

6 maart 1944

Verlaten 'vliegend fort' stort neer in 't Veller

Na de crash van een grote Engelse Whitley bommenwerper in Marienvelde op 19 september 1940 en een kleinere Duitse Dornier op 10 oktober 1940 blijft de gemeente Ruurlo lange tijd gespaard van soortgelijke dramatische calamiteiten. Tot op 6 maart 1944 in 't Veller op de hoek Tolhutterweg en Strengendijk een zogenoemd 'vliegend fort' van de Amerikaanse luchtmacht neerstort, nadat het op de heenweg van een missie naar Berlijn is aangeschoten. De bemanning heeft het vliegtuig dan al per parachute verlaten en weet deels uit handen te blijven van de Duitsers.

Het vliegtuig dat op die 6^e maart 1944 neerstort in 't Veller is een B-17G van de USAAF (United States Army Air Forces), met het serienummer 42-40052. Vanwege zijn omvang en de enorme bommenlading die het kan vervoeren wordt de B-17 in de volksmond ook wel aangeduid als 'flying fortress', ofwel vliegend fort. Sinds de Amerikanen zich in de oorlog hebben gemengd vliegen met grote regelmaat enorme formaties van deze B-17's over ons land richting de Duitse industriegebieden.

De 42-40052 komt neer bij Ten Dolle (Strengendijk 36), nabij de hoek Strengendijk/Tolhutterweg. Als tijdstip van de crash wordt in het Verliesregister van het NIMH 12.10 uur genoemd. In een proces verbaal van de Marechaussee, Gewest Arnhem, Groep Lochem, Post Ruurlo, dd. 7 maart 1944, van de hand van Antonius Sprokkereef, is sprake van 'omstreeks 12.00 uur'. Hij baseert zich op informatie die hij heeft gekregen van buurtbewoners ter plekke. De genoemde tijden lijken echter twijfelachtig, want de bommenwerper is pas om 11.00 uur (Nederlandse tijd) opgestegen in Engeland. Het kan daarom niet amper een uur later zijn neergestort in Ruurlo, dat moet later zijn. Formatieleider Makowski meldt in MACR 2905 (MACR staat voor 'missing air crew report') dat hij het vliegtuig voor het laatst heeft gezien om 11.32 uur (Engelse tijd, in Nederland was het 12.32 uur) boven Bad Bentheim. Als exacte coördinaten noemt hij 52°18' NB, 7°09' OL. Motor 3 van 42-40052 was op dat moment door Flak afweergeschut in brand geschoten en de bommenwerper trok zich terug uit de formatie, om in noordwestelijke richting te verdwijnen. Het tijdstip van 12.45 uur die de Duitsers noteerden in KU 1110 Rapport als moment van de crash lijkt daarom waarschijnlijker.

In de voorhoede

De 42-40052 maakt deel uit van de 92 Bomb Group (92BG). 92BG had als bijnaam 'Fame's Favoured Few' (de enkelen voor wie roem is weggelegd) en telde in totaal vier squadrons (325BS, 326BS, 327BS en 407BS). Upson en zijn bemanning behoorden tot 326BS volgens het Missing Air Crew Report (hoewel in Field Order 296 407BS wordt genoemd). Zowel 326BS als 407BS waren gelegerd op het vliegveld Podington, westelijk van Cambridge.

Alle vier squadrons binnen 92BG nemen op die dag begin maart 1944 met in totaal 34 bommenwerpers deel aan een bombardementsmissie naar Berlijn. Volgens de (incomplete) Field Order 296 vertrekt de formatie om 10.00 uur (11.00 uur Nederlandse tijd) vanaf de Britse kust. Het was helder weer die dag, 'smooth and clear'. In totaal stijgen er die dag maar liefst 730 bommenwerpers op van verschillende vliegvelden in Engeland richting Duitse hoofdstad, waarvan er 69 verloren zullen gaan. De formatie wordt begeleid door een groot

aantal jachtvliegtuigen, vooral van het type P-38 van Lockheed en P-47 van Republic, om Duitse jagers op afstand te houden.

