

HEINZ!

STICHTING BUNKER DORP



HET HALFJAARLIJKSE MAGAZINE:
"HEINZ!"

EEN NATUURRIJKE PLEK VOL
HISTORIE EN UNIEKE VERHALEN



EDITIE 2024-1

INHOUD

Inleiding	2
Missie overdag van nachtjagers tegen zware Amerikaanse bommenwerpers	4
Activiteiten in Bunkerdorp	16
Kettenkrad aan de Hoeverweg	19

INLEIDING

Dit is het eerste halfjaarlijkse magazine van de Stichting Bunkerdorp, "Heinz!" genaamd. Het magazine draagt de naam van Unteroffizier Heinz Vinke: een van de bekende piloten die vanaf Bergen verschillende overwinningen zou behalen. Circa zeventien van zijn overwinningen kunnen gelinkt worden aan inzet vanaf Bergen.



HEINZ VINKE

'Heinz Vinke werd door een van zijn vrienden beschreven als een vrolijke, actieve knaap en betrekkelijk ongecompliceerd mens. Bij zijn collega's was hij zeer gezien: hij was altijd goed geluimd, kameraadschappelijk en zeer mededeelzaam. Kaartspelen kon hij als de beste. In het gevecht was Heinz Vinke koelbloedig en efficiënt.'¹

Uiteindelijk is hij een van de meest succesvolle piloten van de Nachtjagd met 54 overwinningen. Daarbij kreeg hij op 19 september 1943 het Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes. Op 27 april 1944 zou hij postuum het Eichenlaub bij het Ritterkreuz toegekend krijgen. Het Eichenlaub werd boven het Ritterkreuz bevestigd en bestond uit metalen eikenbladeren en werd binnen de Luftwaffe uitgereikt na veertig luchtoverwinningen.

Het thema van dit nummer is geïnspireerd op "Masters of the Air": de derde miniserie van Tom Hanks en Steven Spielberg over de Tweede Wereldoorlog naar het gelijknamige boek uit 2017 dat de luchtoorlog als onderwerp heeft. Op de voorpagina een beeld uit de serie waarin manschappen van een Flak 88 mm geschut zich in een Nederlands landschap naar hun geschut spoeden om de overvliegende B-17's (vliegende forten) onder vuur te nemen. Vergelijkbare scènes moeten zich bij het Bunkerdorp, hoewel het hier om kleiner afweergeschut ging (20 tot 37 mm), ook hebben afgespeeld als alarm werd geslagen met vijandelijke toestellen in aantocht.

¹ Jansen, Ab A., Wespennest Leeuwarden, deel II, Baarn 1976, p. 45.



De miniserie geeft een goed beeld van wat de bemanningen hebben doorgemaakt tijdens hun missies overdag. Het artikel in dit themanummer gaat dan ook over een gevecht overdag bij Texel waarbij twee groepen Bf110's van het Nachtjagdgeschwader 1 van de vliegvelden Leeuwarden en Twente betrokken waren met uiteindelijk ook een rol voor vliegveld Bergen. Het gevecht doet erg denken aan de scènes zoals die in de miniserie naar voren komen. Verder in dit nummer een impressie van de eerste werkzaamheden van Stichting Bunkerdorp waaronder de activiteiten rond de eerste openstelling ooit op 25 mei 2024 tijdens Bunkerdag.

MISSIE OVERDAG VAN NACHTJAGERS TEGEN ZWARE AMERIKAANSE BOMMENWERPERS

Terwijl de Engelsen geloofden in de bombardementen in de nacht, geloofden de Amerikanen in bombardementen overdag in gesloten formatie onder begeleiding van hun jagers. In eerste instantie konden de jagers echter niet zover meevliegen waardoor de groepen Amerikaanse bommenwerpers kwetsbaar waren. De Engels Amerikaanse verdeling betekende dat Duitsland dag en nacht het doelwit kon zijn van de bombardementen van de geallieerden en ook dat de inzet van de Luftwaffe flink omhoog moest. Daarnaast waren de Amerikaanse bommenwerpers groter en beter verdedigd. Zo was de bewapening omvangrijker met een zwaarder kaliber en werd de buik in tegenstelling tot de Engelse bommenwerpers beschermd door een koepel.

