

---

# castellum

---

VERENIGING VOOR LOKALE GESCHIEDENIS  
VAN KALKEN EN LAARNE



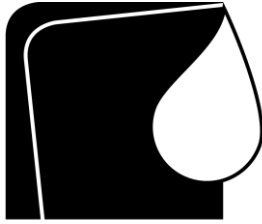
DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT  
JAARGANG XXXIII — NRS. 1 & 2 — MAART-JUNI 2016



**DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT  
VAN DE VERENIGING VOOR  
LOKALE GESCHIEDENIS VAN  
KALKEN EN LAARNE**

**BESTUUR**

- Erevoorzitter: **Jonkheer de Pessemier 's Gravendries,**  
Slot van Laarne, 9270 Laarne
- Voorzitter: **Marcel Meys,**  
Kruisenstraat 31, 9270 Kalken, 09 367 55 06  
marcel.meys2@telenet.be
- Secretaris en  
redactiesecretaris: **André Van De Sompel,**  
Kruisenstraat 70, 9270 Kalken, 0477 39 58 06  
andre.van.de.sompel@telenet.be
- Penningmeester: **Lieven Hanselaer,**  
Koffiestraat 61, 9270 Kalken
- Bibliothecaris: **Antoon Afschrift,**  
Brandemanstraat 93, 9270 Laarne
- Leden: **Eric Balthau,**  
Termstraat 80, 9270 Laarne  
**Dirk Clerick,**  
Nerenweg 72, 9270 Kalken  
**Luc De Ruyver,**  
Apostelhuizen 8a, 9270 Kalken  
**Félix Waldack,**  
J. Van De Veldestraat 7, 9270 Kalken  
felix.waldack@telenet.be
- Verantwoordelijke uitgever:  
Marcel Meys, Kruisenstraat 31, 9270 Kalken



**erfgoedcel**  
**LAND VAN**  
**DENDERMONDE**



**Vlaanderen**  
 verbeelding werkt

**Website:** [http://www.bloggen.be/castellum kalken laarne](http://www.bloggen.be/castellum_kalken_laarne)

**BIBLIOTHEEK van de Vereniging voor Lokale Geschiedenis van Kalken en Laarne**  
 (gevestigd in een van de gemeentelijke lokalen in de Keistraat 5, 9270 Laarne).

Opgelet:

Gezien de uitgebreide werkzaamheden in de gemeentelijke bibliotheek in de Keistraat, is onze bibliotheek tot nader order gesloten.

**AFGEVAARDIGDE bij het Verbond van de Kringen voor Heemkunde in Oost-Vlaanderen:**  
 Félix Waldack, J. Van De Veldestraat 7, 9270 Kalken

**CONTACTADRES en DIGITALE RUILDIENST:**  
 André Van De Sompel, Kruisenstraat 70, 9270 Kalken

**ADRESWIJZIGINGEN, NIEUWE ABONNEMENTEN en LIDMAATSCHAP VERENIGING VOOR LOKALE GESCHIEDENIS VAN KALKEN EN LAARNE:**

Gewoon lid:	€ 10,00
Steunend lid:	€ 16,00
Erelid:	€ 25,00
Beschermend lid:	€ 50,00

Rekeningnummer:  
 BE18 3930 4308 5065 – BBRUBEBB  
 Castellum, Koffiestraat 61, 9270 Kalken  
 09 367 83 30

De lijst van de beschermheren of -vrouwen, van de ereleden en de steunende leden zal jaarlijks in het laatste Castellumnummer verschijnen.

De auteurs zijn verantwoordelijk voor de inhoud van hun bijdrage.

Teksten mogen worden overgenomen mits vermelding van de bron en de auteur, en het toezenden van een exemplaar.

## EDITORIAAL.

We stellen u ter gelegenheid van de tentoonstelling *De zoektocht naar Gelbe 13* een dubbelnummer van ons tijdschrift voor. Die tentoonstelling wordt tijdens het Pinksterweekend 2016 in zaal Breughel, Kalkendorp 28, te Kalken gehouden.

