt vermeld.

"Meyer ist während des Luftkampfes vom Verband abgeplatzt und hat sich auf dem Nachhauseflug wahrscheinlich verorienteert, da er durch FT noch einige male die Bodenstelle anrief." Het feit dat de inzet van 10 december 1944 de eerste operationele inzet was van Kurt Meyer maakt deze verklaring goed mogelijk. Het gebrek aan ervaring zal hem zeker niet geholpen hebben...

De verklaring in het dossier van Kurt Meyer vervolgd: "Die Zivilbevölkerung von Schöninghsdorf, bei Meppen, hat beobachtet, das Uffz. Meyer mit feindlichen Jägern in einen Luftkampf verwickelt und abgeschossen wurde." Kurt Meyer slaagde er nog in zijn toestel per parachute te verlaten. Desondanks kwam hij toch om het leven. Zijn lichaam werd uiteindelijk door eenheden van de Flugleitung Plantlünne onder het wrak van zijn toestel gevonden. Ook stelde de arts kogelscherven aan de linker slaap vast.



Leutnant Waldemar Söffing  
(RL\_10\_265\_0057)





Kurt Meyer werd uiteindelijk begraven op het Ehrenfriedhof van het Neuen Friedhof te Lingen in graf Nr.51.

Aangenomen werd dat Kurt Meyer ook het slachtoffer was van één van de Thunderbolts van 411th Fighter Squadron, echter zijn al hun claims in het gebied van het luchtgevecht. Dit strookt niet met de waarnemingen van de burgerbevolking van Schöninghsdorf dat Kurt Meyer boven Schöninghsdorf in een luchtgevecht werd neer geschoten.

Andere geallieerde claims

op 10 december 1944 is de claim van twee beschadigde Fw 190s die iets ten noorden van Enschede worden geclaimd door twee Spitfires van 401 RCAF Squadron. Deze Fw 190s vlogen echter in een groep van acht of meer Fw 190s, wat niet strookt met een eenzame Fw 190 gevlogen door Kurt Meyer.

Een andere Spitfire van 401 RCAF Squadron claimt nog een Bf 109 ten noordoosten van

Hengelo, nabij Bentheim. Deze claim lijkt echter overeen te komen met een Bf 109 van Jagdgeschwader 27 die bij

Springbiel neerstortte.

Wie dus wel het toestel van Kurt Meyer neer schoot is niet exact bekend.

Kurt Meyer is een goed voorbeeld van de uitputtingsslag die de Luftwaffe leed. De ervaren piloten waren ondertussen al voor het grootste deel gesneuveld, maar om het tekort op te vangen werden de nieuwe rekruten steeds eerder operationeel ingezet. Vaak met weinig tot geen ervaring waren zij niet opgewassen tegen de vaak meer ervaren geallieerde piloten. Ook dit is onderdeel van de luchtoorlog.

**CONFIDENTIAL**

2

411 FIGHTER SQUADRON  
373 FIGHTER GROUP  
A.P.O. 151, U.S. Army

11/11/44/151/7

11 December 1944

**SUBJECT: Combat Report.**

**TO : Commanding General, XXIX Tactical Air Command, APO 151.  
Attention: A-2**

**1. The following is the combat report of the undersigned:**

- a. Combat.
- b. 10 December 1944.
- c. 411th Fighter Squadron, 373rd Fighter group.
- d. 1530 and 1545.
- e. Jullish Area.
- f. Ceiling 5,000'; high overcast 15,000'; visibility 3 miles.
- g. E/A FW-190 s.
- h. One (1) FW-190 destroyed; one (1) FW 190 damaged.

1. I was flying Butcher Blue Two (2) on Capt. Steward's wing at 12,000 when twenty (20) plus FW-190's were spotted at approximately 7,000'. Following Capt. Steward, I dove down. The e/a had gone under the overcast at 5,000'; so when we went through a hole in it, I spotted ten (10) plus FW-190's dead ahead, flying at ninety (90) degrees to our course and slightly above us. Using the speed advantage, I pulled up and started firing from four hundred (400) yards and a forty (40) degree angle at the one nearest me. My first burst was a bit high and astern, which I corrected immediately and started seeing strikes on the forward part of the fuselage. I continued firing till dead astern. At this time the e/a was smoking badly and pieces of the ship started falling off. I saw the pilot bail out. His chute opened just as he passed my right wing, not more than fifty (50) feet away. I broke left and down. The smoking e/a went into a spiral to the left.

2. Immediately after breaking off the attack in which Capt. Steward claims one (1) FW-190 destroyed, Butcher Red Four (4) called for some help. Two (2) FW-190's

**CONFIDENTIAL**

Combat Report  
van Second  
Lieutenant James  
D. Allan

Bron: AIR-50-366

Catalogue Reference: AIR/50/366

Image Reference: 15



Duitse militaire oorlogsgraven op het Ehrenfriedhof van het Neuen Friedhof te Lingen (Rob Wethly)



# EEN STAARTWIEL MET EEN VERHAAL

Op 24 december 1944 stuurt RAF Bomber Command 338 bommenwerpers, 248 Halifaxes, 79 Lancasters en 11 Mosquitos, naar het vliegveld Lohausen in Düsseldorf en het vliegveld Mülheim in Essen om dit aan te vallen; 164 vliegtuigen bombarderen Lohausen en 160 vliegtuigen bombarderen Mülheim.

De reden van deze aanvallen is niet echt duidelijk, maar mogelijk waren ze bedoeld om het transport van voorraden per vliegtuig vanuit het Ruhrgebied naar het slagveld in de Ardennen te verhinderen. Beide aanvallen vinden overdag plaats bij goed zicht en de bombardementen zijn nauwkeurig.

Zes RAF bommenwerpers gaan verloren, twee Lancasters en een Halifax bij de aanval op Lohausen en drie Halifaxes bij de aanval op Mülheim.

Eén van de Halifax bommenwerpers van de aanval op Mülheim die verloren is gegaan was de Halifax MZ489 van het 347ste Franse RAF squadron Armée de l'Air Groupe 'Tunisie'. Het toestel stortte neer in Wersten, het zuidelijke deel van Düsseldorf nabij het Fleher Wald en de Rijn.

Vele wrakstukken lagen verspreid in het gebied aan de stadrand van wersten en de oever van de Rijn.

“Werner Baum, herinnert de crash zich nog goed als hij als jonge jongen zich in de kelder van zijn ouderlijke huis verstopte tijdens het bombardement dat rond 14.30 uur op kerstavond 1944 begon.

Het enorme kabaal van de crash van de Halifax bommenwerper in de nabijheid van zijn huis was zeer goed waarneembaar, het was bijna alsof die bovenop hun huis terecht kwam.”

