

NO. 188 – OKTOBER 2020

1998 – DE KOERIER - 2020

INFORMATIEBLAD OVER VERDEDIGINGSWERKEN
EN MILITAIRE GESCHIEDENIS



SHORT STIRLING BK716
MARINUS VAN DER LUBBE
HAWTHORN CRATER - SOMME
JOHN WADDY
ATLANTIKWALL KATWIJK-NOORDWIJK



COLOFON

Opgericht in december 1998, als opvolger van het Mededelingenblad Verdedigingswerken. Van dat blad werden tussen september 1990 en december 1997 tien afleveringen uitgegeven. Ze zijn helaas niet digitaal beschikbaar. Wel is een aantal artikelen later, al dan niet in aangepaste vorm, opgenomen in de Koerier.

Redactie Dik Winkelman
dik.winkelman@casema.nl

Website
www.loopgraafkoerier.webs.com
 voor de laatste Koerier, actuele informatie, korte berichten, kalender en verwijzingen naar interessante websites
<http://www.tiki-toki.com/timeline/entry/384975/Het-Oostfront-in-de-Tweede-Wereldoorlog/>
 Tijdslijn door Koen Winkelman

Dank aan alle gastauteurs en aan technische steun van Eddy Borst, Marco Sikkels en Julie Winkelman (poppylogo en website).

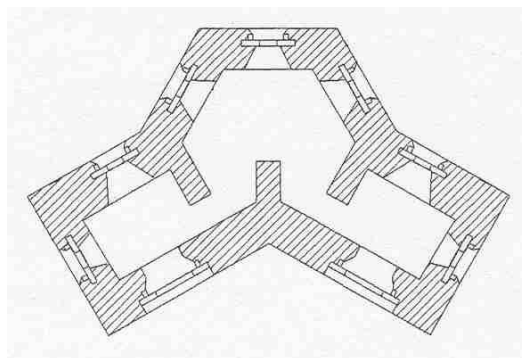
Auteurs

- Libor Boleslav
- Rob Devilee
- Onno van Gent
- Michael Hoppe
- John Maes
- Hans Molier
- Peter Mulder
- Aad Neeven
- Chris van Oosten
- Fons Overdijk
- Rob Vaneker
- Anne Visser †
- Hans van Wieringen †
- Julie Winkelman
- Koen Winkelman
- Herman van Zanten
- Dik Winkelman

DE KOERIER

NUMMER 188 – OKTOBER 2020

OPGERICHT IN SEPTEMBER 1998



KORTE ARTIKELEN

Voor deze Koerier stond een reisje naar Den Helder op het programma. Onze lezer Perry Zuurbier was zo vriendelijk mij een stapeltje oude foto's te geven. Zo te zien zijn het officiële persfoto's gemaakt in de jaren zeventig van de vorige eeuw. Het zijn foto's van de Koninklijke Marine, en de meeste zijn gemaakt in Den Helder. Ze lenen zich prima voor een artikel in de Koerier. Met hedendaagse vergelijkingsfoto's van de haven van Den Helder. Een reisje daarheen proberen we al vanaf de zomer van dit jaar te plannen. Maar er kwamen andere plannen tussen, en het heropleven van het Corona-virus gooide opnieuw roet in het eten. Daarom uitstel van het artikel, want we willen het niet plaatsen zonder vergelijkingsfoto's!

Gelukkig is er in de afgelopen periode genoeg interessante informatie verzameld om weer eens een aflevering te schrijven met korte berichten. Met dank aan alle lezers die mij informatie hebben toegezonden.

In het kader van het *nationaal programma berging vliegtuigwrakken* is weer een berging van een vliegtuig uit de Tweede Wereldoorlog in gang gezet. Dit keer in het Markermeer. De foto op de titelpagina van de Koerier heeft daarmee te maken. En de plattegrond hieronder geeft de locatie van het wrak aan.

Dan een artikel over Marinus van der Lubbe. Naar aanleiding van een toevallige ontdekking, die uiteraard wordt beschreven!

Daarna een artikel over wat ontwikkelingen rond Hawthorn Crater, een van de zichtbare restanten van de Eerste Wereldoorlog langs het Westfront in Frankrijk.

Met het overlijden van John Waddy is helaas weer een Arnhem-veteraan van ons heengegaan. Waarschijnlijk was hij ook de laatste nog in leven zijnde officier die bij Arnhem heeft gevochten. In een artikel over hem beschrijven we zijn levensloop.

Tenslotte beschrijven we enkele interessante ontdekkingen rond de Atlantikwall in Katwijk en Noordwijk.





BERGING BOMMENWERPER

In het kader van het *nationaal programma berging vliegtuigwrakken* is er weer nieuws¹. Dit keer gaat het om een in het Markermeer neergestort vliegtuig. Het wordt al in 2008 gevonden door een lid van de reddingmaatschappij Marken. Hij vindt een onderdeel van een vliegtuig, van de aandrijfmotor van het landingsgestel. De Aircraft Recovery Group 1940-45² wordt erbij gehaald. Die kan aan de hand van het onderdeel vaststellen dat het gaat om een Short Stirling. Bij verder onderzoek wordt zelfs een plaat met serienummer BK716 boven water gehaald. En een sigarettenkoker die op naam van een van de bemanningsleden kan worden gesteld! Door die vondsten kan al vrij snel met redelijke zekerheid worden vastgesteld om welk toestel het gaat. Zoals gezegd een Short Stirling, en wel type III, met als rompnummer HA-J.

Deze bommenwerper met registratienummer BK716 maakt op maandag 29 maart 1943 deel uit van een luchtvloot die Berlijn bombardeert, hoofdstad van Hitler's Derde Rijk. Die luchtvloot bestaat in het totaal uit 329 toestellen. Het toestel behoort tot 218 (Gold Coast) Squadron, dat RAF Downham Market in Norfolk, Engeland, als thuisbasis heeft. Die dag bevinden zich aan boord:

- Flying Officer John Frederick Harris 29
- Sergeant Ronald Kennedy 22
- Flying Officer Harry Gregory Farrington 24
- Sergeant Charles Armstrong Bell 29
- Flying Officer John Michael Campbell 30
- Sergeant Leonard Richard James Shrubsall 30
- Flight Sergeant John Francis James McCaw 20

¹ Zie Koerier 178 voor een algemene inleiding. Koerier 180 voor de berging in Echt en Koerier 182 over de bij Eefde teruggevonden William Hurrell.

² <http://www.arg1940-1945.nl/>

Farrington en McCaw komen uit Canada; alle anderen uit Engeland.



De later gesneuveldde bemanning, met John Harris in het midden. De foto is van februari 1943, dus kort voor de crash. Het is wel een andere Short Stirling. 218squadron.wordpress.com

Het bombardement op Berlijn wordt uitgevoerd. Maar op de terugweg in de nacht van dinsdag 30 maart, gaat het mis. Boven Nederland wordt het toestel waarschijnlijk aangevallen door een Duitse nachtjager. Pilot is Leutnant Werner Rapp van 7./NJG 1, met als bemanningslid Unteroffizier Hans Ortmann. Deze eenheid is gestationeerd op Fliegerhorst Twente³, en Rapp vliegt in een Messerschmidt Bf 110⁴.