Die tentoonstelling is een realisatie van onze vereniging in samenwerking met de Heemkundige Kring Overmere vzw, Luchtvaartgeschiedenis/Bahaat vzw en de familie Janssens uit Kalken. De financiële inbreng van de Erfgoedcel Land van Dendermonde en de opbrengst van de voordrachtavond *De zoektocht naar Gelbe 13* in Overmere van 17 februari 2016 zorgen voor de nodige financiële ademruimte om deze tentoonstelling op te bouwen.

*Gelbe 13* is de rompidentificatiecode van de Focke Wulf FW 190 A4 die op 14 mei 1943 na een kort luchtgevecht in het noorden van Kalken neerstortte. De zoektocht voorafgaand aan de succesvolle berging van de te Kalken neergestorte Focke Wulf anno 2014-2015 was niet de eerste “zoektocht”.

Het verhaal rond dat toestel wordt in dit tijdschriftnummer in drie delen gebracht.

Pieter Janssens en André Van De Sompel brachten gegevens van getuigen samen die aan de “eerste zoektocht” deelnamen, namelijk op 14 mei 1943. Bewoners uit de onmiddellijke omgeving van de crashplaats startten namelijk onmiddellijk na de crash een eerste zoektocht naar het neergestorte vliegtuig. Die getuigenissen brengen wetenswaardigheden aan het licht uit de periode van de Duitse bezetting te Kalken en Overmere.

De Duitse bezetter slaagde er niet in - of vond het niet nodig – het volledige vliegtuig, inclusief de bewapening, dat midden een zeer drassig landbouwgebied neerkwam, op te ruimen.

Volgens sommigen werd in de jaren 1970, ten tijde van de aanleg van de E17 en de dienstweg naar de autosnelwegparking, een poging ondernomen om de resten van het vliegtuig op te sporen en te bergen. Dat de interesse voor het vliegtuigwrak levendig werd gehouden, moet blijken uit het feit dat ongeveer vijfentwintig jaar terug de vroegere mede-eigenares van de akker waarop het vliegtuig was neergestort, aan de broers Johan (†) en Roland De Bock geweigerd had hen toe te laten gericht onderzoek te doen en een eventuele opgraving te laten verrichten<sup>1</sup>. Roland De Bock raketde begin

---

<sup>1</sup> Gesprek van André Van De Sompel met André Hebbelinck, weduwnaar van Georgette Goossens (1938-2015), 30 april 2016.

november 2014 het verhaal rond het vliegtuig opnieuw op. Kortom, het verhaal leefde decennialang onderhuids voort, zowel bij de eigenaars van de grond waarop het vliegtuig crashte, als bij een aantal buurtbewoners en nieuwsgierige geïnteresseerden. Pieter Janssens zorgde er met veel wilskracht en doorzettingsvermogen voor dat een opgravingscampagne gepland werd, vorm kreeg en tot een schitterend resultaat leidde.

Het belangrijkste aandachtspunt van de tentoonstelling is uiteraard de opstelling van de in oktober 2015 opgegraven restanten van het Duitse jachtvliegtuig. Cynrik De Decker, voorzitter van Luchtvaartgeschiedenis-Bahaat vzw, brengt een volledig verslag van de door hem geleide opgraving van het Duitse oorlogstoestel: de voorbereiding, de opgraving en de inventarisatie van de opgegraven stukken.

De lokale journalist Sam De Kegel verwerkte de gegevens rond het project *Gelbe 13* in een artikel in Knack-Weekend van eind 2015. We hernemen die bijdrage.

De tentoonstelling van de resultaten van de opgravingswerken, samen met het verhaal van de piloot en zoveel getuigenissen, kan en moet de aandacht aanscherpen van al wie interesse heeft voor de aspecten van de lokale geschiedenis in het algemeen en de oorlogsgeschiedenis in het bijzonder. We denken daarbij vooral aan de jongere generaties die op zoek zijn naar bevestiging van gegevens die zij bijvoorbeeld hoorden vertellen of die ze aantreffen op internetsites allerhande.