“Werner Baum, herinnert zich dat hij het wrak van de Halifax

heeft gezien samen met twee andere getuigen van de crash (allemaal jonge kinderen op dat moment), duidelijk was te zien dat er twee lichamen in het wrak lagen”.

Het betrof hier de piloot sergeant Louis Baillon en de navigator Flying Officer Jacques Leroy, doen hun uiterste best om de beschadigde Halifax zolang mogelijk stabiel te houden, zodat de andere vijf bemanningsleden met hun parachutes kans kregen om uit het gedoemde vliegtuig te ontsnappen.

De Halifax explodeert kort nadat de vijf bemanningsleden het toestel wisten te verlaten, de piloot en de navigator hebben geen schijn van kans en komen om het leven. Van de zevenkoppige bemanning van de Halifax weten maar twee bemanningsleden het te overleven. De drie andere bemanningsleden werden neergeschoten toen ze met hun parachute afdaalde in een poging veilig te landen.

De dagen na de crash worden de twee omgekomen bemanningsleden geborgen en begraven en blijven de wrakstukken als stille getuigen achter.

In een tijd van schaarste moest men soms improviseren en zo kreeg het staartwiel van de Halifax een andere functie, en werd als wiel gebruikt voor een kar van een nabij gelegen boerderij.

Velen jaren later wordt het staartwiel als erfstuk opgenomen in de collectie van een privé verzamelaar.

In februari 2019 tijdens graafwerkzaamheden op een perceel aan de straat Auf' m Rott stuit men op de een vliegtuigmotor, al snel werd duidelijk dat het hier gaat om één van de motoren van Halifax MZ489.

Na vele jaren verzamelen is het plaats om ruimte te maken, diverse collectiestukken worden ter overname aangeboden en zo en krijgt het staartwiel van Halifax MZ489 een plaats in mijn verzameling.



Foto Jacques Louwes





# Een nieuw doel bereikt!

De eerste stap op weg naar misschien wel ons eigen museum? Vanaf begin augustus dit jaar heeft Stichting Luchtoorlog Onderzoek Drenthe een permanente vitrine in het Aole Gemeentehoes te

Schoonebeek. Deze vitrine fungeert als wisseltentoonstelling, waardoor we de kans hebben om voorwerpen uit onze collectie permanent tentoon te stellen.

Met de financiële ondersteuning van Philip Tucker, nabestaande van bommenrichter Flying Officer Barry Kingsley Petyt en met de medewerking van het bestuur van het MFC, was het mogelijk om deze wens in te vullen.

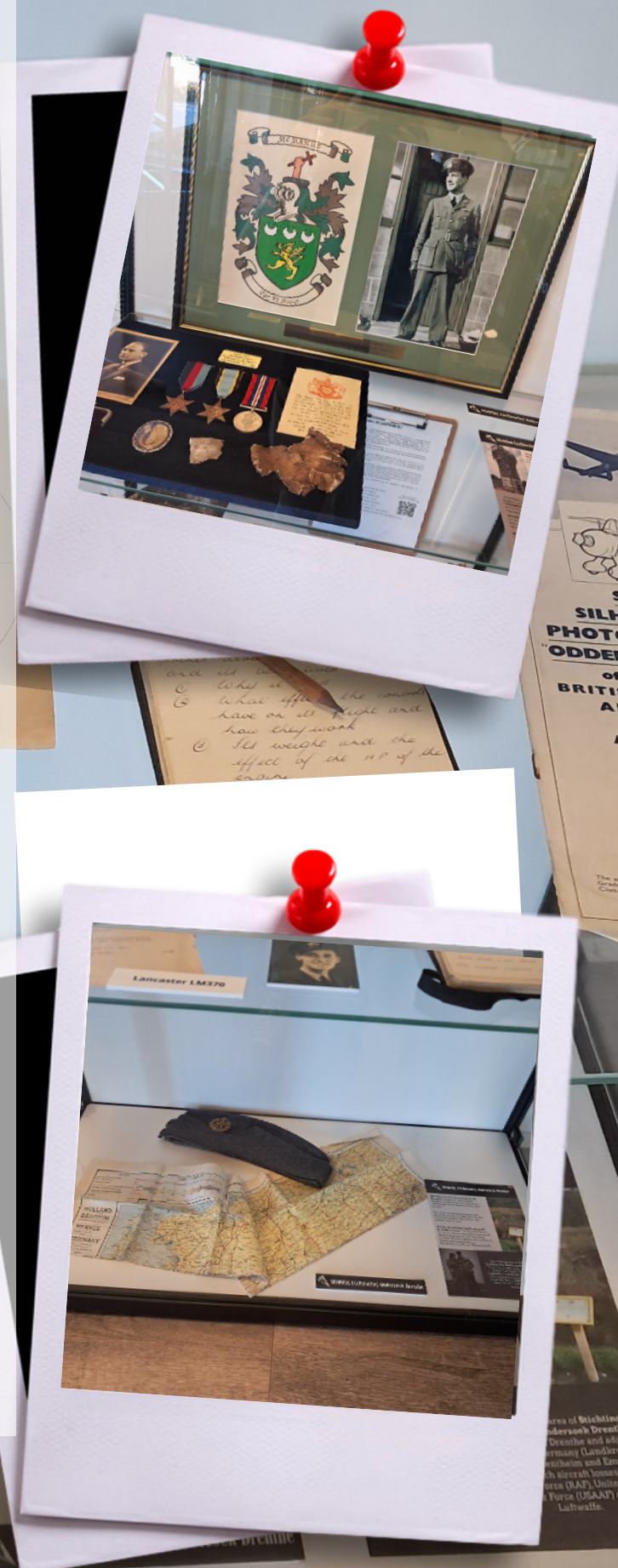
De eerste invulling bestaat uit foto's en persoonlijke voorwerpen van de bommenrichter Flying Officer Barry Kingsley Petyt, aangevuld met een aantal wrakstukken gerelateerd aan Lancaster Mk.III LM370 SR-K2, die in de nacht van 18 op 19 november 1943 bij Schoonebeek neerstortte.

Voor meer, uitgebreide informatie zie: [www.slodrenthe.nl/lancaster-mk-iii-lm370-sr-k2/](http://www.slodrenthe.nl/lancaster-mk-iii-lm370-sr-k2/)

De tweede invulling bestaat uit voorwerpen gerelateerd aan Lancaster Mk.III JB280 LQ-K die in de nacht van 1 op 2 januari 1944 tussen Schoonebeek en Nieuw Schoonebeek neerstortte. Voor meer informatie zie: <https://www.slodrenthe.nl/lancaster-mk-iii-jb280-lq-k/>

Het is niet veel en niet groot, maar wij zijn zeer verheugd met deze mogelijkheid en danken allen die dit mogelijk hebben gemaakt.