Deze wordt bij zijn aanval geleid door het radarstation Hase bij Harderwijk. De nachtjager weet de Stirling zodanig te beschadigen, dat deze van een hoogte van meer dan 4 km neerstort in het IJsselmeer. Door de klap op het water spat het toestel in veel stukken uiteen. Geen der bemanningsleden kan het vliegtuig verlaten en allen komen om het leven.

³ Voor een uitgebreide beschrijving van dit vliegveld, zie Koerier 183. 7./NJG 1 betekent 7^e Staffel van Nachtjagdgeschwader 1.

⁴ Werner Rapp, die de oorlog overleeft, heeft minstens 18 geallieerde vliegtuigen neergeschoten.



Een Messerschmidt Bf 110, niet speciaal van het type waarin Werner Rapp vliegt

Zij worden in Engeland herdacht op het Air Forces Memorial in Runnymede. Daar worden meer dan 20.000 gesneuvelde luchtmachtmannen en -vrouwen herdacht, die geen bekend graf hebben. Naast de BK716 keren nog 20 bommenwerpers niet terug naar hun thuisbasis.

Bedoeling is dat de gesneuvelde bemanningsleden van de BK716 ook worden herdacht op een monument op het Herdenkingsveld in het Bos der Onverzettelijken bij Almere.



Air Forces Memorial Runnymede
Bron: Commonwealth War Graves Commission

31 augustus 2020 wordt begonnen met de berging van het toestel. Het is de derde in het meerjarenproject wrakkenberging. Het vooruitzicht is dat de berging vier of vijf weken gaat duren. De berging wordt uitgevoerd door het Ministerie van Defensie in samenwerking met bergingsbedrijf Leemans. Plaats van actie is een gebied van 75 bij 75 m ten noordwesten van het gemaal De Blocq van Kuffeler op het Markermeer. Verwacht wordt dat de zeven gesneuvelde bemanningsleden uit Engeland en Canada

zullen worden teruggevonden aan boord van de bommenwerper. In de eerste week wordt een motorblok gevonden. Aan de hand daarvan wordt met zekerheid vastgesteld dat het gaat om de BK716.

Later in september vinden de bergers stoffelijke resten. De Bergings- en Identificatiedienst Koninklijke Landmacht gaat uitzoeken of het werkelijk gaat om resten van de zeven bemanningsleden.

218 Squadron

Het squadron wordt opgericht in de Eerste Wereldoorlog. In april 1918, de maand waarin ook de Royal Air Force wordt opgericht. De eenheid bestaat dan al uit bommenwerpers, van het type Airco DH9, en wordt ingezet aan het Westfront.

Na in 1919 te zijn opgeheven, wordt het squadron in maart 1936 weer opgericht. De eerste thuishaven is het vliegveld RAF Upper Heyford. De eenheid vliegt eerst met de Hawker Hind, en daarna met de Fairey Battle. Net als in de vorige oorlog, wordt de eenheid in de Tweede Wereldoorlog gestationeerd in Frankrijk. Dat gebeurt in september 1939. Er wordt weer gebombardeerd, maar eerst gebeurt dat met propagandapamfletten! Het squadron voert ook verkenningsvluchten uit. Maar na de Duitse inval in Frankrijk in mei 1940 wordt het menens. 218 Squadron leidt zware verliezen en wordt in juni teruggeplaatst naar Engeland. Daar krijgt men nieuwe vliegtuigen van het type Bristol Blenheim, later in het jaar vervangen door de Vickers Wellington. Deze kunnen verder vliegen en worden dan ook gebruikt voor lange-afstandsoperaties. Vanaf december 1941 wordt dan de Short Stirling ingevoerd. Deze worden ingezet voor bombardementsvluchten op allerlei doelen in het door de Duitsers bezette Europa. In juli 1942 verhuist men naar RAF Downham Market. In 1944 volgen nog twee verhuizingen. Achtereenvolgens naar RAF Woolfox Lodge en naar RAF Methwold. Tegen die tijd wordt het squadron uitgerust met de Avro Lancaster. In juni van dat jaar spelen de bommenwerpers van 218 Squadron een belangrijke rol in het succes van de landingen in Normandië. Eind 1944 zitten de bombardementen erop en krijgt het squadron een transportrol. Dat gebeurt vanaf RAF Chedburgh. Direct na het einde van de strijd worden de toestellen gebruikt om voorraden naar Europa te transporteren en vrijgelaten krijgsgevangenen terug te brengen naar Engeland.

Ook in de Koude Oorlog speelt 281 Squadron nog enige tijd een rol als een Strategic Missile Squadron, gestationeerd op RAF Harrington. Tijdens de Cuba-crisis van oktober 1962 staan de raketten klaar, gericht op doelen in

de Sovjet Unie. Op 23 augustus 1963 wordt het squadron uiteindelijk opgeheven. Eén van de piloten van het squadron is voor zijn inzet postuum onderscheiden met het Victoria Cross, Flight Sergeant Arthur Louis Aaron. Voor wie zich heeft verdiept in het boek over de ontsnapping uit Colditz, is de naam Hank Wardle misschien interessant. Hij is piloot in 218 Squadron en wordt op 20 april 1940 neergeschoten boven Duitsland. Hij weet te ontsnappen uit het krijgsgevangenkamp Spangenberg. Weer opgepakt, wordt hij opgesloten in het beruchte kamp Colditz. Daar weet hij ook uit te ontsnappen, samen met Pat Reid die het boek over Colditz heeft geschreven. Samen weten ze in Zwitserland de veiligheid te bereiken. Via omzwervingen weten de heren uiteindelijk in Engeland terug te keren. Hank Wardle overlijdt in 1995.



Motoronderhoud aan een Avro Lancaster op RAF Chedburgh.

Short Stirling

Als we toch wat aspecten verder belichten, mogen we natuurlijk een beschrijving van deze bommenwerper niet overslaan.



Een Stirling op RAF Waterbeach wordt voorzien van een lading bommen.

We hebben het hier over de eerste Britse zware viermotorige bommenwerper uit de Tweede Wereldoorlog. Ontwikkeld in de jaren dertig van de vorige eeuw door de Short-fabrieken, op basis van de eisen die het Air Ministry stelt. Tijdens de ontwikkeling heeft het toestel de typering S29, en later wordt dat de Stirling. De Stirling wordt begin 1941 in dienst genomen. Nederland speelt een rol. Want de eerste operationele inzet is in de nacht van 10 op 11 februari 1941, met een bombardement op olieopslag in Vlaardingen. Over het algemeen zijn de piloten enthousiast over de vliegeigenschappen en over de mogelijkheden om vijandelijke nachtjagers af te schudden. Operationele inzet als bommenwerper duurt tot eind 1943. Daarna wordt het toestel ingezet voor andere doelen. Andere toestellen blijken geschikter voor de strategische bombardementen op Duitsland. Tot de nieuwe doelen behoren het afwerpen van mijnen boven Duitse havens, in het totaal zo'n 20.000. En het trekken van zweefvliegtuigen, bijvoorbeeld tijdens operatie Market Garden. Tegen het einde van de Tweede Wereldoorlog wordt de Stirling geheel uit dienst genomen. In het totaal zijn er 2.383 exemplaren van de Stirling gebouwd. Daarvan worden er 582

neergeschoten, en worden er verder 119 uitgeschakeld door andere oorzaken. In het totaal worden ongeveer 14.500 vluchten voor bombardementen uitgevoerd, waarbij zo'n 27.000 ton aan bommen wordt afgeworpen. De maximale snelheid is 430 km per uur en het toestel heeft een bereik van 3.250 km.