Als noodoplossing moesten de Nachtjagers ook overdag gaan deelnemen aan het afweren van de Amerikaanse aanvallen. Hiervoor waren de Bf110's echter te traag en ze waren er niet of ongeschikt voor bewapend. Eenvoudigweg was overdag aanvallen echt iets anders dan 's nachts waardoor het leek alsof ze opgeofferd werden en gevoelige verliezen traden dan ook op. Zo werd de zeer succesvolle Ludwig Becker vermist tijdens zijn eerste missie overdag ten noorden van Schiermonnikoog. Al waren er ook successen. Zo haalden op 4 maart nachtjagers drie zware bommenwerpers neer overdag: een bijzonderheid. Uiteindelijk zouden nachtjagers tijdens missies overdag aan het westelijk front tijdens de Tweede Wereldoorlog 130 zware Amerikaanse bommenwerpers neerhalen. ²

² Boiten, Theo E. W., The Nachtjagd War Diaries, volume one, Walton-on-Thames 2008, p. 5.





B-17

Het ging hier om B-17's, de vliegende forten of door de Duitsers ook wel Dicke Autos genoemd: een viermotorige bommenwerper met tien bemanningsleden die, zoals al vermeld, in staat was zich goed te verdedigen met twaalf machinegeweren aan boord. Toch vonden de Duitsers ook bij deze bommenwerpers de relatief zwakkere plek die aan de voorkant lag. Het was dus zaak om de bommenwerpers in te halen en deze dan frontaal aan te vallen om net op tijd op te trekken om een frontale botsing te voorkomen.³

³ Jansen, Ab A., Wespennest Leeuwarden, deel II, Baarn 1976, p. 45.



LIEUTNANT WERNER RAPP.

Doordat de Amerikanen overdag bombardeerden en de RAF 's nachts, nam het aantal missies toe en werden de nachtjagers dus ook overdag ingezet. Op 4 maart viel bijvoorbeeld een groep Bf110 nachtjagers van vliegveld Twente samen met Bf110's van Leeuwarden een groep van zestien Amerikaanse bommenwerpers aan die terugkwamen van een bombardement op Hamm.

In de groep van Leeuwarden vloog Oberleutenant Schauburger, Kommandoführer op vliegveld Bergen, met zijn boordmarconist Uneroffizier W. Kroneder van 10./NJG 1 in een Bf110 F-4 met werknummer 4631 en G9+DX. Ze zouden het gevecht met de vliegende forten niet overleven en om 11:35 in zee storten waar ze tot op de dag van vandaag nog vermist zijn.



SCHAUBERGER. OP ZIJN BIDPRENTJE STOND:
'LEUTNANT ZIJN BETEKENT DAT JE EEN VOORBEELD
BENT VOOR JE ONDERGESCHIKTEN. DE DOOD IS
DAAR DAN MOGELIJK EEN ONDERDEEL VAN.'



LINKS SCHÖNFELD EN IN HET MIDDEN SCHMIDT-BARBO, RECHTS
FELDWEBEL SCHLOSSER DIE IN NOVEMBER 1943 AAN DE CREW
WERD TOEGEVOEGD.

Een van de bemanningen die aan dit gevecht deelnam was Leutnant Dieter Schmidt- Barbo met zijn marconist Unteroffizier Kurt Schönfeld. Onafhankelijk van elkaar vertellen zij over deze actie vanaf Leeuwarden (toch?). Schmidt-Barbo: 'Om 10.30 uur lag ik nog in bed toen Werner Rapp (die die dag onze verbindingsofficier was op het hoofdkwartier van de gevechtseenheid) mij belde met het volgende bevel: "De Staffel in gevechtsgereedheid!" Ik gaf het nieuws door aan Gustel Geiger, die antwoordde: "Wat een onzin! We halen ze niet eens in, zoals gewoonlijk"

- Hoe dan ook, je moet toch van je bed af!

Onze commandant, Hptm. Lütje, kwam nog niet opdagen, dus belde ik Werner op met de vraag of hij al met hem had gesproken. Werner was erg opgewonden: Ja, ja, ik heb hem net gesproken. Hij is nog niet verschenen? De Amerikanen kunnen nu elk moment boven het vliegveld zijn. Twintig bommenwerpers! Ik kom later bij je terug! Dus, daar gaan we! Ik reed op mijn motor naar ons vliegtuig. Onderweg ontmoette ik Hptm. Lütje, die bemanningen aan het formeren was voor de missie. Zelf sliep hij in de commandopost. Ons vliegtuig was klaar voor actie. Het grondpersoneel liep er omheen. Ik belde Werner opnieuw vanuit de commandopost om te vragen of we aan boord van onze machines moesten klimmen.