Wij hopen dat we op deze manier een kleine, maar interessante, permanente bijdrage kunnen doen aan het bewaren van de verhalen van de luchtoorlog rond Schoonebeek.







# Een terugblik op 10 jaar geleden

## Voorjaar 2015

De SLO-Drenthe bestond nog (net) niet, ondergetekende was hobbymatig met de luchtoorlog bezig, samen met onze huidige secretaris Peter. Ik kwam via bemiddeling van een SGLO-lid in contact met een aantal nabestaanden uit Engeland, waaronder de familie Cherryman. Een groep nabestaanden van in totaal 14 personen, waren voornemens de dodenherdenking en Bevrijdingsdag op 4 en 5 Mei 2015 bij te wonen op de begraafplaats van Nieuw-Dordrecht en werden daarbij ontvangen en begeleid door de RAF comité Nieuw-Dordrecht. De reden mij hier te betrekken was als volgt:

Mijn vader was op de avond van 22 maart 1944 ooggetuige van de crash van Lancaster MK-II, LL684JIN-B2. Het toestel kwam terecht achter op de Kamerlingswijk in de veenkoele van de familie Falke. Deze kregen s avonds om half 10 de schrik van hun leven. Er was deze avond veel tumult en alle kinderen van de familie Peters, moesten uit voorzorg in de kelder schuilen. Wonend aan

de Kamerlingswijk op de hoek van de Panden, zag mijn vader Hendrik Peters het toestel brandend uit noordelijke richting komend, brandend over een huis richting de oude kerk en het Bargerveen verdwijnen, waarna een doffe dreun klonk en de hemel urenlang werd verlicht in het veen. Het brandde er tot in de ochtend. Het toestel was even voor half 7 opgestegen van luchtmachtbasis Waterbeach in Engeland om een bombardement uit te voeren op Frankfurt. Op de heenweg kregen ze al problemen, draaiden ze om, en lieten ze hun bommenlast vallen boven Duitsland. Toen ze in het Duits-Nederlandse grensgebied aankwamen, werden ze van onderaf 2 keer aangevallen door een Duitse nachtjager en de schade die dit veroorzaakte was desastreus. Het toestel kwam naar beneden en waarschijnlijk hebben ze vanwege het gewond zijn van enkele bemanningsleden, geprobeerd een noodlanding te maken en daarbij is het toestel vlak boven de grond geëxplodeerd en verspreid.

## Op locatie

Dit was dus ook wat mijn vader en zijn vrienden aantreffen de volgende morgen, voordat ze naar school gingen. Ze waren nieuwsgierig genoeg om eerst naar de crashplaats toe te rennen. Dat de jongens hierbij niet alleen vliegtuigdelen tegenkwamen maar ook (resten van) bemanningsleden zagen liggen is hen hun hele leven bijgebleven. Deze verhalen en details werden mij vroeger regelmatig verteld door mijn vader en ik heb dit altijd kunnen onthouden, mede door mijn sterke interesse in deze luchtoorlog materie.

Dit alles kon ervoor zorgen dat ik op 4 mei 2015 s' morgens een hele groep nabestaanden mocht begeleiden, met toestemming van Staatsbosbeheer, naar de crashplaats midden in het natuureservaat het Bargerveen. Ik vond dit een hele eer om te mogen doen. Op de bijgeplaatste foto zijn

alle familieleden te zien, waaronder iets links van het midden op de foto Rosemary Cherryman met zoon en dochter, en onder- getekenden. Ter plaatste vertelde Rosemary dat ze haar vader Ivor Rich alleen kende van verhalen en foto's in de familie. Wat bleek? Haar vader sneuvelde die avond van de 22e maart en in september werd Rosemarie geboren. Ze heeft haar vader dus nooit persoonlijk gezien en gekend. Het was voor haar en haar kinderen een heel gevoelig moment en erg confronterend om hier op de plek te staan waar hij het leven liet.

Het gevoel wat ik persoonlijk had na deze rondleiding kenmerkt de 'lading'.

Het voelde 'groots' dit voor de families te kunnen doen, ik voelde me 'klein' op de terug wandeling vanuit het veld.





# EEN KIJKJE IN ONS ONDERZOEK:

*een gerapporteerde Fw 190 crash ten westen van Meppen  
die uiteindelijk 60 kilometer daar vandaan is neergestort*

Op 26 november 1943 lanceerde de Amerikaanse luchtmacht een aanval op Bremen. In totaal stegen er 505 Amerikaanse B-17 en B-24 bommenwerpers op, waarvan zo'n 430 daadwerkelijk het doel wisten te bereiken. Tegelijkertijd werd er een afleidingsaanval uitgevoerd op Parijs door 128 B-17 bommenwerpers.

Beide formaties werden geëscorteerd door cumulatief 353 P-47 Thunderbolt en 28 P-38 Lightning jagers. Ondanks dat de formatie die richting Parijs vloog het doel niet bombardeerde, was deze missie toch een succes. Dit omdat de Duitse luchtverdediging in tweeën werd gesplitst, om beide formaties aan te kunnen vallen. Dit betekende dat de formatie die naar Bremen vloog een relatief kleine Duitse tegenstand kon verwachten.

Desalniettemin keerden er van deze aanval 29 bommenwerpers en één P-47 Thunderbolt niet terug. Aan Duitse zijde gingen 26 toestellen verloren.

Als onderdeel van de Duitse luchtverdediging waren ook de toestellen van II. Gruppe, Jagdgeschwader 1 (II./JG 1) in gereedheid gebracht. Om 11:05 uur stegen vijftien Fw 190s en twee Bf 109s op vanaf Flugplatz Rheine om de naderende bommenwerperformaties te onderscheppen.

Het Kriegtagesbuch van II./JG 1 geeft een inkijkje in deze dag: "Einsatz mit 15 Fw 190 und 2 Bf 109 auf einfliegende jagdgeschützten Boeingverband. 3 Fw

190 kehrten wegen Motorstörung und Unwohlseins der Flugzeugführer von Feindsicht-ung um. 11.32 Uhr Feindsichtung im Pl.Qu. DR von etwa 130 Boeing und 8-10 Feindjägern. Kampfdauer von 11.45-12.05 Uhr in den Pl.Qu.CQ-DS-EQ"