Cockpitinterieur van een Stirling

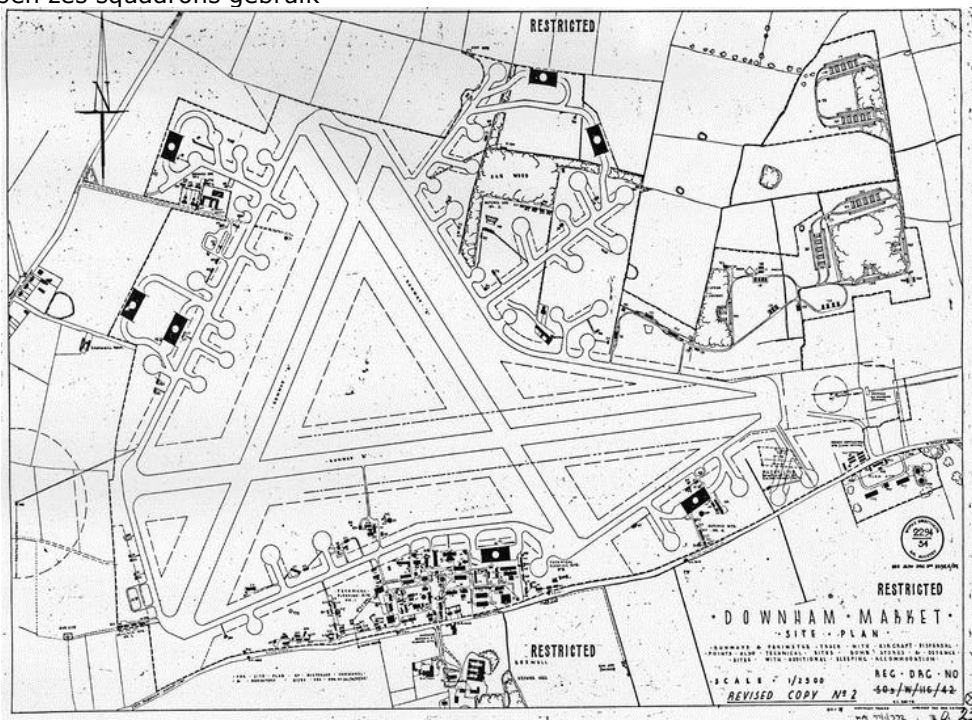
RAF Downham Market

Tenslotte nog korte aandacht voor de geschiedenis van de thuisbasis van Stirling BK716. Het vliegveld wordt in de zomer van 1942 in gebruik genomen. Drie betonnen start/landingsbanen worden aangelegd. Veel toestellen staan buiten opgesteld, maar er komen ook een paar hangaars. 218 Squadron is het eerste operationele squadron dat wordt ingezet vanaf Downham Market. Dat gebeurt in juli 1942 en het zal het vliegveld als thuisbasis houden tot maart 1944. In het total hebben zes squadrons gebruik

gemaakt van het vliegveld, en nog enkele andere eenheden. Het vliegveld wordt in 1946 buiten gebruik gesteld. Daarna vervalt het terrein tot het in 1957 wordt verkocht. Het vliegveld is niet meer in gebruik, maar blijft grotendeels intact tot de aanleg van een snelweg eind jaren zeventig van de vorige eeuw. Het is nu landbouwgebied, en waar de gebouwen stonden is nu een industrieterrein. Een klein monument herinnert aan het bestaan van het vliegveld.

Bronnenopgave

- Leids Dagblad van 31 augustus en 1 september 2020.
- almere.nl/shortstirling
- <http://www.zzairwar.nl/dossiers/355.html>
- <https://218squadron.wordpress.com/>
- <https://www.nu.nl/binnenland/6075481/britse-bommenwerper-op-bodem-markermeer-blijkt-inderdaad-bk716.html>
- <https://www.nu.nl/binnenland/6074320/defensie-start-met-berging-oorlogsvliegtuig-uit-markermeer.html>
- <https://www.flevolandergoed.nl/home/erfgoed/zuidelijk-flevoland-2/vliegtuigwrakken/short-stirling-iii-bk716.html>
- <https://historiek.net/short-stirling-wel-de-grootste-niet-de-beste/38631/>
Via deze verwijzing is een interessant filmpje te bekijken.
- Wikipedia



MARINUS VAN DER LUBBE

Marinus van der Lubbe wordt op 13 januari 1909 geboren in Leiden, als jongste in een gezin met vier kinderen. Zijn roepnaam is Rinus en hij brengt zijn jeugd door in Den Bosch. Als zijn moeder overlijdt, komt hij in 1917 terecht in het gezin van zijn halfzus Annie Sjardijn, aan de Terweeweg in Oegstgeest. De rij huisjes waar hij woonde, staat er nu niet meer. Eerst gaat Rinus naar de Julianaschool aan de Endegeesterweg. Dat gebouw staat er nog steeds. Rinus' zwager Jacob Sjardijn zorgt ervoor dat hij daarna aan de ambachtsschool in de avonduren een opleiding volgt tot metselaar. Overdag werkt hij als metselaar in de bouw. Dat is bij de aannemer A.P. de Rooij in Oegstgeest. Vanwege zijn forse gestalte noemen zijn collega's in de bouw hem wel Dempsey, naar een in die tijd bekende bokser uit de Verenigde Staten.

Maar zijn werk daar duurt niet heel lang. Bij een bouwongeval rond 1925 krijgt hij kalk in zijn ogen en moet stoppen als metselaar. Hij ontvangt een invaliditeitsuitkering en wordt links activist, met communistische en anarchistische ideeën. Rinus wordt lid van de Communistische Jeugdbond.



In 1927 vertrekt hij uit het gezin van zijn zus, omdat zijn zwager het helemaal niet eens is met de politieke weg die Rinus is ingeslagen. Hij verhuist dan naar zijn geboortestad Leiden. Een paar keer belandt Rinus in de gevangenis, nadat hij tijdens

demonstraties slaags is geraakt met de politie.

Begin 1933 vertrekt hij naar Duitsland. Op 27 februari van dat jaar brandt het Rijksdaggebouw in Berlijn af. Rinus wordt daar opgepakt en krijgt de schuld. Het blijft duister hoe de brandstichting in zijn werk is gegaan. Heeft Rinus het gedaan of niet? En als hij het heeft gedaan, deed hij het alleen of kreeg hij hulp?⁵ Hoe dan ook, Rinus komt er niet mee weg. Hij wordt schuldig bevonden en op 10 januari 1934 wordt hij onthoofd, drie dagen voor hij 25 jaar zou worden. Hij wordt begraven in de stad waar hij is onthoofd, op de Südfriedhof in Leipzig. Een graf is er niet meer te vinden. Wel staat er sinds 1999 een gedenksteen voor Rinus.