Voor 92BG zijn met name de kogellagerfabrieken in Erkner als doelwit aangewezen, 25 km oostelijk van Berlijn. Het secundaire doel is een station in de buurt van de Friedrichstrasse en het aangrenzende industrieterrein. Uiteindelijk worden de bommen afgeworpen op dit secundaire doel, vanwege de bewolking boven Erkner. De groep maakt daarbij voor het eerst gebruik van de nieuwe M-17s brandbommen.

92BG vormt de voorhoede van de formatie die richting Berlijn vliegt. Direct na de formatieleider, de 42-31529 van Makowski/Griffin, is Upson de eerste op de linkerflank. Van de zeven bommenwerpers die de directe voorhoede vormen gaat de 42-40052 van Upson verloren, nog eens vier anderen raken beschadigd maar weten de thuisbasis in Podington weer te bereiken.

De 42-40052 is dus al op de heenreis naar Berlijn aangeschoten, door Flak afweergeschut. Dat moet in de buurt van Hengelo zijn geweest, waarbij in eerste instantie motor 3 in brand raakte. Co-piloot Frank W. Hilger schrijft in het Casualty Report dat de brandbommenlading in het toestel in de buurt van Hengelo explodeerde waarna iedereen er in die omgeving uitsprong. De meeste vliegers landden in de buurt van Almelo. Het toestel vloog daarna onbemand in zuidelijke richting en crashte uiteindelijk bij Ruurlo.

Een kleine kanttekening: in het verslag van de missie van de 92nd USAAF-USAF Memorial Association (zie <http://92ndma.org/missions/44306berlin.htm>) wordt niet gerept van een vliegtuig dat op de heenweg naar Berlijn verloren is gegaan. Op de weg terug naar Engeland is wel sprake van vier bommenwerpers die worden neergeschoten. Mogelijk zijn er hier fouten geslopen in de rapportage.

Om iets voor tweeën Nederlandse tijd bereikt de formatie Berlijn, twintig minuten later vindt het bombardement plaats. Om 15.35 uur (16.35 uur Nederlandse tijd) keren de bommenwerpers terug op hun basis, dat wil zeggen zonder Upson en zijn bemanning. De terugweg verloopt dus aanzienlijk sneller, omdat de vliegtuigen zonder hun bommenlast een hogere snelheid kunnen bereiken.

In krijgsgevangenschap

De 42-40052 heeft als romPCODE de lettercombinatie PY-X en het vliegtuig is op 30 december 1943 afgeleverd vanuit Down Field in Amerika. Om precies te zijn gaat het om een bommenwerper van het type B-17G-10-VE van Boeing. De totale bemanning van een B-17G bestaat uit tien personen en dat geldt ook voor de 42-40052. Het gaat om Wallace C. Upson (piloot), Frank W. Hilger (co-piloot), William E. (Bill) Thompson (navigator), Robert (Bob) Dorgan (bommenrichter), Maurice Hargrove (boordwerktuigkundige, rugkoepelschutter), William (Bill) Bishop (buikkoepelschutter), Reece Walton (zijschutter rechts), Neal Persons (zijschutter links) Bradley Standlee (staartschutter) en Lewis W. Schulz (radiotelegrafist en boordschutter).

De gehele bemanning van de 42-40052 heeft het vliegtuig per parachute weten te verlaten. Van hen worden vervolgens met zekerheid door de Duitsers als krijgsgevangene afgevoerd: Upson, Thompson, Bishop, Schultz en Walton (zij worden door de Duitsers genoemd in KU 1110). Upson komt terecht in Stalag Luft 1, een krijgsgevangenkamp voor geallieerde vliegers met de rang van officier nabij Barth. Stalag is de afkorting van Stammlager, Luft verwijst naar de vliegeniers die hier gevangen werden gehouden. Op 30 april 1945 wordt het

kamp bevrijd door de Russen en worden de manschappen gerepatrieerd. Stalag 1 was speciaal bedoeld voor officieren, vandaar dat naast Upson ook Thompson daar terecht komt.

