



DE 48 **NEERGESTORTE** **TOESTELLEN** VAN HET AVOG-CRASH-MUSEUM

"Het was ne zwatten. Den Duitser prikte n'm met geweer in de rugge. Hee had ne learne bokse an, woar ne stekker uut hing. Vief waar'n d'r dood, moar den zwatten en twee aanern hem't oaverlaefd. (Het was een neger. De Duitser prikte hem met het geweer in de rug. Hij had een leren broek aan, waar een stekker uit hing. Vijf waren dood, maar die neger en twee anderen hebben het overleefd).

Jan Geerdinck, samen met Peter Monasso de oprichters van de AVOG.

In prachtig Achterhoeks herhaalt Jan Geerdinck een ooggetuigenverslag van een oude vrouw, die de crash van een B-26 beschrijft. Maar liefst 260 van dat soort gevallen onderzochten Jan en zijn makker Peter Monasso. Resultaat: een indrukwekkend archief en een liefdevol opgezet museum nabij het Gelderse Winterswijk.

Jan ontvangt ons in de bibliotheek van het museum, waarvan de wanden bedekt zijn met boeken. Titels: Focke Wulf, Air War over Europe, Adolf Galland, Fortress Squadrons. Plus de nodige mappen en dozen. Een gigantische roterende dossierkast bevat de enorme hoeveelheden documenten die alle bestuurde rampen hebben opgeleverd. Correspondentie met de autoriteiten, maar ook met ooggetuigen en overlevenden.

“Ach, waar moet ik beginnen?”, zucht Jan. “Elke crash is een verhaal op zich. Destijds natuurlijk, maar ook na de oorlog. Gemiddeld doen we twee jaar over het volledige ontrafelen van het verhaal. De opgraving

is daar maar een onderdeel van. Tijd gaat er vooral zitten in het speurwerk vooraf. De vraaggesprekken met getuigen, het afzoeken van de landerijen.”

Medewerking

De landbouwers onder wier grond de resten van de toestellen liggen werken over het algemeen zeer goed mee. De AVOG laat de vindplek dan ook verzorgd achter. Ze huren een loonwerker in om nieuw gras in te zaaien en zetten er zelfs een afrastering omheen, die pas wordt weggehaald als de natuur zich weer hersteld heeft. Alleen het milieu speelt de aeronautische archeologen de laatste jaren parten. “Als je maar een schop in de grond steekt, komen er vijf, zes ambtenaren uit de bosjes rennen”, zegt Jan grappshalve. “Begrijpelijk, maar wel lastig. Gelukkig zit het meeste werk erop. We hebben de Achterhoek nu wel in kaart. De grote onderdelen zijn geborgen en wat er nog in de grond zit is de moeite niet meer. Denk overigens niet dat we in al die 48 gevallen groot

spul naar boven hebben gehaald. Zeker niet, soms was het niet meer dan drie, vier broekzakken met onderdeeltjes.”

Engelsen en Amerikanen

Elke dag brengt weer nieuwe verrassingen. “Pas een paar weken terug kwamen we bijvoorbeeld achter het geheim van de hangmat. Bij het wrak van een Handley Page Hampden vond men ooit zo'n ding. Groot raadsel. Tot iemand onlangs vertelde dat die dingen wel 'geleend' werden van de Royal Navy. Tijdens de soms twaalf uur durende bombardementsvluchten hingen de vliegers zo'n ding ergens op, en konden ze een-voor-een even wat rust vinden. Bizarre gedachte dat zo'n RAF-vlieger wellicht op vijf kilometer hoogte de dood gevonden heeft in een hangmat.”

De interesse bij Jan is ontstaan door de onderduikers die in de oorlog bij zijn ouders verbleven. Wel twintig man. “Het is nu bijna niet meer voorstelbaar, maar dit was een uitgestrekt bosgebied, met vele open plekken en houtwallen. Ondoenlijk voor de Duitsers om

1 Kleding van parachutezijde. 2 Overzicht van de uitgebreide motorencollectie. 3 Linksboven het staart-navigatielicht van het toestel. 'Philips Eindhoven' staat erop. 4 Duitse toestellen hadden een uitgebreide eerste-hulpkit aan boord, waarin deze driehoekige verbanddoek met een prachtig getekende gebruiksaanwijzing.



Hereniging met een helm

De Duitsers, daarvan hebben er maar weinigen overleefd. Engelsen en Amerikanen komen in flinke aantallen. Soms leidt de vondst van een wrak tot bijzondere ontmoetingen. Talloze gewezen vliegers en familieleden van gesneuvelde piloten, hebben al de weg naar Lievelede gevonden.

De Texaan David Gaston Alford kreeg in 1978 van de heer Overkamp zijn vliegmuts terug die hij meer dan dertig jaar geleden verloor. Hij was in 1944 als twaalfde man aan boord van een B-17 Flying Fortress gegaan om een nieuwe geheime Mickey-radar uit te proberen. Zijn toestel bereikte Engeland nooit meer, maar gelukkig overleefde de Amerikaan de crash.