Waarom dit korte artikel? Het verhaal van Rinus blijkt een interessante vermenging van algemene geschiedenis en van familiegeschiedenis. De aannemer A.P. de Rooij is mijn opa Andries (verwijzing naar hem zit nog in één van mijn doopnamen). Het huis waar ik al dertig jaar woon is door mijn opa gebouwd, en opgeleverd in 1924. Dat is in de tijd dat Rinus metselaar was in het bedrijf van mijn opa. Best mogelijk dus dat hij een steentje heeft bijgedragen aan de bouw van mijn huis in Oegstgeest!



In zijn geboortestad Leiden is een hofje vernoemd naar Rinus. De hierboven

⁵ Een interessant verhaal op <http://www.leidsehenkie.nl/opnieuw-bewijs-van-onschuld-marinus-van-der-lubbe-in-duistere-rijksdagbrand/>



afgebeelde plaquette herinnert aan Rinus en aan zijn verhaal.

Met dank aan Julie Winkelman, het boek *Oegstgeest in bange dagen*, Geneanet en Wikipedia.



HAWTHORN CRATER – SOMME

Deelnemers aan onze jaarlijkse september-excursie kunnen zich ongetwijfeld bezoeken aan deze krater herinneren. Voorafgaand aan het grote offensief van juli 1916 is het plaatsje Beaumont-Hamel één van de locaties waar de Britten mijnstelstels graven om hun offensief te ondersteunen. In de vroege ochtend van 1 juli 1916 wordt de lading tot ontploffing gebracht. Dat moment is kort te zien op

<https://www.youtube.com/watch?v=g8YfJmwY5Uo> , gefilmd door Geoffrey Malins.



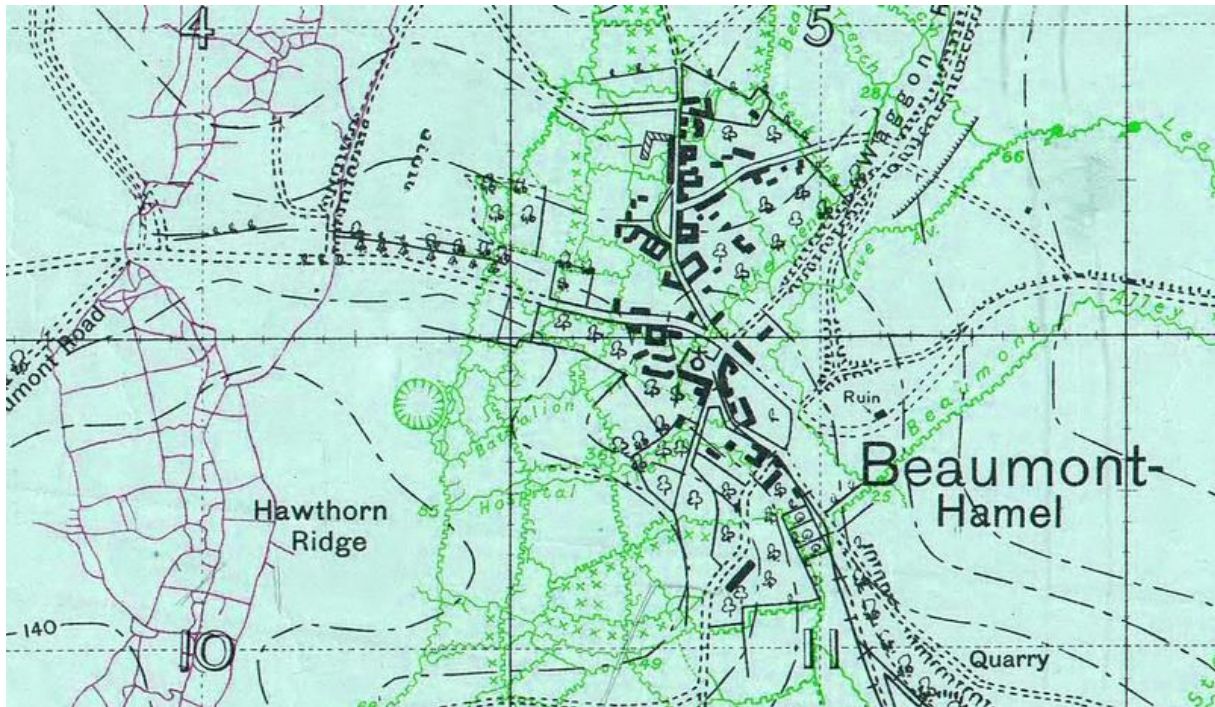
Het verloop van de Slag om de Somme is in eerdere Koeriers beschreven, dus daar gaan we niet verder op in. Behalve het noemen van een nieuwe Britse aanval op 13 november 1916. Opnieuw is op de locatie een lading aangebracht, die op die dag tot ontploffing wordt gebracht. Daarom bestaat Hawthorn Crater eigenlijk uit twee kraters.



Hier is aardig te zien hoe diep de krater is, maar alle begroeiing is er nog.

Foto Julie Winkelman mei 2015

Het terrein is zo blijven liggen, en in de tussenliggende jaren flink begroeid. Te bereiken via een smal klimmend pad, vanaf de D163 die van Beaumont-Hamel naar Auchonvillers loopt. Die situatie is jarenlang zo gebleven en, zoals gezegd, we hebben de plek regelmatig bezocht. Maar de omstandigheden zijn veranderd. Niet al te lang geleden is de Hawthorn Ridge Crater Association opgericht. Het is een Brits-Franse organisatie. En het is goed om dat met beide landen op te pakken. Want in het verleden zijn plannen niet altijd goed gegaan doordat Britse organisaties niet samenwerkten met de

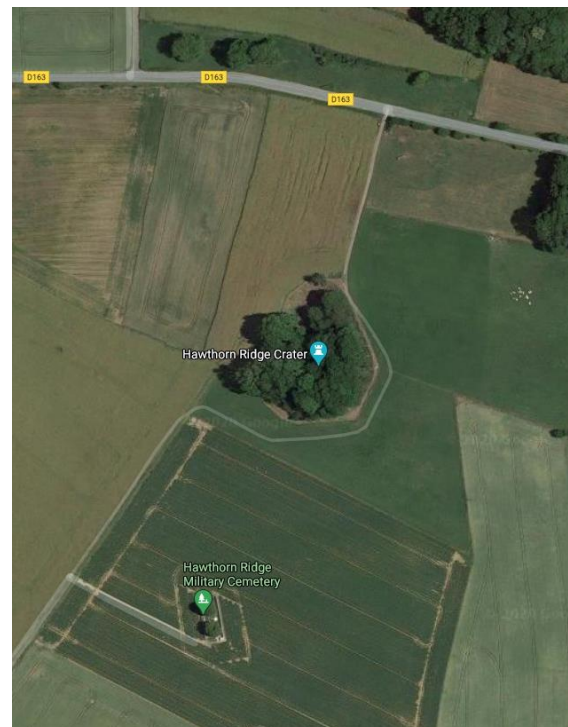


Trench map van oktober 1916, als de mijn nog maar één keer tot ontploffing is gebracht. De mijn is te zien rechtsboven in het kwadrant linksonder.