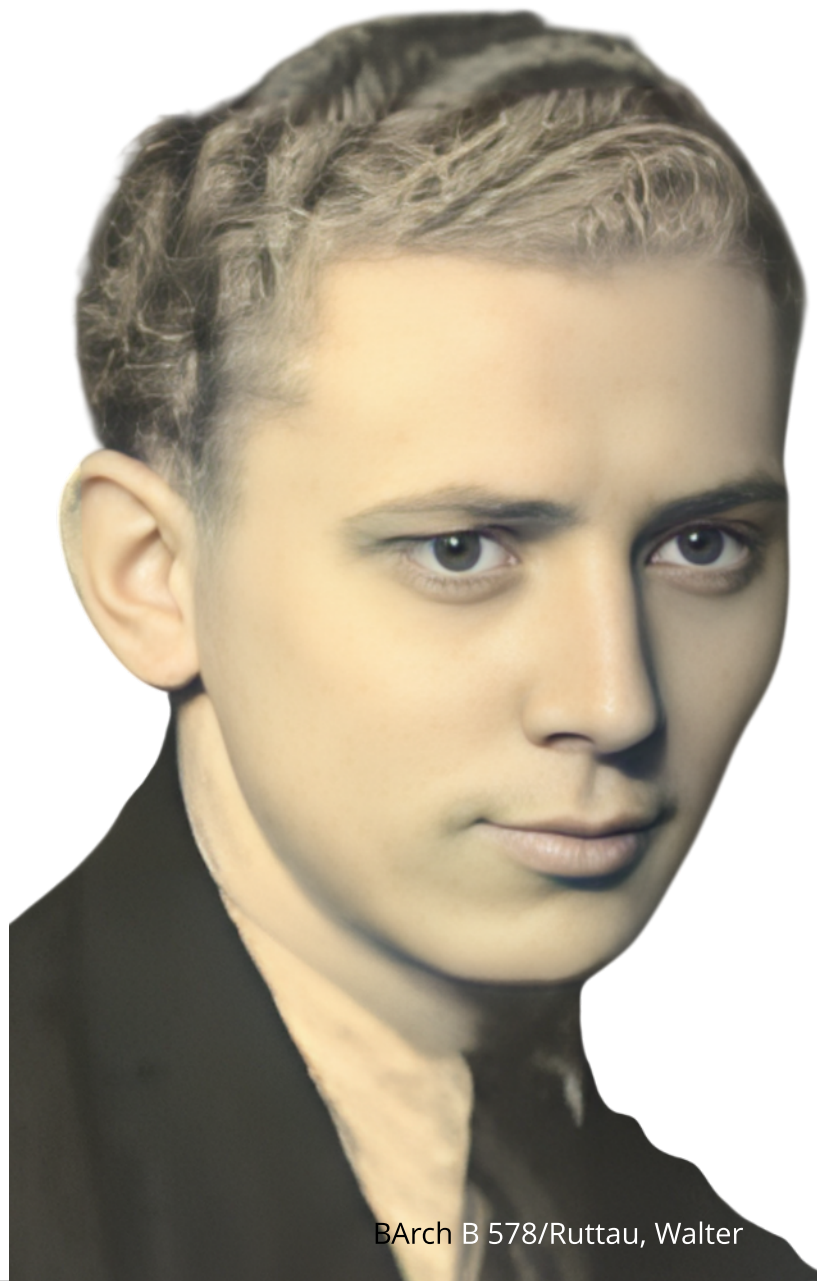
Eén van de 15 Fw 190s van II./JG 1 betrof Fw 190A-5 Wnr. 410251 met kenteken Weiße 21. Dit toestel werd gevlogen door piloot Unteroffizier Walter Ruttau.

Walter Ruttau was een vrij nieuwe, maar opkomende piloot bij de 4. Staffel van de II. Gruppe. Zover te achterhalen vloog Walter Ruttau al vanaf augustus 1943 bij de

eenheid, en wist hij in zijn tijd bij 4./JG 1 twee toestellen neer te schieten. Beide claims

vonden plaats op 10 oktober 1943, en betroffen een B-17 Flying Fortress die hij om 15:07 uur tien km ten westen van Münster neerschoot en een tweede B-17 Flying Fortress die hij om 15:15 uur uit de formatie (HSS, Herausschuß) wist te schieten ten zuidwesten van Rheine.

Walter Ruttau zou echter op 26 november 1943 zelf het onderspit delven. Rond 11:55 uur werd hij voor het laatst gezien in Pl.Qu. EQ-ER toen zijn vleugelman wegens motorschade moest noodlanden.



BArch B 578/Ruttau, Walter

Hoogstwaarschijnlijk betrof dit Oberfeldwebel Detlef Lüth, die zijn Fw 190A-6 Wnr. 550888 als gevolg van Luftkampf bij Oldenburg op de buik moest zetten.

Kort tevoren waren de toestellen van II./JG 1 opgebroken in Rotten (twee toestellen) en Schwarme (vier toestellen), door problemen met ijsvorming op de cockpitramen en een dichte laag nevel. Dit betekende dat met het wegvallen van zijn vleugelman niemand Walter Ruttau meer zou kunnen beschermen. Hij was op zichzelf aangewezen, maar in het midden van het luchtgevecht kon Walter Ruttau het niet maken om de bommenwerpers, die net hun bommen op Bremen hadden gelost, ongezien weg te laten komen. Hij zette daarom zijn missie voort.

In zijn eentje was Walter Ruttau echter een gemakkelijke prooi voor de Amerikaanse escortejagers. Het is niet exact bekend wat er is gebeurd, maar mogelijk werd Walter Ruttau neergeschoten door First Lieutenant John Hinds Truluck Jr., vliegende in een P-47 Thunderbolt van 63rd Fighter Squadron, 56th Fighter Group en tijdens deze missie onderdeel van Podgate Blue Flight.

First Lieutenant John Hinds Truluck Jr. vertelde: "An Fw 190 was closing on the tail of one of the 47's. I went down on him. As I approached to about 700 yards he broke away from the P-47 and headed into the sun.



First Lieutenant John Hinds Truluck Jr.

Bron: FindAGrave

I followed him. He came out of the sun and started down. I was 800 yards behind him when I opened fire. He was carrying a belly tank. Pieces broke off all over the ship. He then exploded. I flew through the pieces of his ship."

Dit alles heeft rond 12:15 uur plaatsgevonden, volgens de Amerikaanse piloten in het gebied van Friesoyte. Het is niet met zekerheid te zeggen dat deze Fw 190 gevlogen werd door Walter Ruttau. Wat wel met zekerheid te zeggen is dat hij in de middag niet terugkeerde naar Rheine.

Omdat hij door niemand was gezien werd hij vermist verklaard op de laatst bekende locatie; ten westen van Meppen. Deze informatie is relatief eenvoudig te vinden in boeken en op het internet en was voor ons interessant omdat je dan al snel in het Nederlands-Duits grensgebied uit komt.



First Lieutenant Harold Elwood Comstock

Bron: UPL29806 American Air Museum



Een uniek bezoek vanuit  
Duitsland

Een ander speciaal bezoek vond plaats op 1 mei. Op die dag hadden we de eer nabestaanden van Unteroffizier Rudi Lennhoff te ontvangen. Rudi kwam bij de crash van zijn Bf 109 op 10 februari 1944 om het leven, en geldt nog steeds als vermist.