- Natuurlijk, in godsnaam, waar ben je eigenlijk? Hoe lang blijf je nog rondhangen? Hoeveel bemanningen zijn gereed?

- Vier!

- Goed, ga nu!

Die dag zou ik vliegen met de Bf 110G-4 "Kurfürst-Siegfried". Links van mij stond de machine van de commandant geparkeerd en hoorde ik het brullen van de motoren. Even zag ik het signaal "start de motoren". Toen ik op de starters drukte, ging er een gedachte door mijn hoofd: duimen en hopen dat hij het doet! Beide motoren kwamen brullend tot leven. De commandant taxiede al voor me uit. Ik rolde snel in het spoor. Becker was nog in de hangar en kon de overige machines niet zien. Op het veld heerste chaos. Voor ons steeg een vliegtuig van de 9. Staffel op. Achter hen versperden twee machines van de 7. Staffel elkaar de weg. Een ander toestel van de 9. Staffel verscheen, wat zoveel stofwolken veroorzaakte dat de situatie uit de hand leek te lopen. Op dat moment stormde het vliegtuig van de commandant naar voren. Moet ik hem volgen? Ik bleef te lang hangen en nu kon ik alleen nog maar dwarrelend vuil zien, opgestuwd door de manoeuvreermachine van de commandant. Ik nam het risico om verder te gaan en vormde snel een team met hem in de lucht. Slechts twee van ons gingen de lucht in, Heinzelmann modderde te lang op de grond en zou zich later bij ons voegen.

We klommen langzaam naar boven. Onze headsets vulden zich met luide ruis, die na een tijdje wegstierf, waarop we een duidelijke stem van een grondverkeersleider hoorden, die ons richting de vijand leidde.

Ik heb niet veel aandacht besteed aan de radiocommunicatie; die was tenslotte bedoeld voor onze commandant. Plotseling wiegde de commandant met de vleugels van zijn machine en remde af. Er moet iets gebeurd zijn! Ik keek om me heen maar zag niets interessants. We hielden de noordoostelijke koers aan en verloren geleidelijk aan snelheid. In de verte kwam de Zuiderzee al in zicht. Plots klonk er een stem in mijn oren: "Dit is Karin 1, bevestigd. We hebben ze in zicht!"

Ik vroeg Schönfeld: "Is Karin de code van onze vlucht?" - Ja!

- Maar ik kan niets zien!

- Kan ik ook niet!

Eindelijk zag ik ze, vooruit en naar rechts. Ze gingen ons bijna voorbij, vliegend op grotere hoogte. Ze bevonden zich op zo'n 2000 meter hoogte, een grote, strakke formatie van viermotorige bommenwerpers. Een vlucht van drie bommenwerpers aan de uiterste rechterzijde van hun gevechtsformatie nam enige afstand van de rest van de formatie. De bommenwerpers trokken dikke condens-strepen. We kwamen langzaam dichterbij. Nu kon ik duidelijk de olijfkleurige bovenzakken van de Boeings zien; een van hen leek beschadigd. Eindelijk kwamen onze jagers opdagen, een of twee vielen direct aan en sneden door de bommenwerperformatie. De bommenwerpers maakten hun formatie nog strakker. Terwijl Heinzelmann achter me vloog, kwamen we op hun hoogte. Het waren er 16.



Onze jagers bleven de bommenwerpers passeren, maar slaagden er niet in een samenhangende aanval uit te voeren. Een of twee Bf110's vielen van achteren aan waardoor een van de Yankees uit de formatie viel. Ons 'slachtoffer' drong zich krachtig boven de bommenwerpers voort en haalde hun formatie in.

- We vallen frontaal aan!

- Roger Roger!

We waren klaar. Ik wierp een blik op de Boeings. Ze waren nu iets lager aan de rechterkant. De leidende bommenwerper bestookte ons met een regen van lichtspoorprojectielen. Ik kon duidelijk de sporen waarnemen. Het weer was erg mooi, winderig maar onbewolkt.

Ondertussen bereikten we de zee, ten westen van Texel; het was half elf. Onze commandant cirkelde in de richting van de vijandelijke formatie. Ik volgde hem en stond meteen oog in oog met de Yankees. Mijn vizier was er al op gericht. Ga naar de vuurpositie en laten we ze pakken. In een fractie van een seconde kreeg ik een van de bommenwerpers in het vizier en haalde de trekker over. De kanonnen reageerden met een donderend geluid en spuwden een buskruitwolk die rond de cockpit verscheen. Het vuur ging te hoog. Kleine correctie. Ik haalde de trekker weer over. Ik had hem.