Hij bood bij zijn bezoek zijn excuses aan voor de puinhoop die zijn gebruklante B-17 van de akkers van de familie Overkamp gemaakt had, en had zelfs geld voor schadevergoeding bij zich. Daar wilde men natuurlijk niks van weten. "Kom moar met noar binn veur ne komme koffie", was het antwoord.

Een van de weinige Duitse vliegeniers die wij konden opsporen was Hauptman Ney. Tekenend voor het droeve lot van Duitse jachtvliegers was het feit dat hij aan zijn crash in de Achterhoek een dwarslaesie overhield, hetgeen voor hem overigens geen beletsel vormde nog burgemeester van het eiland Borkum te worden.

hier iemand te snappen, want dekking was zó gevonden. Na de oorlog kwamen vele van die onderduikers nog wel eens buurten en als jongen hoorde ik dan al die verhalen aan. Zo is het gaandeweg gegroeid. Bij mijn maat Monasso is het anders gegaan: die zwierf als botanicus door de moerassen hier in de Achterhoek, en is toen een keer op een vliegtuigonderdeel gestuit. We zijn gaandeweg begonnen met verzamelen en dat is flink uit de hand gelopen."

Een commerciële operatie? "Allerminst. We vragen sinds een paar jaar drie euro entree, maar dat is gezien de grote ruimte nog niet eens voldoende voor de stookkosten. Nee, dit is liefdewerk. Mooiste vind ik dan ook om schoolklassen rond te leiden. Daar hebben we er zo'n vijftien van per jaar. Die kinderen worden gaandeweg steeds stiller, zo dichtbij komt opeens die oorlog. Zo dichtbij het dorp of de boerderij waar ze nu nog wonen. Ja, dat geeft veel voldoening."

Veel is blijven zitten

Alle drukte die nu in 'het westen' gemaakt wordt over hedendaagse bergingen komt Jan een beetje overdreven voor. "Ja, als de autoriteiten de subsidiekraan opendraaien, wordt alles niet alleen stukken bureaucratischer, maar ook duurder. Dan ruiken alle betrokkenen opeens geld. Wij deden het zonder subsidie en altijd low-profile, maar wel professioneel. Soms deden we jarenlang onderzoek, voordat we gingen graven. Vragen, vragen, kijken, en zoeken. Door de

ruilverkaveling is het landschap nogal veranderd, dus ooggetuigenverslagen zijn niet altijd betrouwbaar."

Medewerking van de autoriteiten is er op z'n zachtst gezegd niet altijd. "Het was ook wel eens pijnlijk, die houding van de officiële zijde. Zo hebben wij keurig contact gezocht met de bevoegde instanties als we ergens stoffelijke resten vermoedden. Eén keer is er toen iemand geweest die wat menselijke delen heeft meegenomen, maar die heeft nooit meer iets van zich laten horen. Terwijl hij wel aankondigde terug te komen met een KLu-Bergingsdienst om onder andere de lijkdelen te bergen. Daar is nooit iets van terechtgekomen. Feit is nu dat er ter plaatse nog steeds resten van de vermiste vliegenier in de grond zitten. Wij mogen er niet mee aan de gang, maar van officiële zijde is er verder niemand die zich erom bekommert. Alleen lees je dan een paar maanden later in de krant een interview met dezelfde functionaris, die gewag maakt van 'gesleep met botten in Edah-tassen door onbevoegde particulieren'. Dat doet wel pijn, als je zo zorgvuldig bezig bent en dat dan leest."

Jan schudt zijn hoofd. "Zo hebben we ook jarenlang gestreden om de bijzondere schuivenmotor van een Typhoon hier terug te krijgen, die stond te verstoffen in een rijksdepot. De betreffende crash bij Winterswijk van de Rhodische piloot Peter Green was door de AVOG uitgebreid onderzocht en gedocumenteerd. Pas de huidige minister Kamp persoonlijk heeft gezorgd dat dit bijzondere relikwie hier nu weer op Achterhoekse bodem teruggekeerd is. Alleen jammer dat men destijds zelfs geen moeite heeft gedaan om de motor schoon te maken. Nu kwam er nog anderhalve kruiwagen zand uit, en had de corrosie ernstig toegeslagen. Dat was bij ons niet gebeurd."

Uit Jans woorden maak je heel wat 'westers' dédain op voor 'wat die kereltjes uit de Achterhoek daar aan het klungelen zijn'. Je hoeft maar één keer daar in dat prachtige, welverzorgde museum in Lievelede te gaan kijken om te zien dat die houding nergens op gebaseerd kan zijn.

AVOG CRASH MUSEUM
EURDPAWEG 34
LIEVELDE (10 KM VAN WINTERSWIJK)
TEL: (0544) 46 14 80
ADRES SITE: WWW.FIETSTOCHTEN.TMFWEB.NL/CRASH.HTML

FOTOGRAFIE: GOOF BAKKER EN FRANK MINK

1

1 Onderstel van een Short Stirling. 2 De familie van een gesneuvelde Mosquitovlieger van Pools/Canadese komaf was zo onder de indruk van het museum dat men zijn medailles en zijn originele logboek ter beschikking van de AVOG stelde. De laatste invoering van 4 februari 1945 luidt: NYR, not yet returned.