**Plan Quadrat CQ-DS-EQ  
ingetekend. De noordelijke  
corridor was de inkomende  
vlucht van de bommenwerpers  
die na hun bommen gelost te  
hebben via de zuidelijke weer  
terug vlogen. Het groene vak  
geeft het gebied aan waar  
Walter Ruttaw voor het laatst  
werd gezien.**

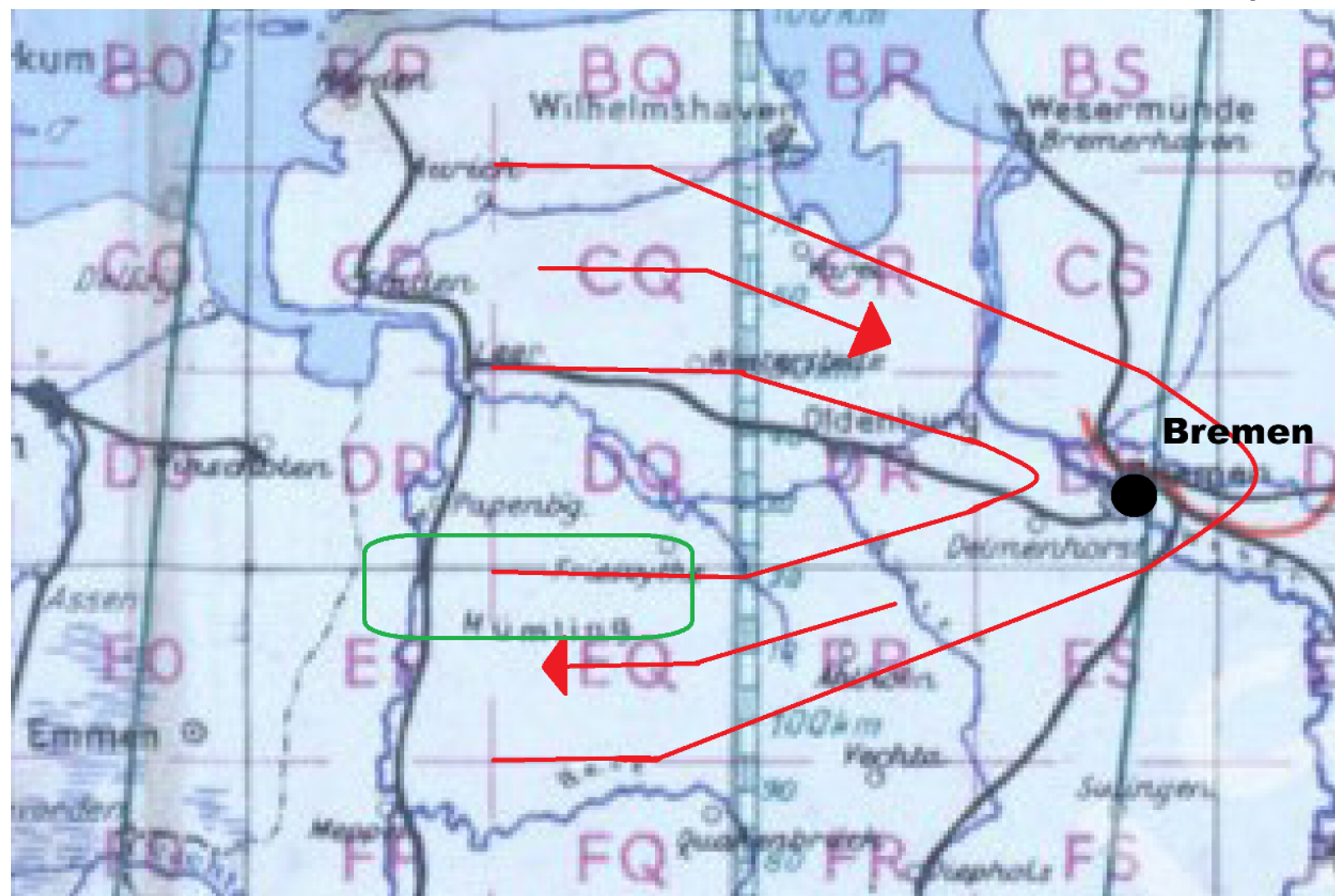
Zoals wellicht bekend maakt Stichting Luchtoorlog Onderzoek Drenthe geen onderscheid tussen geallieerde en Duitse bemanningen. Dit houdt in dat wij ook zoeken naar nabestaanden van Duitse vliegers. De zoektocht naar nabestaanden van Rudi liep al een aantal jaar. Het leek voorspoedig te gaan: met hulp van de lokale Historisch Verein werd een neef van Rudi gevonden. Echter, na kort mailcontact, bleef het stil op de lijn. Uiteraard vonden we dat zeer teleurstellend, maar ook dat dient gerespecteerd te worden.

ezoek vanuit

A collage featuring a black and white photograph of a half-timbered house on the left and a tilted color photograph of a person in a floral shirt picking flowers in a green field on the right.

Het contact was zo voorspoedig dat wij de familie uitnodigde om naar Nederland te komen en om onze expositie 'De Laatste Vlucht: De luchtoorlog rond Schoonebeek' te bekijken (waarin Rudi ook voorkwam) om vervolgens een bezoek aan de crashlocatie te brengen. En zo geschiedde, dat Stichting Luchtoorlog Onderzoek Drenthe voor het eerst ook Duitse nabestaanden mocht ontvangen! Een echte primeur voor ons, waar wij zeer trots op zijn. Het bezoek was zeer interessant, waar gelijkenissen tussen Rudi en andere familieleden werd opgemerkt door de achternicht en haar man. Tevens hadden zij wat persoonlijke documentatie meegenomen, waaronder een stamboom van de familie en het

ouderlijk huis van Rudi (wat nog steeds in bezit is van de familie!). Bij bezoek aan de crashlocatie bleek dat de familie nog wat had meegenomen. In de tuin van het ouderlijk huis staat al zo'n honderd jaar een rozenstruik. Vlak voor vertrek naar Nederland bleek er net één roos uitgekomen te zijn. Op de crashlocatie werd de cirkel weer rond gemaakt, door deze roos uit Rudi's eigen tuin neer te leggen waar Rudi in 1944 het leven liet. Een roos van de rozenstruik die hij wel eens bewonderde en waar hij zich waarschijnlijk ook wel eens aan had gestoken. Een zeer emotioneel maar voldoende moment, zowel voor de familie als voor ons!







# Udet-bojen

Op initiatief van generaal Ernst Udet, hoofd van de Luftwaffe, die in 1940 samen met zijn Generalstabs-Ingenieur Roluf Wilhelm Lucht op bezoek bij de Seenotrettungsdienst (reddingdienst) op het kanaal was, kreeg Roluf Wilhelm Lucht de opdracht om een nieuw reddingsmiddel te ontwikkelen. Zo ontstonden de "Udet-bojen" (reddingsboeien).