Fransen. Een triest voorbeeld is het project bij La Boisselle⁶.

De vereniging bestaat uit specialisten op allerlei gebieden. Allereerst is het gelukt om de krater, met een stukje grond eromheen en het toegangspad, te huren voor een periode van 99 jaar. Dat lijkt net op tijd, want een lokale boer wilde de krater vullen met aardappelaafval. Een nieuwe afrastering is geplaatst, en er is ook een wandelverbinding naar de zuidwestelijk gelegen Hawthorne Ridge Military Cemetery. De stichting wil ook graag een wandelverbinding naar het nog zuidelijker gelegen Newfoundland Memorial Park, maar dat is voorlopig nog toekomstmuziek. Veel van de begroeiing in en rond de krater is inmiddels verwijderd. Daardoor is er beter zicht op de enorme omvang ervan. Verder voert de stichting uitgebreid onderzoek uit, waaronder archeologisch onderzoek ter plekke. Men is niet van plan de rand van de krater vol te zetten met allerlei monumenten en informatiepanelen. Dat is ongetwijfeld een verwijzing naar Lochnagar Crater. Ook die krater wordt op 1 juli 1916 tot ontploffing gebracht. Een bekend herdenkings- en bezoekpunt, staat de krater daar inmiddels helemaal vol met allerlei monumenten en borden. De stichting heeft een website, www.hawthornridgeca.org, maar daar is nog niet al te veel informatie te vinden (de meeste info voor dit artikel komt

uit Bulletin nr. 117 van de Western Front Association).



De mijnkrater in het midden, met daar links onder Hawthorn Ridge Military Cemetery. Google Maps 2020



⁶ Zie Koer 114.

JOHN WADDY OVERLEDEN Arnhem/Oosterbeek

27 september jl. overleed kolonel John Waddy. Hij was een voormalig Brits parachutist die in september 1944 bij Arnhem vocht. Hij was toen commandant van B Company van het 156th Parachute Battalion.



John Waddy op de Airborne Cemetery in Oosterbeek, september 2013
Foto Fons Overdijk

Met zijn eenheid landde hij op 18 september, de tweede dag van de operatie, op de Ginkelse Heide ten oosten van Ede. Het bataljon ging in de namiddag op weg richting Arnhem. Het had tot opdracht om positie in te nemen ten noorden van Arnhem. Het ging om een defensieve positie met de bedoeling om uit het noorden oprukkende Duitse troepen tegen te houden. De opmars vanaf de Ginkelse Heide ging in een rechte lijn langs de spoorlijn Utrecht-Arnhem. Het bataljon bracht de nacht door in Wolfheze, ten oosten van de Wolfhezerweg. De volgende dag ging het weer verder richting Arnhem. Waddy kreeg bevel om met zijn eenheid door te stoten naar het hoger gelegen gebied ten oosten van de Dreijenseweg bij Oosterbeek. Het ging echter behoorlijk mis voor het bataljon, en Waddy raakte daarbij ernstig gewond. Hij werd naar de eerste hulp post bij het bataljonshoofdkwartier gebracht. Dat bevond zich bij een watertoren die in het bos stond.

Maar zijn wonden waren te zwaar voor behandeling in een eerste hulp post. Daarom werd hij overgebracht naar het veldhospitaal in Hotel Tafelberg in Oosterbeek. Daar werd hij geopereerd op een biljarttafel. Veilig was het daar niet, want het hotel kwam al snel midden in de frontlijn te liggen. Waddy raakte dan ook nog meerdere keren verder gewond. Niet alleen door de gevechten in de directe omgeving, maar ook door beschieting door geallieerde zware artillerie uit de omgeving van Nijmegen. Waddy werd overgebracht naar het koetshuis van Hartenstein⁷. Daar raakte hij krijgsgevangen en werd door de Duitsers naar het St. Josephziekenhuis in Apeldoorn gebracht. Vandaar ging het in november 1944 met de trein naar een krijgsgevangenenziekenhuis in Stalag VIIA in Moosburg in het zuiden van Beieren.



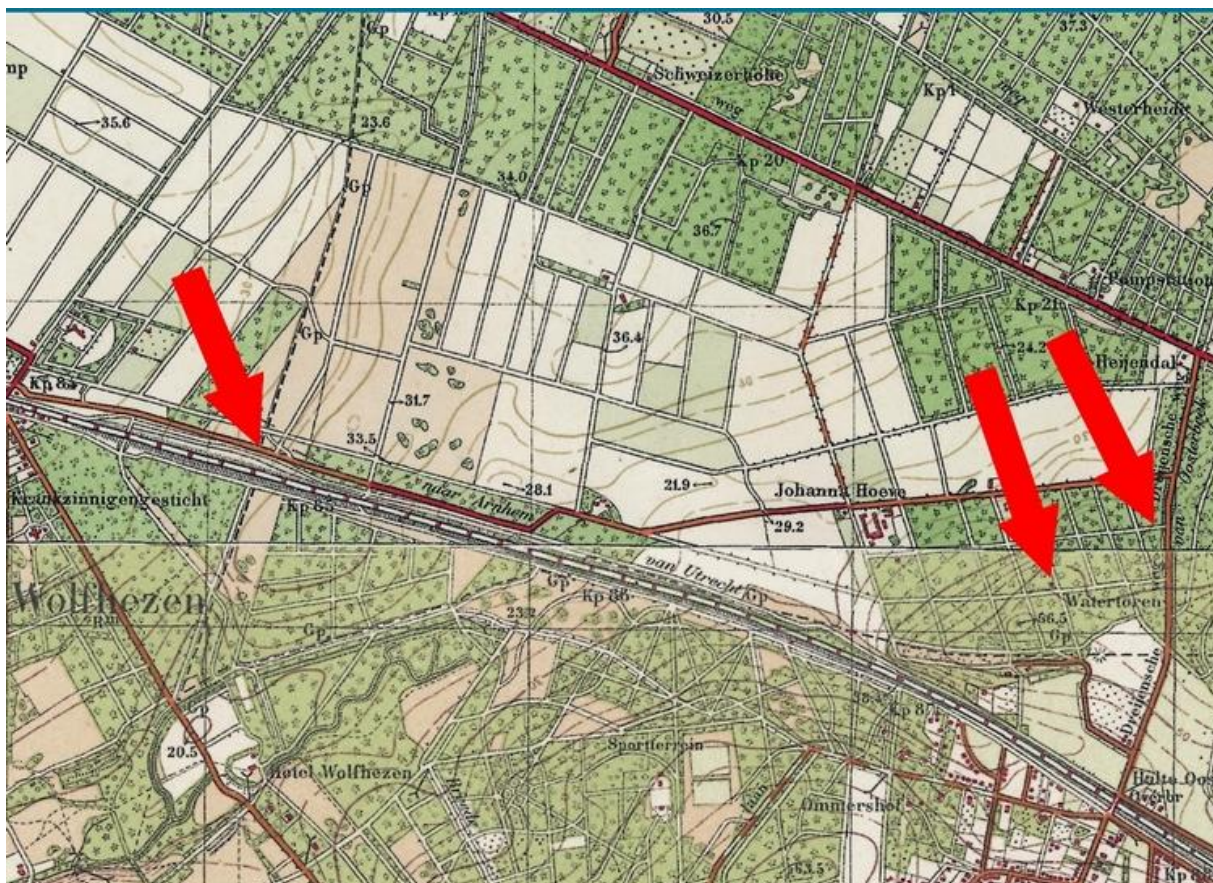
Bevrijding van Stalag VIIA door de Amerikanen

Dat even over John Waddy in relatie tot de Slag bij Arnhem. Maar hij had een veel uitgebreidere militaire carrière.