Een ander doemde op. Deze keer was ik wat preciezer. Weer een oorverdovend geraas van vuurspuwende kanonnen. Mijn vuur sloeg in de romp en vleugel van de bommenwerper. Ik flitste langs hem heen en liet de vijandelijke formatie achter me. Wat nu? Ik zag een andere Bf110 voor me, die naar de grond cirkelde. Ik kwam in het spoor.

We zijn hier ongeschonden doorheen gekomen. Ik kon geen kogelgaten in onze machine ontdekken. Toen heb ik even rondgekeken. Een van de bommenwerpers was aan het dalen en probeerde blijkbaar een buiklanding te maken op het eiland Texel. Een andere bommenwerper crashte op het water in de buurt. Een kolom zwarte rook die opsteeg van het oppervlak van de zee, markeerde de plek van zijn crash.⁴

Schönfeld over de missie: 'Om ongeveer 9 uur 's ochtends, terwijl we nog slapen, krijgen wij, Oblt. Dieter Schmidt als piloot en Uffz. Kurt Schönfeld als radio-operator de opdracht om bij daglicht een missie te ondernemen tegen Amerikaanse viermotorige bommenwerpers. In de nacht van 3-4 maart waren we op een nachtvlucht geweest, die we moesten opgeven vanwege motorproblemen van de Bf110 G9+FS. Ik had het gevoel alsof ik nog maar net naar bed was gegaan. We vertrokken om 10.55 uur in Bf110 G9+KS samen met onze Staffelpitän Hptm. Lütje en wingman Uffz. Heinzemann.

⁴ www.kagero.pl

Geleid door radio-informatie vonden we een formatie van 16 Boeing B-17's bij het eiland Texel op ongeveer 6000 meter hoogte en op een zuidelijke koers. Na afstemming per radio klommen we tot ongeveer 6500 meter en probeerden we de formatie van voren uit de zon te naderen. Er verschenen enkele Bf109's. We vielen de formatie frontaal aan en vlogen naast elkaar.

De piloot vuurde een relatief lang salvo af. Nadat ik de formatie eronder gepasseerd was, vuurde ik nu mijn achterste kanonnen af. Dit was trouwens de enige keer tijdens de oorlog dat ik uit persoonlijke woede een schot loste. Noch mijn piloot, nog ik konden enige resultaten op de vijand waarnemen. Twee bommenwerpers waren uit de formatie gevallen. Een van hen stortte al snel in zee. Deze werd toegeschreven onze Staffelpolitän, Hptm. Lütje. De andere kwam onder vuur van Uffz. Heinzelmänn en de derde ging ten onder door de Bf109's. Wij deden daar niet aan mee.

Heinzelmänn kreeg daarvoor 25% krediet, ik had de dagjagers niet kunnen observeren in een gezamenlijke aanval en deze waren na onze aanval uit het zicht verdwenen. We hadden het contact met onze Staffelpolitän Lütje verloren. Ik hoorde op de radio dat hij een noodlanding had gemaakt op vliegveld Bergen in Noord-Holland na motorschade. Hij riep ons op om hem daar op te halen. Na een vlucht van een uur landden we om 11.50 uur in Bergen. Onze sectie had geen verliezen geleden. De bemanning van Uffz. Heintsch keerde echter niet terug van deze uitval. Vanwege de doorgaans hoge verliezen tijdens deze daglichtoperaties tegen de Amerikanen en omdat de nachtjagers te traag waren, werden voor onze Gruppe geen verdere daglichtoperaties bevolen.⁵

Op Bergen bleek het toestel van Lütje niet door een machinegeweerkogel geraakt maar had de aandrijving van een de brandstofpompen het begeven.⁶

⁵ Boiten, Theo E. W., *The Nachtjagd War Diaries*, volume one, Walton-on-Thames 2008, p. 157.

⁶ Cornelissen, C., *Huzaren van de nacht*, Deel I, Oldenzaal 2007, p. 144.