De "Udet-bojen" waren bedoeld om Luftwaffe bemanningsleden van vliegtuigen die in nood zijn geraakt een schuilplaats te bieden totdat ze worden gered door de Seenotrettungsdienst.

De "Udet-boje" was ontworpen voor een verblijf van meerdere dagen voor vier personen. In noodgevallen konden er ook meerdere vliegtuigbemanningen tegelijkertijd worden ondergebracht.

In de "Udet-boje" bevonden zich vier slaapplekken, droge kleding, verbandmiddelen, noodproviand, 25 liter drinkwater, een noodzender (vanaf "Udet-boje" nr. 35), een lenspomp en een rubberboot. Om

eventuele kogelgaten in de wand af te dichten, waren er afdichtingspluggen en een hamer beschikbaar.

Voor de nodige afleiding en ontspanning waren er een fles brandewijn, twee pakjes sigaretten, een set gezelschapsspellen en twee kaartspellen aanwezig.

Tevens was ook één signaalpistool aanwezig met 20 rode, 10 witte, 10 rookpatronen en 10 parachute-lichtpatronen om af te vuren. Er waren ook 10 lang brandende fakkels aanwezig. Evenals allerlei andere dingen, zoals: 1 fles brandewijn, 2 pakjes sigaretten, 1 set gezelschapsspellen en 2 kaartspellen.

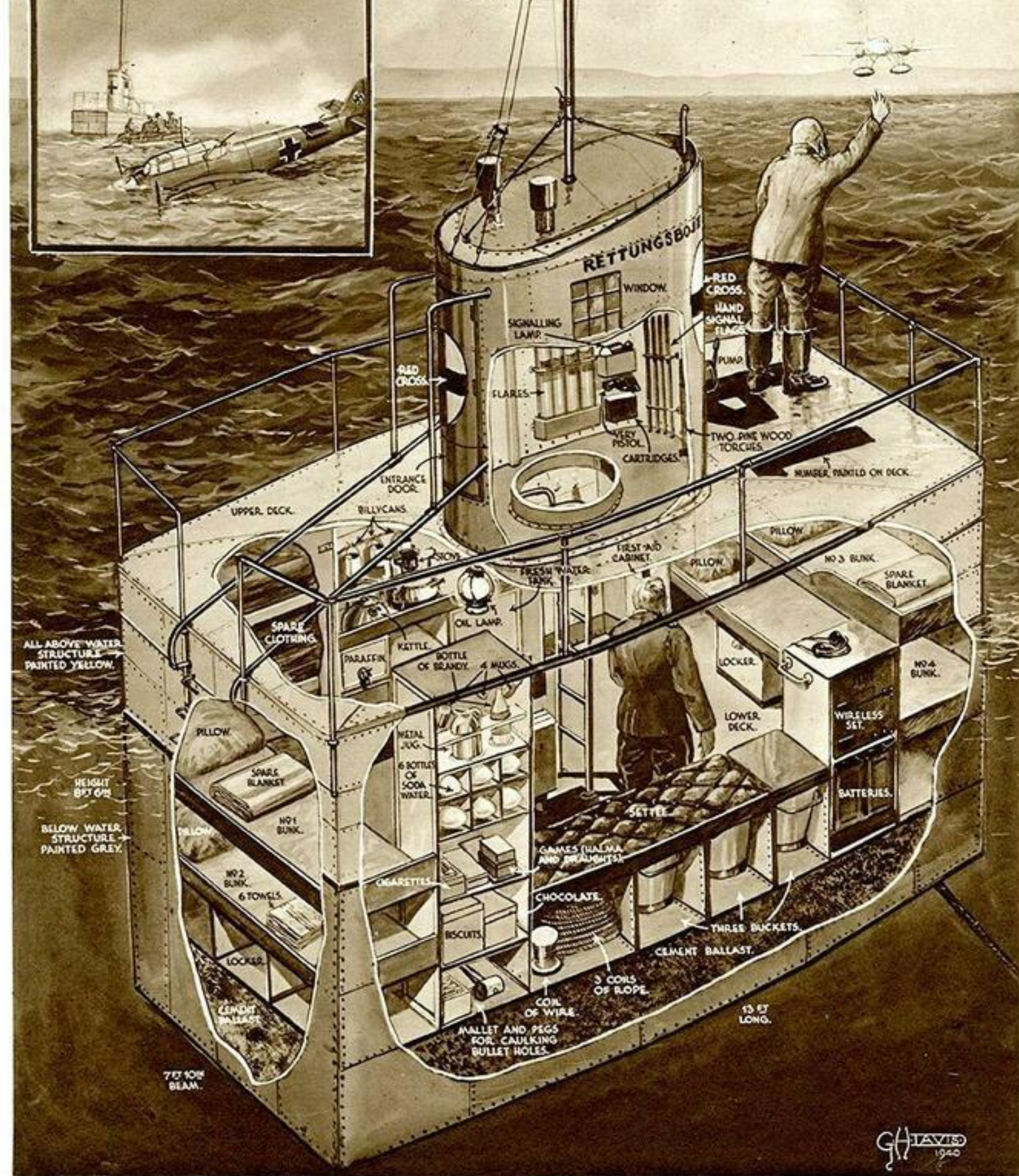






De afmetingen van een “Udet-boje” was ongeveer 4 x 3 x 2 meter. Ze hadden op het bovendek een ongeveer 1,8 m hoge toren met een signaalmast en antenne. De uitgezette “Udet-bojen” hadden een continu wit ankerlicht (zichtbaar vanaf ongeveer 1.000 meter) dat werd gevoed door een collector. De brandduur bedroeg ongeveer 30 dagen. Om aan te geven dat een “Udet-boje” bezet was, werd overdag een zwarte ankerbal en een geel-rood gestreepte vlag geplaatst. 's Nachts brandden er bovendien een rood en een wit licht op de toegangstoren. De boeien zijn onder de waterlijn grijs en boven de waterlijn geel geverfd en zijn op de toegangstoren voorzien van 4 rode kruisen op een witte achtergrond

en de aanduiding: “Rettungsboje Generalluftzeugmeister Nr....”. Rond de buitenrand van de “Udet-boje” lopen dicht onder en boven de waterlijn 2 buisleuningingen waaraan de zwemmers zich vast konden houden en langs de klimladder de “Udet-boje” konden betreden. Aan de “Udet-boje” is een 100 meter lange drijflijn bevestigd, die door drijvende lichamen – afwisselend in rode en gele kleur – aan het wateroppervlak wordt gehouden. In de toren bevindt zich bovendien nog een hangende reddingsboei, die aan een 10 meter lange lijn is bevestigd. De reddingsboeien werden met twee sterke ankerkettingen/anker-touwen door middel van boeisteen op de bodem van het kanaal verankerd.