Voor de oorlog

Geboren in Taunton, Somerset, op 17 juni 1920 stamde John Waddy uit een familie met een lange militaire traditie. Opgeleid op Wellington College in Berkshire, volgde hij zijn militaire opleiding op de Royal Military College in Sandhurst. Hij werd kort voor de Tweede Wereldoorlog officier in 1st Battalion, Somerset Light Infantry in Brits-Indië. Later ging hij over naar 151th Parachute Battalion, ook in Brits-Indië. Na enige tijd te hebben gediend als inlichtingenofficier, wordt John in oktober 1943 commandant van B Company. Het bataljon is dan inmiddels overgeplaatst naar het Midden-Oosten en werd daar omgedoopt in 156th Parachute Battalion. Met zijn compagnie nam Waddy deel aan de veldtocht in Italië. December 1943 keerde de eenheid terug naar Engeland.

⁷ Tegenwoordig vinden we daar Brasserie Kleyn Hartensteyn.



Het gebied ten oosten van Wolfheze, waar John Waddy met zijn compagnie in de strijd verzeild raakt. De rechter pijl toont ongeveer de plek waar Waddy gewond raakte. De noord-zuid lopende weg daar rechts van, is de Dreijensweg. Waddy werd door één van zijn soldaten naar de eerste hulppost van het bataljon gebracht, bij het bataljonshoofdkwartier. Dat lag bij de watertoren, aangegeven door de middelste pijl. De linker pijl toont de noordelijke toegang tot de afwateringstunnel onder de spoorlijn Utrecht-Arnhem; zie het kader.

Topotijdreis, situatie 1944

Het verhaal over de gebeurtenissen bij Arnhem is al beschreven. We maken de sprong naar het einde van de oorlog.

Na de oorlog

Na terugkeer uit Duitsland trouwde John Waddy met Ann. Hij bleef in het leger en diende in Palestina, Malaya en Egypte. Bij dienst in eerstgenoemd land werd hij neergeschoten. Nog in 2004 en 2005 moest hij operaties ondergaan als gevolg van de schotwond. Hij was commandant van het opleidingscentrum van The Parachute Regiment in Aldershot. Van 1964 tot 1967 was hij commandant van de SAS (Special Air Service). In die functie deed hij veel om deze dienst uit te breiden. Vervolgens trad hij meerdere malen op in de rol van militair adviseur, onder meer op de Britse Ambassade in Vietnam. Maar ook bij het opnemen van de film *A Bridge too Far* was hij adviseur. Inmiddels was hij in 1974 uit militaire dienst gegaan en adviseur geworden bij Westland Helicopters. Daar bleef hij in dienst tot zijn pensioen in 1989.

In de naoorlogse jaren nam Waddy vaak deel aan de herdenkingen in september. Ook verzorgde hij op het Arnhemse strijdtoneel regelmatig battlefield tours voor studenten van het Army Staff College.



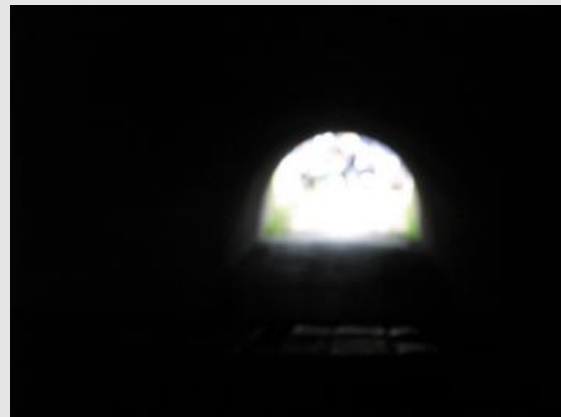
Battlefield tour van april 2008. Waddy geeft uitleg ongeveer op de plek waar hij gewond raakte.

Maar ook battlefield tours bijvoorbeeld voor de Vereniging Vrienden van het Airbornemuseum. Koen en Dik Winkelman hadden in april 2008 de eer aan zo'n tour deel te nemen en daar John Waddy te ontmoeten. In 1999 schreef hij *A tour of the Arnhem Battlefields*, beschrijving van de strijd en van een tocht langs het strijdtoneel. Na nog zijn 100^{ste} verjaardag te hebben gevierd, overleed John Waddy op 27 september 2020 in zijn slaap.

Bij de battlefield tour van april 2008 hoort een kleine anekdote. De deelnemers werden vervoerd met een touringcar. Maar ook waren er steeds twee oude jeeps met hun chauffeur van de partij.



De tour kwam ook bij de "culvert", het afwateringstunneltje onder de spoorlijn Utrecht – Arnhem. Vlak ten westen van waar tegenwoordig de A50 de spoorlijn kruist. Op 19 september 1944 trokken Britse en Poolse troepen terug door die tunnel, om zich te voegen bij de troepen in het zuidelijk gelegen Oosterbeek. Ook jeeps reden door de tunnel. Sommigen waren hierover na de oorlog sceptisch; was gebruik van jeeps hier wel mogelijk? Anderen waren er van overtuigd dat dit kon, en in de jaren negentig van de vorige eeuw is het bewezen door een aantal jeeps. Met dat verhaal in het achterhoofd, raakte ik aan de praat met één van de chauffeurs. Met de vraag of hij dit wel eens had uitgeprobeerd. Het antwoord weet ik niet meer, maar even later stond hij toeterend achter me, mij uitnodigend om "aan boord" te springen. Nadat ik die uitnodiging met plezier had aangenomen, ging het met een flinke vaart door het tunneltje. Afgebeeld twee foto's daarvan. Onduidelijk en bewogen, maar ze geven de spanning van het moment wel aardig weer!



Keren ten zuiden van de spoorlijn, en weer terug naar de groep. Die was intussen volkomen afgeleid van de rondleiding en stond klaar om ons te fotograferen! Zie de foto onderin dit kader. Heel graag zou ik de "tegenfoto's" willen zien. Dus mocht een van de lezers zichzelf of een bekende herkennen; ik zou zeer blij zijn om ooit een foto te ontvangen. Met een verlaat excuses aan de excursieleiders voor deze afleiding van het programma...