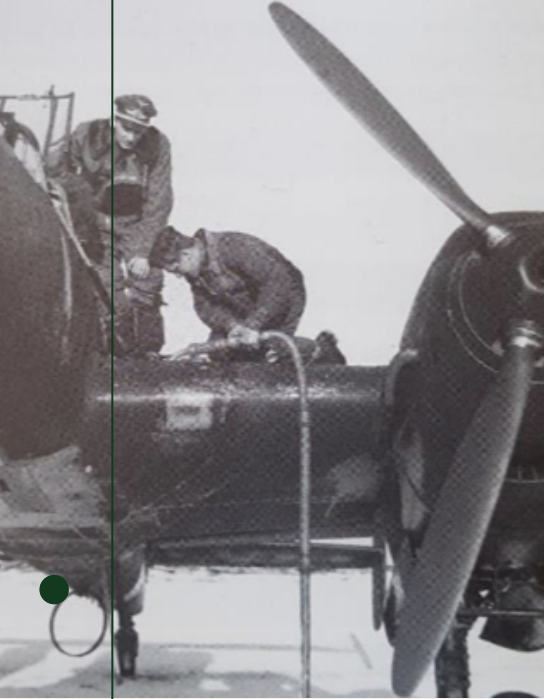


SCHÖNFELD RECHTS PRAAT MET EEN MECANICIEN BOVENOP EEN BF110 G.

Uiteindelijk zouden acht Bf110's van de 7. en 8./NJG 1 starten vanaf Twente. Om 11:31 schoot Hauptmann Lütje de B-17 met nummer 41-24512 en naam Rose O'Day neer waarbij zeven van de bemanningsleden omkwamen en drie in krijgsgevangenschap gingen. Een ooggetuige op Texel: 'Tegen de middag komt er weer een koppel uit oostelijke richting. Duitse jagers weten er één uit de formatie vandaan te halen en schieten hem boven de Zuiderzee neer. Een zestal mensen springt er per parachute uit en twee komen op de droogte achter oost, deze komen er goed vanaf. Ook wordt er door de TESO (Texels eigen Stoomboot Onderneming) nog één opgepikt. Ik zelf was op de dijk bij F. Duinker, vanwaar ik het ongelukkige schouwspel met het vliegtuig heb gezien. Ook komt hier een parachute aandrijven. De man die hieraan bevestigd zit, is echter al verdronken, wel twee uur wordt door ons gewerkt om de levensgeesten op te wekken, doch tevergeefs. Twee Duitse soldaten treden hier nors tegen ons op.'⁷

⁷ Jansen, Ab A., Wespennest Leeuwarden, deel II, Baarn 1976, p. 78.





HAUPTMANN HERBERT LÜTJE.

Een van de krijgsgevangenen werd zoals hierboven aangegeven gered door de veerboot van de TESO tussen Den Helder en Texel; dit ondanks het uitdrukkelijke verbod van de Duitsers omdat het om een "terreurvlieger" ging.





DE AMERIKAANSE CO-PILOT LIEUTENANT H.E. KIOUS
WERD GERED DOOR DE VEERBOOT TUSSEN DEN
HELDER EN TEXEL. RECHTS UIT DE WADDENZEE
GEBORGEN ZENDAPPARATUUR VAN DE
BOMMENWERPER ROSE O'DAY.



DE VETERAAN KIOUS KEERDE TERUG NAAR NEDERLAND
 WAAR HIJ ZIJN REDDERS ONTMOETTE EN BIJ EEN
 ONTMOETING MET JOHAN GRAAS DIT SCHAALMODEL VAN
 EEN B-17 SCHONK DAT VANDAAG DE DAG TE ZIEN IS IN
 LUCHTOORLOG MUSEUM ICARUS ET MARS.

Het neerhalen van een andere B-17 met nummer 42-5370 om 11:34, werd ook toegeschreven aan de groep nachtjagers. Van de tien bemanningsleden overleefde er één de aanval en werd krijgsgevangen gemaakt. De derde B-17 met nummer 41- 24464 en de naam Excalibur, neergehaald om 11:40, kwam op naam van Leutnant Oskar Köstler die vloog vanaf Leeuwarden . Een beschrijving van de crash: 'de buitenste stuurboordmotor sloeg op hol. De situatie was bijzonder precair. Allen Brill en zijn tweede piloot Allen Lowry deden hun uiterste best de snel hoogte verliezende bommenwerper onder controle te houden teneinde vliegtuig en bemanning over de Noordzee te helpen en in veiligheid te brengen. Maar toen ook de buitenste stuurboordmotor uitviel, was Lt. Brill genoodzaakt zijn machine op zee te 'ditchen'. De omstandigheden waren bijzonder ongunstig: de zee was woest, met een hevige golfslag, en het water was intens koud.