KNOWN TO THE R.A.F. AS “LOBSTER-POTS”: A DIAGRAMMATIC DRAWING OF ONE OF THE NEW GERMAN RESCUE BUOYS ANCHORED TEN MILES OFF THE FRENCH COAST FOR USE BY NAZI CREWS FORCED DOWN BY R.A.F. ACTION IN THE CHANNEL.

Recent observations have revealed, placed in position at intervals along the French coast from Dunkirk to Cherbourg, a series of large metal buoys for the use of the crews of Nazi aircraft damaged during raids on Britain and so badly hit that they are forced down at sea. It is a known fact, of course, that a very large number of casualties have resulted from the damage done by the R.A.F. over the Channel or the coast to raiding aircraft, including the loss of valuable skilled crews, who, having escaped from their sinking planes in the collapsible rubber boats provided, have nevertheless lost their lives through bad weather or their signals remaining unseen. The buoys, made of steel plating, are some

13 ft. long and about 8 ft. high, with a beam of 7 ft. 10 in. Mounted on the upper deck is a 5-ft. tower carrying a tall mast with wireless aerials and signal halyards, and bearing the words, “Rettungsboje General Luftzeugmeister,” with prominent Red Crosses on a white background on each side. The interior contains four bunks with bedding, a locker with clothing, and another containing emergency rations, besides “Halma” and draught sets. Other items include a mallet and hardwood pegs, apparently for stopping bullet holes. In the event of a forced landing at sea German aircraft come down as near as possible to a buoy to await rescue.





Dat het concept werkte bleek toen een Duitse vliegtuigbemanning op een stormachtige middag, gedwongen werd om een noodlanding te maken in het Kanaal. Het water sloeg hard tegen de vliegtuigromp, terwijl het beschadigde vliegtuig snel volliep en begon te zinken. De mannen, uitgeput en onderkoeld, worstelden zich uit het wrak en probeerden aan de oppervlakte te blijven. De kansen op een snelle redding waren klein – het zicht was slecht, de wind nam toe en de stroming dreef hen steeds verder weg.

Op dat moment zag een van de mannen een gele stip in het donkere, woelige water. Het was een “Udet-boje”, die zich slechts een paar honderd meter verderop bevond. Onder extreme omstandigheden probeerden de mannen de boei te bereiken. Met hun laatste krachten bereikte de bemanning uiteindelijk de ladder van de boei. De golven sloegen tegen hen aan, de metalen handgrepen waren glad en de uitputting had zijn hoogtepunt bereikt. Uiteindelijk slaagden ze er in om zich in veiligheid te brengen. Enige tijd later verscheen er een schip van de Seenotrettungsdienst aan de horizon, dat langzaam dichterbij kwam, waarna de reddingsploeg de mannen uit de “Udet-boje” haalde.

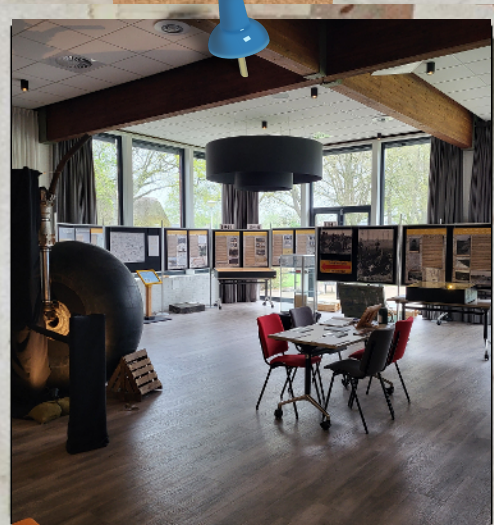


Foto Terschelling verkeersbureau

Op 2 februari 2017 werd er een “Udet-boje” gevonden op het strand van Terschelling, op de Waddeneilanden (Nederland). De boei was daar terechtgekomen en bleef jarenlang in het zand begraven, totdat het Bunker Museum Terschelling besloot haar te redden.



# Expositie 2025



# Expositie 2025

Beste heren,

Wat een ontzettend interessante  
tentoonstelling. Leuk om nu eens  
jullie te mogen bezoeken en mijn  
dochter te leren over jullie onderzoek  
& werkzaamheden. Ga zo door!

05.05.25  
Thank you for a very informative exhibition  
and some wonderful photographs <sup>and artefacts</sup> to make  
everything more personal.  
Thank you for the splendid welcome and  
hospitality in Schoonebeek.



# Kogels over het Spoor

## De Treinbeschieting bij Hoogeveen in 1944

In de vroege ochtend van 5 november 1944, werd de stilte boven het Drentse landschap ruw verstoord door het gebulder van vliegtuigmotoren en het ratelen van mitrailleurs. Een trein, rijdend over het spoor nabij Hoogeveen, werd het doelwit van een

geallieerd luchtaanval. Wat volgde was een dramatisch moment in de lokale oorlogsgeschiedenis, waarbij burgerslachtoffers vielen en het spoor symbool werd voor zowel de kwetsbaarheid als de moed van een regio in oorlogstijd.

### Het spoor als levensader én doelwit.

Tegen het einde van de Tweede Wereldoorlog werden spoor-lijnen in bezet Nederland steeds vaker aangevallen door de geallieerden.

Treinen vervoerden niet alleen goederen en Duitse troepen, maar ook gevangenen, dwangarbeiders en soms gewone burgers.

Het was een strategische zet om het Duitse transportnetwerk lam te leggen, maar het bracht ook grote risico's met zich mee voor wie toevallig aan boord was.

De trein die op 5 november 1944 Hoogeveen passeerde, werd opgemerkt door jachtvliegtuigen van de geallieerde luchtmacht. Of men dacht dat er militair transport aan boord was, of dat het ging om een algemene verstoring van het spoorverkeer, is nooit met zekerheid vastgesteld. Wat wel zeker is, is dat de aanval dodelijke gevolgen had

### Ooggetuigen en slachtoffers

Onder de inzittenden bevonden zich ook burgers. Volgens verslagen uit de omgeving vielen er meerdere doden en gewonden toen de trein onder vuur werd genomen. Enkele wagons raakten in brand, anderen ontspoorde.

Lokale bewoners snelden te hulp, ondanks het gevaar van naschoten en mogelijke explosies. De dapperheid van deze mensen werd later vaak genoemd in herinneringen van overlevenden.

Een van de overlevenden, de toen 19-jarige Jannes de Vries uit Hollandscheveld, beschreef de aanval als "een regen van vuur uit de hemel". Hij herinnerde zich hoe mensen uit de trein sprongen, in de hoop dekking te vinden in de greppels naast het spoor. Niet iedereen had dat geluk.