John Waddy (17 juni 1920 – 27 september 2020)

Airbornemuseum

Nu we ons met dit artikel in de Slag om Arnhem hebben begeven, past het ook wel om aandacht te besteden aan het Airbornemuseum. Na de herdenking van 2019 sloot het museum de deuren om een grondige vernieuwing te ondergaan. De officiële opening zou gebeuren eind maart van dit jaar. Maar door de maatregelen rond het Coronavirus werd dat op het laatste moment uitgesteld. De daaropvolgende sluiting van enkele maanden was een zware financiële last voor het museum. Toen de maatregelen later iets minder zwaar werden, kon het museum gelukkig alsnog open. De Airborne Experience, maar ook de rest van het museum, zijn behoorlijk veranderd. Uw redacteur is nog niet verder geweest dan de museumwinkel, maar hoopt daar snel verandering in te brengen. Voor wie het museum wil bezoeken, kijk in verband met de Coronamaatregelen eerst even op www.airbornemuseum.nl

Vluchtelingen

Tijdens de Slag om Arnhem kwamen ook burgers om het leven of raakten gewond. Of zij werden anderszins slachtoffer doordat hun huizen ten prooi vielen aan de strijd. Maar nadat de Engelsen en Polen waren teruggetrokken over de Rijn, eindigde voor de burgers de ellende nog lang niet. Bijna 100.000 bewoners moesten huis en haard verlaten. De journaliste Ineke Inklaar heeft getuigen geïnterviewd en daarover het boek *Vluchteling in eigen land* geschreven. Voor wie meer wil weten, zie

<https://historiek.net/confrontatie-met-1944-vaak-zwaar-voor-arnhemse-evacues/137998/>

Bronnenopgave

- *Bits and Pieces – Major John Waddy's uniform*, Wybo Boersma in: Airborne Magazine nr. 14.
- *From Delhi to Arnhem*, John O'Reilly. Thoroton Publishing Limited, Thoroton 2009.
- [https://en.wikipedia.org/wiki/John_Waddy_\(British_Army_officer\)](https://en.wikipedia.org/wiki/John_Waddy_(British_Army_officer))



ATLANTIKWALL IN KATWIJK EN NOORDWIJK

Tankmuur Katwijk

In Koerier 170 van december 2018 besteedden we aandacht aan een teruggevonden stuk antitankmuur in Katwijk aan Zee. De muur maakte onderdeel uit van de door de Duitsers aangelegde Atlantikwall. Onze lezer en gastauteur Onno van Gent

wees ons op het stukje muur, en dat was natuurlijk de moeite waard er iets over te schrijven. Bij een later, min of meer toevallig bezoek bleek de locatie flink te zijn opgeknapt. De muur was beter zichtbaar en een interessant informatiebord heeft hier een plek gekregen. Hieronder een overzichtsfoto, met daaronder het informatiebord.



Iets hoger staan twee betonblokken met stalen hindernissen. Op het informatiebord staat niet aangegeven of ze hier ook zijn uitgegraven. Maar een foto van kort na de oorlog, afgebeeld op het bord, laat wel dat soort versperringen zien. Alleen met kortere stalen balken. De historische foto, afgebeeld op het informatiebord, staat hieronder. Met op de volgende bladzijde de versperringen zoals die er nu staan.





Tankmuur Noordwijk

Bijzonder dat er dit jaar in oktober opnieuw een stuk antitankmuur is teruggevonden. Dit keer in Noordwijk, net als Katwijk onderdeel van de *Stützpunktgruppe Katwijk-Noordwijk*. Ook dit keer kwam Onno met de tip, en Rob Devilee verschaftte wat aanvullende informatie.

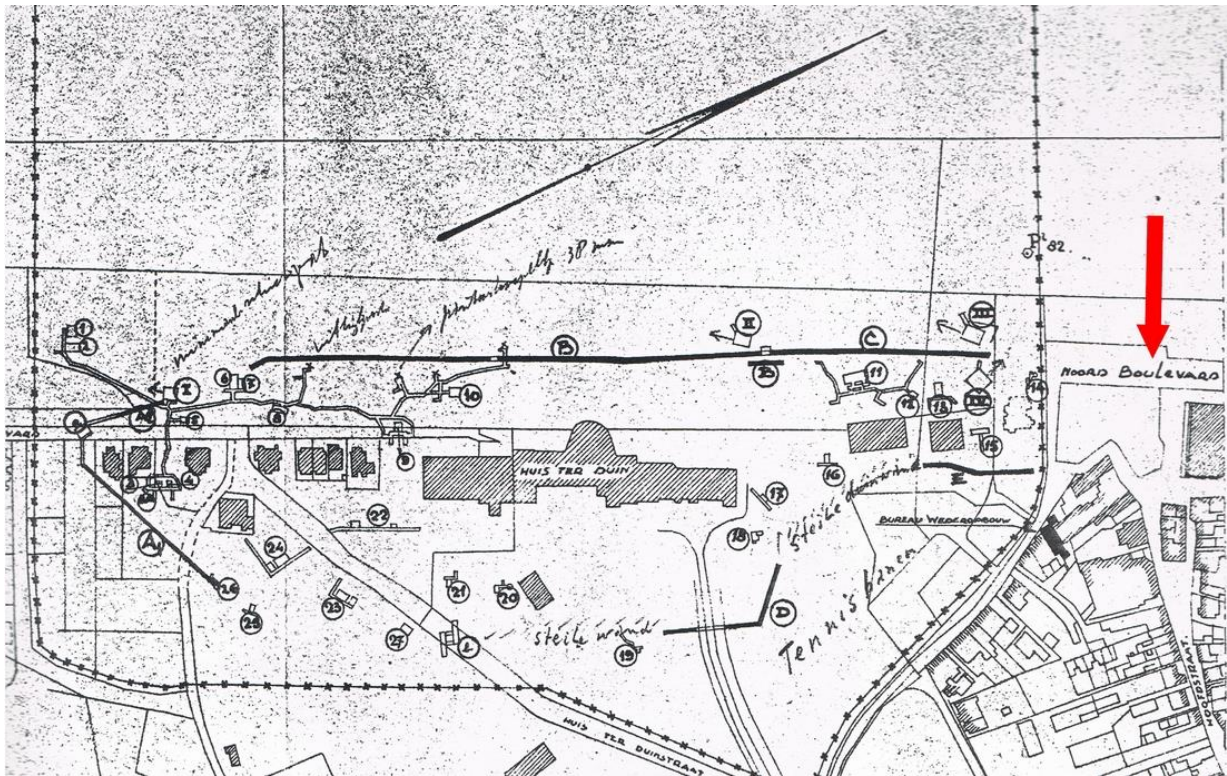


Het stuk kwam tevoorschijn bij de herinrichting van het Palaceplein, onder de oude parkeerplaats. De herinrichting moet in februari a.s. afgerond zijn. Op de foto hierboven is het stuk te zien. Twee delen zijn er met een lintzaag afgesneden. Een stuk is met een speciale kraan opgetild en

overgebracht naar het Atlantikwallmuseum in de noordduinen van Noordwijk. Geen kleinigheidje, wat het stuk weegt zo'n 30.000 kilo! Het tweede stuk wordt op een duin gezet, vlakbij het Palaceplein.



Zoals op meer plekken, werd de tankmuur na de Tweede Wereldoorlog ondergraven en in het ontstane gat gekanteld. Vanwege de aanleg van een riolering lag het stuk op het Palaceplein in de weg. Gelukkig heeft men de moeite genomen er twee stukken netjes uit te zagen, zodat zij verder dienst kunnen doen als herinnering aan de Tweede Wereldoorlog.