Bishop, Schultz en Walton worden afgevoerd naar Stalag Luft 4 (B), in de buurt van Grosstychow in Pruisen (het huidige Tychowo in Polen). Stalag Luft 4 wordt op 5 februari 1945 bevrijd door Engelse troepen. Of Bishop, Schultz en Walton er dan nog verblijven is niet bekend, de gevangenen in dit kamp worden namelijk getransporteerd naar Wobbelin bij Ludwigslust en later naar Usedom bij Savenmunde.

Naar Zwitserland

Hilger schrijft in het Casualty Report dat hij samen met Dorgan, Standlee en Persons bevrijd gebied heeft weten te bereiken. Op de site van wwii-pows.mooseroots.com en ww2pow.info wordt Persons genoemd als krijgsgevangene, zonder dat vermeld wordt waar hij is geïnterneerd. Volgens de site van 92BG wordt ook Standlee krijgsgevangen gemaakt, maar ook dat moet een foutieve meldingen zijn.

In een Franse lijst van de Air Forces Escape & Evasion Society worden de volgende Amerikanen van de 42-40052 vermeld als ontsnapt, waarna ze Zwitserland als (tijdelijk) eindpunt weten te bereiken:

Nr. 76 Neal W. Persons 6-03-1944 Hengelo - Suisse

Nr. 128 Frank W. Hilger 6-03-1944 Hengelo – Suisse

Nr. 135 Bradley J. Standlee 6-3-1944 Hanganloo – Suisse.

De lotgevallen van Hargrove zijn vrij onduidelijk. Volgens amaricanairmuseum hoort ook hij bij de vliegeniers die krijgsgevangen zijn gemaakt. Volgens de site van 92BG is hij echter aan de Duitsers ontkomen en uiteindelijk in Zwitserland terecht gekomen. Dat laatste lijkt het meest waarschijnlijk, want van Hargrove is geen spoor te vinden als krijgsgevangene (POW).

Dorgan weet in ieder geval Zwitserland te bereiken en wordt daar samen met Hilger geïnterneerd in de buurt van Montreux. Helaas komt Dorgan hier alsnog om het leven tijdens zijn internering. In MACR 2905 meldt Hilger dat Dorgan medio juli 1944 tijdens een uitstapje/cafébezoek in Montreux om circa 23.00 uur wordt gearresteerd door de Militaire Politie. Deze vertellen hem dat Dorgan had beweerd dat hij een 'date' had en daarom, lichtelijk aangeschoten, had geweigerd hun bevel op te volgen om naar het verblijf van de Amerikanen in Glion terug te keren (zo'n 2 km van Montreux). Daarop werd Dorgan door de MP's gearresteerd en opgesloten in een cel in Montreux, met de boodschap aan de gevangenebewaarders om hem de volgende ochtend om 8.00 uur weer vrij te laten. De volgende ochtend werd hij echter dood aangetroffen op bed, met de deken en zijn jas deels verbrand. Hilger is verteld dat Dorgan op weg naar de cel nog een sigaret had gebietst en een vuurtje had gekregen van een van de MP's. Mogelijk was hij met die brandende sigaret in slaap gevallen, waarna zijn deken en zijn jas in brand raakten. Hij zou door verstikking om het leven zijn gekomen. De Zwitserse bewakers proberen de volgende ochtend het te doen lijken alsof het zelfmoord is, maar Hilger verklaart ervan overtuigd te zijn dat Dorgan daarvoor geen enkele reden had. Zijn cel bevond zich onderin een gebouw in de kelderruimte, waardoor zijn eventuele hulpgeroep mogelijk niet was gehoord. Lotgenoten uit Glion ontkennen dat Dorgan dronken zou zijn geweest. Dorgan wordt in Münsingen ten zuiden van Bern (Zwitserland) begraven op een Amerikaanse begraafplaats, in aanwezigheid van zo'n 15 tot 20 landgenoten uit Glion.