Na de tentoonstelling worden de opgegraven restanten van het Duits oorlogsvliegtuig overgebracht naar het For Freedom Museum in Ramskapelle, waar ze verder beheerd en ontsloten worden.

André Van De Sompel, redactiesecretaris

# **DE ZOEKTOCHT NAAR EEN DUIJS VLIEGTUIG EN EEN PILOOT TE KALKEN, 1943. GETUIGENISSEN MEER DAN ZEVENTIG JAAR NA DE CRASH.**

Tekst: André Van De Sompel

Verzameling van de gegevens: Pieter Janssens en André Van De Sompel

## **Opzet.**

In de zoektocht anno 2014-2015 naar het neergeschoten Duitse jachtvliegtuig werden getuigenissen opgetekend bij personen, die ten tijde van de crash in de onmiddellijke omgeving van de crashplaats woonden. De gesprekken werden in twee sessies gehouden. Pieter Janssens had in de loop van 2015 met een aantal personen verkennende gesprekken. André Van De Sompel deed een aantal van die bezoeken in april-mei 2016 nog eens over. Hij bezocht tijdens die periode nog andere getuigen.

## **Situering van de plaats van de crash.**

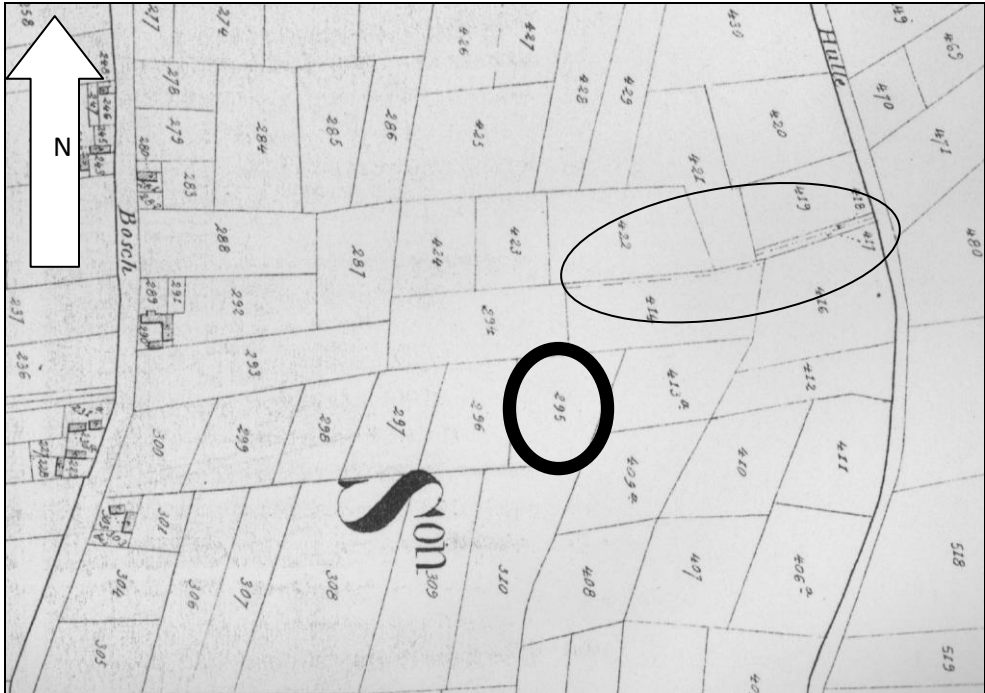
De huidige eigenaar van de grond waar op het vliegtuig neerstortte, Marc Bollaert, vertelde dat hij bij het tekenen van de aankoopovereenkomst van die grond, in 2001, gelukkigewent werd met zijn aankoop<sup>2</sup>. Hij kreeg toen van de verkoper te horen dat hij er namelijk ook een “vliegtuig” had bijgekocht.