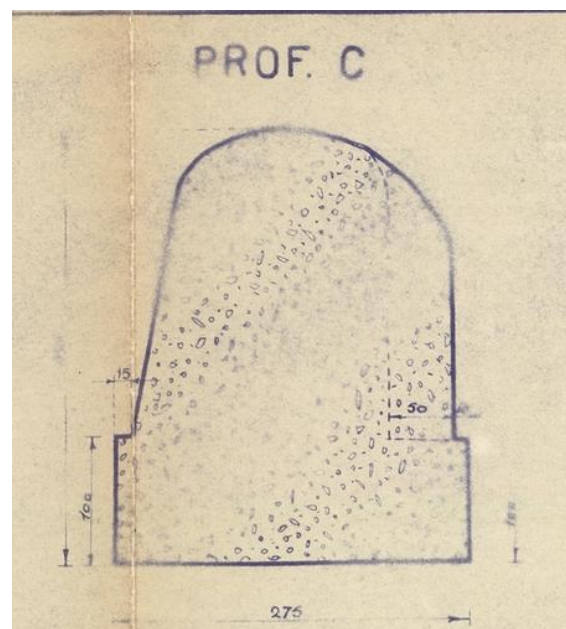
Iets meer over de situatie in de Tweede Wereldoorlog. De steunpunten in het gebied vielen allemaal binnen de Stützpunktgruppe Katwijk-Noordwijk. Eén complex was dat, met een verdedigingslinie alle kanten op. In Koerier 131 wordt die rondom-verdediging uitgebreid beschreven.

Eén van de steunpunten werd gevormd door Huis ter Duin met directe omgeving. Je kunt het omschrijven als een fort binnen een fort. Huis ter Duin was omgeven door een antitankmuur en andere versperringen. Op het terrein stonden vier zware bunkers, een verblijfscomplex en luchtafweer, en was er een uitgebreid gangen- en loopgravenstelsel. De Duitse troepen noemden Huis ter Duin Stützpunkt XXXIV H.

In maart 1946 werd dit steunpunt geïnventariseerd en opgemeten door kapitein Van der Kloet van de Afdeling Operatiën van de Generale Staf van het Nederlandse leger. De kapitein schreef een rapport, en voegde daar een mooie plattegrond bij. Een stukje daarvan staat bovenaan deze bladzijde. Omdat de kapitein alleen het steunpunt van Huis ter Duin onderzocht, zijn daarbuiten geen verdedigingswerken ingetekend op de plattegrond.

Maar de tankmuur liep verder langs de hele boulevard, en het teruggevonden deel ligt ongeveer bij de rode pijl. Op zijn plattegrond tekende kapitein Van der Kloet ook de aparte bouwwerken in. Waaronder verschillende profielen van de antitankmuur. Het

teruggevonden stuk is van profiel C, hieronder afgebeeld. Na het onderzoek van de kapitein zijn de verdedigingswerken snel gesloopt. Noordwijk moest het immers vooral van toerisme hebben, en die bunkers lager daarvoor allemaal flink in de weg.



Dat de antitankmuur in ieder geval in noordelijke richting verder liep langs de boulevard, is mooi te zien op de plattegrond die op de volgende bladzijde is afgebeeld.



Helemaal bovenaan de plattegrond op de vorige bladzijde, onder het woord "polder", zien we de versperringen van de landverdediging. Maar daarvoor verwijzen we weer naar Koerier 131!



Eén van de twee afgezaagde stukken muur heeft inmiddels al een plekje gekregen bij de ingang van het Atlantikwallmuseum in de noordoorden van Noordwijk. De foto van Rob links laat dat goed zien. Zie voor dat museum <https://atlantikwall.nl/>

De twee kleine foto's op bladzijde 16 zijn van Onno. De plattegronden op bladzijde 17 en 18 komen van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie. Tenslotte nog twee verwijzingen naar filmpjes over de muur.

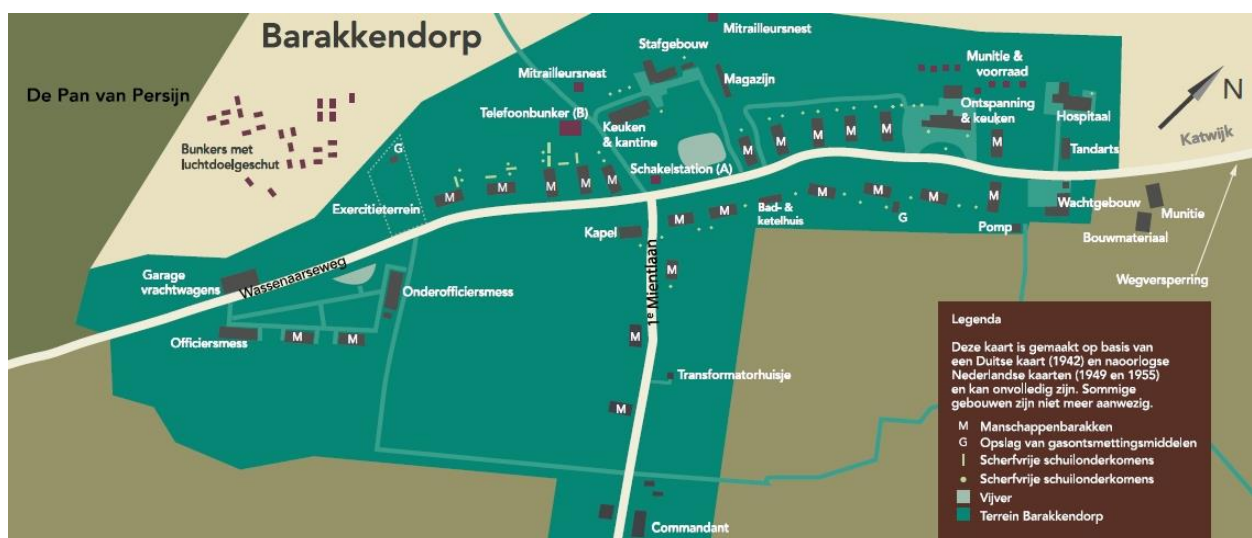
<https://noordwijknu.nl/2020/10/atlantikwall-gevonden-onder-parkeerterrein-palaceplein-noordwijk/>

<https://nos.nl/l/2353356>

Fietsroute

Tenslotte nog een toevallige ontdekking over de Stützpunktgruppe Katwijk-Noordwijk, waarbinnen ook het vliegveld Valkenburg viel. Kortgeleden is officieel een fietsroute rond het voormalige vliegveld in gebruik genomen. Die route gaat langs een restant van de tankgracht, door het complex van het vliegveld en naar het bezoekerscentrum Vliegveld Valkenburg.

De route gaat ook helemaal om het vliegveld heen. Aandacht wordt besteed aan de gevechten in Valkenburg en aan het mobilisatiecomplex aan het Maaldrift. Op enkele punten langs de route zijn informatieborden neergezet. Het fietsen van de route is er nog niet van gekomen, maar staat zeker op korte termijn op het programma!





Hangaar 7 op vliegveld Valkenburg. Bedoeld voor de naoorlogse toestellen van de Marine Luchtvaartdienst.
Zie in het midden de smalle openingen voor de staart van de toestellen