Bij de noodlanding brak het vliegtuig ter hoogte van de bomdeuren in tweeën en slechts met de grootste moeite slaagde de bemanning erin enkele reddingsvlotten uit te zetten in een poging de zware zeeën te overleven.⁸

Van de bemanningsleden kwamen er drie om het leven en werden er zeven gered door de Royal Navy.

Ook op de grond op Texel is er een ooggetuige: 'Om 10:30 uur veel Amerikaanse vliegtuigen, er zijn er waarschijnlijk twee neergeschoten. Een persoon is er uitgesprongen en kwam bij "Mauve" terecht, de jongeman was vrijwel ongedeerd. Er waren zeker dertig vliegtuigen. Later op de dag heb ik nog een paar parachutisten gezien, jonge kerels en zeer goed in de kleren.'⁹

Schmidt, Lütje en Schönfeld keerden uiteindelijk met een andere Bf110 dezelfde dag nog terug naar vliegveld Twente.

⁸ Jansen, Ab A., Wespennest Leeuwarden, deel II, Baarn 1976, p. 78 en 79.

⁹ Schuurman, J.H., Vliegveld Bergen NH 1938-1945, Bergen NH 2001, p. 181.



ACTIVITEITEN IN BUNKERDORP

Per 1 januari 2024 zijn de werkzaamheden aan het onderhoud van het Bunkerdoorp begonnen. In eerste instantie bestond dit vooral uit het snoeien van de aanwezige begroeiing om de bunkers toegankelijk of zichtbaarder te maken.



HET TOEGANKELIJK EN ZICHTBAAR
MAKEN VAN EEN VAN DE
OPSLAGPLAATSEN VAN BUNKERDORP

Het gesnoeide materiaal wordt gebruikt om takkenwallen te creëren waarbij de takken horizontaal tussen twee rijen palen liggen en zo een natuurlijke barrière vormen. Dit biedt bescherming in de vorm van een schuilplaats voor kleine dieren zoals amfibieën, egels of vogels.

DE TAKKENWAL





GROOTOORVLEERMUIS.

Verder is aan de hand van uitwerpselen en resten van gegeten hazen geconstateerd dat er een vos bij Bunkerdorp aanwezig is. Daarnaast is in een van de bunkers een grootoorvleermuis aangetroffen. Die later weer vertrokken is.

Bij het creëren van de takkenwallen zijn wat zaken gevonden die ouder zijn dan de bunkers. Vraag is nu hoe deze daar zijn gekomen. Hiervoor is contact gelegd met Huys Egmont uit Egmond aan den Hoef die zich specialiseren in de oudere geschiedenis van Egmond aan den Hoef.



ENKELE GEVONDEN ZAKEN DIE OUDER ZIJN DAN DE BUNKERS.



Bunkerdag

Op 25 mei 2024 vindt de landelijke Bunkerdag plaats. Deze Bunkerdag is de eerste gelegenheid dat het Bunkerdorp voor een ieder te bezoeken is.



Op deze dag zullen tussen de 40 en 60 reenactors op het terrein aanwezig zijn. Dit zijn groepen die met uniformen en uitrusting het leven van de soldaten uit die tijd uitbeelden. Daarnaast zullen er Duitse voertuigen aanwezig zijn op het terrein zoals een *Kettenkrad*, een *Kübelwagen*, een *Sturmgeschütz* (soort tank) en een motor.

Let wel op dat het terrein deze dag alleen te voet, per fiets of per historische truck die vanuit het Bunkermuseum in Egmond aan Zee zal rijden, te bereiken is. Bij het Bunkermuseum is parkeergelegenheid. Daarnaast wordt voor het bezoek het dragen van laarzen of ander geschikt schoeisel aangeraden.

20 mm Flak 38

Op het Bunkerdorp stonden ooit op de daken van drie bunkers drie 20 mm Flak 38 geschut opgesteld. Om bij open dagen op te stellen is een exemplaar verworven zonder loop zodat hij wapenvergunningvrij tentoongesteld kan worden. Dit stuk geschut is voor het eerst te zien op 25 mei 2024 tijdens de Bunkerdag.



20 MM FLAK 38.



KETTENKRAD AAN DE HOEVERWEG

In het voorjaar van 2024 werd een Kettenkrad uit een schuur gehaald aan de Hoeverweg niet ver van Bunkerdorp om opgeknapt te worden. De Kettenkrad wordt opgeknapt bij Leguit Motor Company in Schoorl. Hoewel dit voertuig niet is gebruikt op het vliegveld, wekte deze vondst zo dicht bij Bunkerdorp wel de interesse. Hieronder twee foto's van het Kettenkrad.