Pieter Janssens kreeg van eigenaar Marc Bollaert de toestemming om op het stuk grond, met kadasteridentificatie Laarne, Tweede Afdeling, Sectie B, nummer 295, op zoek te gaan naar wrakstukken van het vliegtuig. Ook op het aanpalende stuk grond, Sectie B, nummer 296, eigendom van mevrouw Christine De Vos, mocht gezocht worden<sup>3</sup> (zie illustratie 1).

---

<sup>2</sup> Gesprek van Marc Bollaert met Pieter Janssens, 4 november 2014.

<sup>3</sup> Toestemming van mevrouw Christine De Vos, weduwe van Aimé Van Peteghem, 7 november 2014.



Illustratie 1. Situering van de crashplaats van de Focke Wulf 190-A4 in het noorden van Kalken. Het vliegtuig stortte neer op het stuk landbouwgrond met als kadastrale identificatie: Laarne, Tweede Afdeling (Kalken), Sectie B, nummer 295 (dik omrand ovaal). Veel brokstukken kwamen ook terecht op het ernaast liggende westelijk stuk grond, Sectie B, nummer 296. De akker Sectie B, nummer 295, was een van de akkers die een uitweg had naar de Hullestraat (horizontaal ovaal). Het detail van de Popp-kaart Kalken (omstreeks 1860) geeft de ligging van de Bosstraat (links) en de Hullestraat (rechts) aan.

### **De getuigenissen.**

We gingen te rade bij personen waarvan we verwachtten dat ze iets persoonlijks over de crash van de Focke Wulf op 14 mei 1943 konden vertellen. In tabel 1 geven we een overzicht van de personen die werden gecontacteerd en die al dan niet iets konden vertellen over dat gebeuren.

In april-mei 2016 stelde André Van De Sompel volgende basisvragen:

- *Waar was je en wat deed je op het moment van het luchtgevecht en de crash van het Duitse vliegtuig?*

- *Wat heb je gezien en wat heb je onmiddellijk daarna gedaan ?*
- *Kan je nog iets vertellen dat met die gebeurtenis en de oorlogssituatie in het algemeen te maken heeft?*

Gustaaf De Wilde	1922	Bontinkstraat, Kalken		A
Bracke Camiel	1925	Bontinkstraat, Kalken	P	A+P
Vens Adolf	1926	Drapstraat, Kalken		A
Van Wassenhove Gerard	1926	Bontinkstraat, Kalken		A
Blancquaert Cyriel	1927	Kerkstraat, Overmere	P	A
De Lausnay Maurice	1927	Bontinkstraat, Kalken		A
Everaert Roger	1929	Zauwerstraat, Kalken		A+P
De Wilde Marcel	1930	Bontinkstraat, Kalken		A
Meys Marcel	1931	Kruisenstraat, Kalken	P	A
De Bock Juliana	1931	Bontinkstraat, Kalken		A
De Gelder Frans	1931	Bontinckstraat, Overmere		A
Pieters Anna	1932	Bontinckstraat, Overmere		A
Van De Sompel Arsène	1933	Cootveld, Beervelde	P	A
De Vylder Michel	1933	Kerrebroekstraat, Beervelde	P	A
Van Peteghem André	1934	Portugiezenstraat, Kalken	P	A
Van Peteghem Roger	1936	Portugiezenstraat, Kalken	P	
Goossens Georgette	1938	Zauwerstraat, Kalken	P	
Taragola Gerard	1939	Bontinckstraat, Overmere		A
Hebbelinck André	1940	Zauwerstraat, Kalken		A

Tabel 1. Overzicht van de getuigen, hun geboortejaar, hun woonplaats ten tijde van de crash en de personen aan wie ze hun verhaal deden (Pieter en/of André).

De antwoorden op die vragen gaven een beeld van het gebeuren. Ze bevatten – hoe kan het ook anders na zeventig jaar – ook tegenstrijdigheden. De verhalen van de getuigen zijn wellicht onbewust gekleurd en veranderd door de tijd die verliep sinds het gebeuren. Toch vonden we het de moeite waard om die verhalen hierna te bundelen.