Bemanning

Wallace C. Upson

piloot (pilot)

eerste luitenant (first lieutenant)

servicenummer USAAF: O 677168

geboren: 26 december 1921 in Reno (Washoe County, Nevada)

overleden: 30 maart 2015 in Woodland (Cowlitz County, Washington)

gehuwd (na de oorlog) met Barbara Upson

Frank W. Hilger

co-piloot (co-pilot)

tweede luitenant (2nd lieutenant)

servicenummer USAAF: O 812993

afkomstig uit Pittsburgh (Pennsylvania)

gehuwd met Edna Lee Hilger

William E. Thompson

navigator (navigator)

tweede luitenant (second lieutenant)

servicenummer USAAF: O 688484

geboren op 16 november 1921

afkomstig uit Staten Island (New York)

Maurice Hargrove

boordwerktuigkundige, rugkoepelschutter (Flight engineer/top turret gunner)

stafsergeant (staff sergeant)

servicenummer USAAF: 38185164

afkomstig uit Kelly (Louisiana)

gehuwd met Margaret R. Hargrove

William W. (Bill) Bishop

buikkoepelschutter (Ball turret gunner)

sergeant (sergeant)

servicenummer USAAF: 36645201

afkomstig uit Chicago (Illinois)

Lewis W. Schultz

radiotelegrafist en schutter (radio operator gunner)

geboren in 1922

servicenummer USAAF: 15016828

geboren op 15 juli 1922

afkomstig uit Mingo Junction (Ohio)

op 22 januari 1941 in dienst gekomen

Reece Burl Walton

rechter zijschutter (right waist gunner)

servicenummer USAAF: 17075635

geboren 14 juni 1923 in Treece, Cherokee County (Kansas)

afkomstig uit Joplin (Missouri)

overleden in 1994 in Jasper (Missouri)

in 1956 getrouwd met Clara Iris Rico

7 juli 1942 in dienst gekomen

Robert E. (Bob) Dorgan

bommenrichter (bombardier)
eerste luitenant (1st lieutenant)
servicenummer USAAF: 0-741307
afkomstig uit Chicago (Illinois)

Neal Warren Persons

linker zijschutter (left waist gunner)
sergeant (Sergeant)
servicenummer USAAF: 37548216
afkomstig uit St. Paul (Minnesota)
overleden in 1984 in San Diego
in 1956 getrouwd in Californië met Nelda Easterwood

Bradley J. Standlee

staartschutter (tail gunner)
sergeant (sergeant)
servicenummer USAAF: 37506338
afkomstig uit Oronogo (Missouri)
geboren op 5 juni 1917
overleden 1 september 2002

Podington

Met de aanleg van het vliegveld Podington (zo'n 20 km noordoostelijk van Northhampton) werd al in de loop van 1940 begonnen, maar pas in augustus 1942 werd het daadwerkelijk in gebruik genomen als satellietbasis van het nabij gelegen Chelveston in Bedfordshire. In september 1942 werd het door de RAF ter beschikking gesteld aan de Amerikaanse USAAF en met 15BS deden de eerste zware bommenwerpers er hun intrede. Vanaf januari 1943 maakte dit squadron plaats voor 92BG. Het vliegveld telde drie elkaar kruisende landingsbanen, waarvan de kortste een lengte had van slechts 1000 meter. Door de ongelukkige ligging bleek een grotere lengte niet haalbaar. Op 20 mei 1944 voltrok zich op het vliegveld een ramp, toen als gevolg van slecht zicht twee B-17 bommenwerpers op elkaar botsten. Daarbij kwamen 21 mensen om het leven, terwijl de landingsbaan zwaar werd beschadigd.

Nadat de Amerikanen de basis aan het eind van de oorlog hadden verlaten werd het aanvankelijk gebruikt als locatie voor opslag en reparaties door het Britse ministerie van Defensie. In de jaren zestig werd het terrein verkocht en kwam het in particuliere handen. Sinds 1966 wordt het terrein gebruikt voor dragracing, een sport waarbij twee auto- of motorcoureurs het vanuit stilstand tegen elkaar opnemen over een korte afstand. In die hoedanigheid is het omgedoopt tot 'Santa Pod'.