### De impact op Hoogeveen

De treinbeschieting liet diepe sporen na in de gemeenschap. Niet alleen door de slachtoffers, maar ook door de angst die het zaaide. Hoogeveen, tot dan relatief gespaard gebleven van directe aanvallen, voelde de oorlog plots heel dichtbij. De aanval werd een vaak herhaald verhaal in de jaren na de bevrijding, een herinnering aan de dunne lijn tussen strategie en tragedie.

### Getuigen aan het woord

Interview met Jannes de Vries (1925–2011)  
Opgetekend in 2004 door de Historische Kring Hoogeveen

"We hoorden het geluid van vliegtuigen, laag, dreunend... Ik keek naar boven en wist: dit is fout. Even later begon het schieten. Alles ging in een flits. Ik dook onder de bank, maar de kogels sloegen dwars door het hout. Mensen gilden.

**IK DOOK ONDER DE  
BANK, MAAR DE  
KOGELS SLOEGEN  
DWARS DOOR HET  
HOUT.**

Sommigen sprongen uit de trein terwijl die nog reed. Ik zag een vrouw struikelen in het gras. Je kon niets doen behalve overleven."

Interview met  
Geesje Mulder (geb. 1932), ooggetuige uit Hoogeveen

Gesprek uit 1995, uitzending RTV Drenthe

"Mijn moeder had gehoord dat er iets gebeurd was bij het spoor. We zijn gaan kijken, ik weet nog dat het rookte, en dat de geur van olie en iets wat ik toen nog niet kende; verbrand metaal en iets... akeligs dat in de lucht hing. Er lag een jas in het gras, rood met bloed. Dat beeld vergeet ik nooit."

Interview met Henk Bos (1920–2002), verzetslid  
Fragment uit een privéarchief, vrijgegeven in 2000

"We wisten dat de geallieerden op alles schoten wat op transport leek. Maar dat er ook burgers in die trein zaten, dat maakten de berichten pas later duidelijk. Het was een harde les. Zelfs de bevrijding kwam met een prijs."



Ingekleurde impressie van die dag.



# 80 Lost Wings

## informatiepanelen ter ere van 80 jaar bevrijding



Foto Jacques Louwes



Foto Jacques Louwes

Op 22 december heeft Stichting Luchtoorlog Onderzoek Drenthe haar 80e Lost Wings informatiepanelen mogen onthullen. Dit informatiepaneel verteld het verhaal van de crash van B-17G Flying Fortress 42-37766 'Princess Pat' die op 22 december 1943 in het Lageveen, bij Zuidwolde, neerstortte. Van de tien Amerikaanse bemanningsleden kwamen er vier om het leven bij de crash. De andere zes bemanningsleden werden uiteindelijk allemaal gevangengenomen.

Na een woordje vooraf door voorzitter Rob Wethly sprak ook wethouder Albert Haar van Gemeente De Wolden een woordje. Vervolgens werd een persoonlijke boodschap van nabestaanden van Second Lieutenant Donald Frank 'Don' Lembcke, die helaas niet aanwezig konden zijn, voorgelezen door Yannic Wethly. Het eerste deel van de ceremonie werd vervolgens afgesloten met het blazen van de Taps door Herman Slatman, gevolgd door twee minuten stilte. Hierna volgde de onthulling, die ter ere kwam aan voorzitter Rob Wethly en wethouder Albert Haar. Als laatste volgde een bloemlegging door onder andere Stichting Luchtoorlog Onderzoek Drenthe en Stichting Veteranen Hogeveen.

Een bijzonder bloemstuk werd gelegd namens Sintermeertencollege in Heerlen. Twee weken voor de onthulling werden wij uit het niets gecontacteerd door een geschiedenisdocent van deze school. Zijn school en klas hadden een graf geadopteerd op het Amerikaanse Militaire Ereveld te Margraten. Zij hadden pas net te horen gekregen dat zij het graf van Second Lieutenant Maurice Wesley Mangis toegewezen hadden gekregen. De afstand stond helaas niet toe dat de docent of klas zelf aanwezig was, maar zij wilden wel graag een bloemstukje leggen. Ook hebben zij in de ochtend van 22 december een bloemstukje geplaatst bij de graven van zowel Second Lieutenant Maurice Wesley Mangis als Second Lieutenant Donald Frank 'Don' Lembcke, die naast elkaar op Margraten zijn begraven. Op deze manier zijn de twee locaties, zo'n 300 kilometer uit elkaar maar die door de geschiedenis inherent in connectie staan, weer met elkaar verbonden. En dat exact 82 jaar na dato!

Aansluitend werden de bezoekers uitgenodigd om mee te gaan naar het streekmuseum De Wemme, waar een mini-expositie was opgezet. Ook kon men hier opwarmen met een kopje koffie of thee en zelfgemaakt stukje taart.

Dit 80e Lost Wings informatiepaneel is de bekroning op dit bevrijdingsjaar voor Stichting Luchtoorlog Onderzoek Drenthe, maar is ook een grote mijlpaal voor Project 'Lost Wings'. Wat ooit in 2015 begon met het idee voor drie informatiepanelen rond Zwartemeer is ondertussen uitgegroeid tot het grootste project van zijn soort! Met Lost Wings informatiepanelen in zowel Nederland als Duitsland, verspreid over verschillende gemeentes, zijn wij uitermate trots met deze bijzondere mijlpaal.

Wij danken iedereen die ons gedurende de afgelopen tien jaar geholpen, ondersteund of aangemoedigd heeft. Ook de mensen met wie wij hebben mogen samenwerken in verschillende dorpen en gemeente, aan beide kanten van de grens, om een aantal Lost Wings informatiepanelen te realiseren danken wij. Zonder deze enthousiaste reactie en initiatieven zouden er nu geen 80 informatiepanelen staan!



Foto Jacques Louwes



Foto Jacques Louwes



Foto Jacques Louwes



# Wie ben ik?

Kun jij raden wie ik ben?

Ik geef je vijf hints – van algemeen naar duidelijk.

- 1** Ik werd geboren in 1896 en raakte al op jonge leeftijd gefascineerd door machines die konden vliegen.
- 2** Tijdens de Eerste Wereldoorlog groeide ik uit tot een van de meest succesvolle Duitse jachtvliegers.
- 3** Na de oorlog werd ik een beroemd stuntpiloot en speelde ik in films dankzij mijn vliegkunsten.
- 4** In de jaren '30 kreeg ik een hoge positie binnen de Luftwaffe, waar ik verantwoordelijk werd voor de ontwikkeling van nieuwe vliegtuigen.
- 5** Mijn naam wordt vaak verbonden met zowel technische vernieuwing als tragische persoonlijke druk, die uiteindelijk leidde tot mijn ondergang.



Wie ben ik?