Het vliegtuig werd, zoals we in de bijdrage van Cynrik De Decker kunnen lezen, neergeschoten na een kort luchtgevecht. Het was vrijdagnamiddag 14 mei 1943 en het was heel mooi weer. Er waren amper wolken aan de

staalblauwe hemel. We weten dat het vliegtuig neergeschoten werd omstreeks 13.20 uur. Dat tijdstip werd door een meerderheid van de getuigen dan ook zo benaderend omschreven.

Een deel van de Kalkense getuigen hoorde het geschut en volgde het luchtgevecht van op de plaats waar ze school liepen. Voor de jongens was dat in en rond de noodschooltjes in de Koffiestraat in Kalken, op een boogscheut van de voor de Duitse bezetter vrij te houden schoolgebouwen. De meisjes volgden toen lessen in de gebouwen van de Nouveau Tissage Vanham, op de hoek van de Bieststraat met de huidige Nerenweg.

De Beerveldse getuigen, die toen ongeveer tien jaar oud waren, hoorden en zagen een deel van het luchtgevecht vanop de ouderlijke boerderij. Mogelijk waren de lessen in Beervelde toen opgeschort.

Roger Everaert getuigde dat hij het luchtgevecht gevolgd had tijdens de speeltijd op het college van Wetteren, op een respectabele afstand van dat luchtgevecht dus.

De oudere getuigen, in de leeftijdsklasse van 15 tot 18 jaar, waren in de onmiddellijke omgeving van het ouderlijke huis bezig. Adolf Vens herinnerde zich dat hij op het moment van het luchtgevecht aan het eten was. Camiel Bracke was met zijn buurjongen Basiel De Bock aan het luieren. 't Was oorlog en er was weinig werk. Ze bevonden zich in het noorden van de Bontinkstraat, ter hoogte van de boerderij van de familie Stevens – Van Ruyteghem, in de onmiddellijke omgeving van het molenaarshuis van de Bontinkmolen (nu te situeren ter hoogte van de woningen Bontinkstraat 162 en 164). Ze hadden schoten gehoord en waren weggedoken onder een perelaar. Vanuit hun schuilplaats zagen ze een vliegtuig ongeveer een kilometer verder neerstorten.

Cyriel Blancquaert zag van op de ouderlijke hoeve in de Kerkstraat in Overmere het vliegtuigje in een rechte lijn neerstorten.

De gebroeders Roger en André Van Peteghem verklaarden dat ze gezien hebben dat de piloot kort vóór de inslag het vliegtuig verlaten had, evenwel zonder dat er een parachute openging.

De oudere getuigen trokken onmiddellijk na de inslag op zoek naar het vliegtuig en de piloot<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Zoals bij andere luchtvaartongelukken, trokken dus ook in Kalken buurtbewoners naar de plaats van de crash. Dat was enerzijds uit nieuwsgierigheid, maar anderzijds ook uit opportunisme: misschien was er wel het een en ander te recupereren voor eigen gebruik. Het was belangrijk vlugger bij de crashplaats te zijn dan de Duitse bezetter.

Een ander voorbeeld van zo een situatie is de crash van een militaire luchtballon even ten oosten van de Bontinckstraat in Overmere, mogelijk in het voorjaar of de zomer van 1944.

Cyriel Blancquaert vertelde dat hij zich vanuit de Overmeerse Kerkstraat over akkers en velden naar de inslagplaats spoedde. Hij had de afstand niet goed ingeschat en bovendien werd hij onderweg door Duitse militairen op een moto met zijspan aangemaand om terug naar huis te keren<sup>5</sup>.

Adolf Vens verliet met zijn vader en met het bij hen ondergedoken familielid Seraphin Crocket, uit Zeveneken, de ouderlijke hoeve in de Kalkense Drapstraat om ook op zoek te gaan naar het neergestorte vliegtuig.

Ook Frans De Gelder trok vanuit de Bontinckstraat over alle akkers heen naar de plek van de crash.