<http://www.americanairmuseum.com/place/293>

https://en.wikipedia.org/wiki/RAF_Podington

<http://www.abct.org.uk/airfields/airfield-finder/podington/>



Luchtfoto uit 1947 van het vliegveld Podington (www.americanairmuseum.com)



Een B-17 Flying Fortress op het vliegveld Podington www.americanairmuseum.com)

B-17G

De B-17 was een zware viermotorige bommenwerper van Boeing dat in zijn modernste uitvoering plaats bood aan tien bemanningsleden. Vanwege de aanwezigheid van zes schutters met in totaal 13 Browning machinegeweren werd het vliegtuig vaak aangeduid als 'flying fortress', vliegend fort. Het eerste prototype werd al in 1935 gebouwd, de serieproductie kwam in 1939 op gang. In de loop van de tijd werden er in totaal zeven varianten gebouwd, van B-17A tot en met B-17G. De laatste had bijvoorbeeld ook een geschutskoepel aan de onderzijde. Een belangrijk element waren ook de zelfdichtende brandstoftanks, waardoor de B-17 veel minder kwetsbaar was voor vijandelijk vuur.

De B-17G had een lengte van 22,6 meter en een spanwijdte van 31,6 meter. De maximale bommenlading bedroeg 4360 kg, voor niet al te lange afstanden. De kruissnelheid bedroeg zo'n 290 km/uur, zonder belading kon het vliegtuig wel een topsnelheid halen van 460 km/uur. Het vliegtuig had een actieradius van 3200 km (bij een middelmatige bommenlast) en de maximale vlieghoogte bedroeg dan ruim 7,5 km.

In de loop van 1942 werden steeds meer B-17's vanuit Amerika naar Groot-Brittannië overgebracht om deel te nemen aan de bombardementen op Duitsland. Om de precisie van de bombardementen te vergroten waren de B-17's uitgerust met een zogenoemd 'Norden richtapparaat' (Norden Bombsight), een naar de aarde gericht optisch vizier dat was verbonden met een apparaat waarmee de afstand kon worden berekend. Op die manier konden tijdstip en plaats waarop de bommenlading gelost moest worden precies worden bepaald. Het apparaat kon echter alleen bij daglicht worden gebruikt.

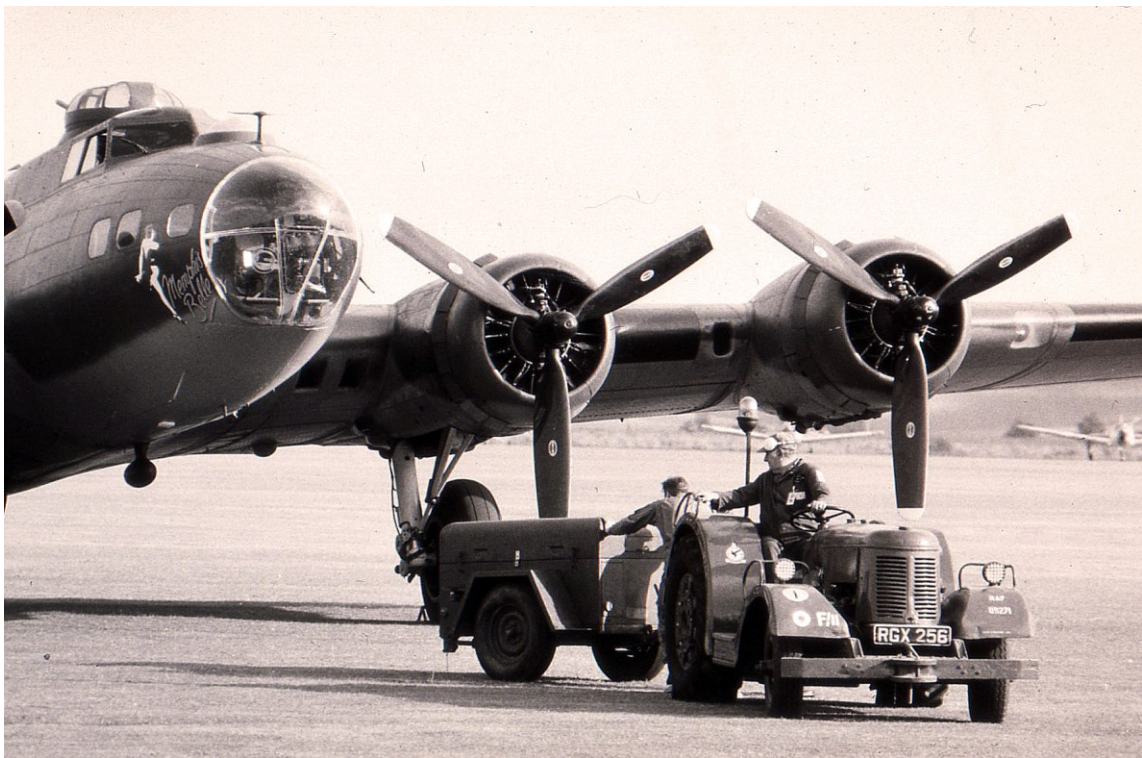
Na de oorlog deed het vliegtuig nog tot 1955 (in sommige landen nog langer) dienst als transportvliegtuig en (foto)verkenner voor lange afstanden. In totaal werden er zo'n 12.700 B-17's gebouwd.

<http://www.boeing.com/boeing/history/boeing/b17.page>

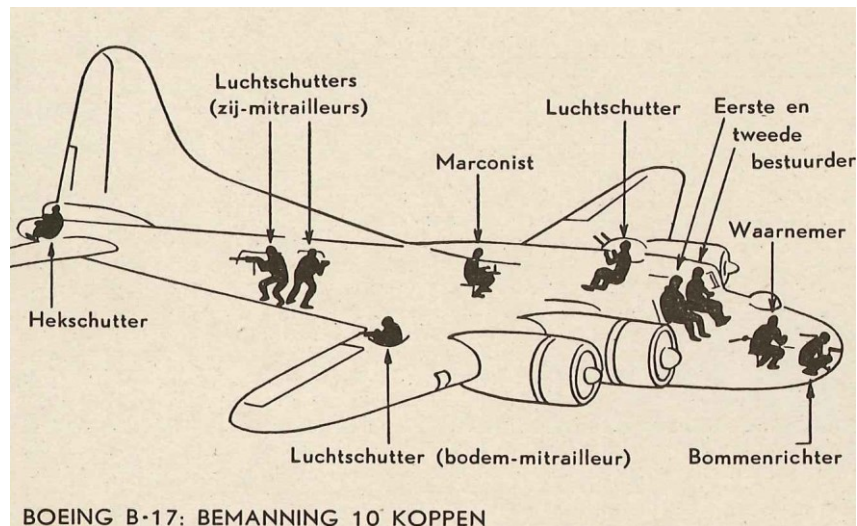
<http://www.aviation-history.com/boeing/b17.html>



Een B-17 bommenwerper bezig met zijn landing (commons.wikimedia.org)



Een B-17 bommenwerper zoals die nog altijd valt te bezichtigen op het museumvliegveld Duxford (Wim en Peter Rhebergen)



Schematische weergave van een B-17, met de posities van de bemanningsleden

92 Bomber Group

92BG wordt in augustus 1942 vanuit Amerika overgevlogen naar Engeland, om zich voor te bereiden op de strijd tegen Duitsland. Aanvankelijk wordt 92BG gestationeerd op het RAF-vliegveld Bovingdon, in januari 1943 volgt de verhuizing naar RAF-vliegveld Alconbury. Per 15 september 1943 wordt 92BG overgeplaatst naar het RAF-vliegveld Podington en dat blijft de thuisbasis tot juni 1945. Aanvankelijk is 92BG uitgerust met B-17^E bommenwerpers, later worden deze vervangen door het nieuwe en verbeterde type B-17G.

Aan het eind van de oorlog had 92BG deelgenomen aan meer dan 300 missies boven Duitsland, terwijl het ook betrokken was bij de strijd in Normandië na de geallieerde inval op 7 juni 1944. In totaal gingen bij deze missies 154 vliegtuigen verloren. In juni 1945 wordt 92BG gedeactiveerd en teruggetrokken naar Amerika. Daar wordt het een jaar later weer nieuw leven ingeblazen. In 1950 wordt het overgevlogen naar Japan, om van daaruit deel te nemen aan de oorlog in Korea.

<http://92ndma.org/92nd/index92.html>



Embleem van 92 Bomber Group (https://en.wikipedia.org/wiki/RAF_Podington)

Gewond bij eerdere missie

Eerder, op 26 november 1943, vliegt Upson als co-piloot onder piloot Makowski tijdens een missie naar Duitsland (zowel Misburg als Bremen worden genoemd als doelwit). Als ze hun bommenlast afwerpen raken ze verzeild in een aanhoudend spervuur, waarbij Upson gewond raakt. Het rapport spreekt van “five 20 mm wounds in left forearm, neck across Adam’s apple and across left eye. Left leg also wounded”. Vertaald: “vijf wonden van 20 mm in de linker onderarm, de nek tot de adamsappel en bij het linkeroog. Linker been ook gewond”. Makowski raakt zelf licht gewond aan zijn rechterhand. Een ander bemanningslid, staartschutter sergeant Carl O. Atteberry, komt tijdens die missie om het leven door gebrek aan zuurstof. Zowel Upson als Makowski krijgen daarna gelegenheid om te herstellen van hun verwondingen, pas op 11 februari 1944 komen we beide namen weer tegen tijdens een bombardementsmissie naar Duitsland.

<http://92ndma.org/missions/loss43n26.htm>

Het proces-verbaal van Sprokkereef

“Den zesden Maart van het jaar 1944, te omstreeks 13 uur werd aan de Marechausseekazerne per telefoon kennis gegeven dat in de buurtschap de Heurne te Ruurlo een vijandelijk vliegtuig was omlaag gestort. Terstond heb ik, ANTONIUS SPROKKEREEF, Opperwachtmeester tevens onbezoldigd rijksveldwachter, behorende tot opgemelde groep Lochem-post Ruurlo, mij per rijwiel daarheen begeven en bij aankomst bleek mij, dat op een onbezaaid stuk bouwland, gelegen aan een zandwegje achter de boerderij van D.W. te Kieft, wonende wijk O.52 te Ruurlo, een vier motorig vliegtuig lag, hetgeen grootendeels was vernield. Eenige Deutsche militairen waren bij mijn aankomst bezig de voornaamste voorwerpen van dat vliegtuig afkomstig bij elkaar te brengen en in een vrachtauto te laden. Deze deelden mij mede dat het een Amerikaansch vliegtuig was en dat de piloten allen waren verdwenen. Verder vernam ik van de bewoners uit die buurt dat bedoeld vliegtuig omstreeks twaalf uur daar was neergestort, zonder in brand te geraten. Terstond is door mij relatant den Heer Burgemeester van Ruurlo alsmede den Heer Groepscommandant met het geval in kennis gesteld. De bewaking van dat vliegtuig is door de Deutsche Wehrmacht verricht. Persoonlijke ongelukken hadden hierbij niet plaats en de aangerichte schade is gering. Waarvan door mij Opperwachtmeester op afgelegden ambtseed persoonlijk dit procesverbaal is opgemaakt en geteekend.

Gesloten te Ruurlo 7 maart 1944

A. Sprokkereef.”

Overige bronnen:

- <http://www.americanairmuseum.com/mission/810>
 - <http://92ndma.org/missions/44306berlin.htm>
 - www.wwii-pows.mooseroots.com
 - [ww2pow.info](http://www.ww2pow.info)
 - MACR 2905
 - Wim en Peter Rhebergen, ‘Vermist boven de Achterhoek’ (Uitgeverij Lunet, Naarden, 1991)
 - Sandrina Hadderingh en Jan Oonk, ‘Voor altijd 21’ (Mr. H.J. Steenbergen Stichting, Doetinchem, 2015)
 - Peter Monasso/AVOG
- Jan Oonk, maart 2018*