Het werd inderdaad een zoektocht, in de echte zin van het woord. In tegenstelling tot de huidige situatie was het gebied, waarin het vliegtuig was neergestort, een gesloten landbouwlandschap. Veel akkers waren toen nog omringd door een strook grasland<sup>6</sup>, een houtkant en een gracht. En de akkers waren bovendien meestal slechts toegankelijk via het *ortgat*, een toegang over een gracht tot de akker. Tussen de akkers en de weilanden lagen soms onbewerkte stroken grond met hoog opschietende planten, ruigten genoemd<sup>7</sup>.

Volgens Frans De Gelder was er binnen het kwartier na de crash “veel volk” verzameld rond het vliegtuigwrak. Volgens Camiel Bracke hadden een twintigtal omwonenden zich rond de crashplaats verzameld vóór dat de Duitsers die plaats hadden bereikt. Ondertussen had inderdaad het bezettingsdetachment, dat zich te Overmere bevond, alarm geslagen. Sirenegeluid was hoorbaar.

---

In een mum van tijd hadden de omwonenden alles wat bruikbaar was, weggehaald. De Duitse bezetter vroeg nadien, tevergeefs, teruggave van de “gestolen” goederen. Gesprek van André Van De Sompel met Frans De Gelder en diens vrouw Anna Pieters, 29 april 2016.

<sup>5</sup> Cyriel Blancquaert vertelde verder nog dat in het dorp van Overmere een Duitse commandopost was gevestigd. Hij herinnerde zich nog levendig dat er regelmatig ochtendplechtigheden werden gehouden (zoiets als een vlaggenroet). Gesprek André Van De Sompel met Cyriel Blancquaert, 20 april 2016.

<sup>6</sup> Op die graszone werden koeien gewacht.

<sup>7</sup> Palmyre Suenart (°1926), echtgenote van Maurice De Lausnay, getuigde dat het akkerland in en om de Bontinkstraat in 1953, het jaar dat ze huwde en naar de Bontinkstraat kwam wonen, er heel anders uitzag dan in haar thuisdorp Schoonaarde. Ze verwees vooral naar de graszone voor het wachten van de koeien om te stellen dat op de akkers veel ruimte verloren ging voor de teelt van vruchten. Bovendien bleef er toen nog regelmatig een deel van de akker een seizoen lang braak liggen. Het was dan ook nog de gewoonte dat op één akker meerdere vruchten gewonnen werden.

Gesprek met André Van De Sompel, 2 mei 2016.

Was het vliegtuig relatief gemakkelijk te lokaliseren, dan was dat allesbehalve het geval voor wat betreft de piloot. Meerdere gesprekspartners getuigden trouwens dat ze als eerste het vliegtuig en/of de piloot gevonden hebben. Dat kan verklaard worden door het feit dat zowat alle omwonenden aan de zoektocht deelgenomen hadden.

Over de plaats waar de piloot neerstortte, zijn er tegenstrijdige verklaringen. Vandaar dat we die plaats op illustraties 2 en 3 slechts benaderend, en over een relatief grote oppervlakte gespreid, hebben weergegeven. Wat we zeker weten, is dat de piloot neerkwam op een akker ten oosten van de Hullestraat. Camiel Bracke en Arsène Van De Sompel duiden, zo vele jaren later, de vindplaats van de piloot aan op een plaats nu ten noorden van de autosnelweg, maar ten zuiden van de dienstweg naar het horecagebouw, op de tweede akker ten oosten van de vroegere Hullestraat (zie illustratie 2, aanduiding 3). Roger Everaert situeerde de crashplaats van de piloot ten zuiden van de autosnelweg, in de onmiddellijke omgeving van de Bontinkstraatbeek<sup>8</sup>.

Adolf Vens en zijn vader en hun familielid Crocket vonden eerst de piloot en pas daarna het vliegtuig. Ongeveer een half uurtje later kwamen drie Duitse soldaten aangereden in een motor en een motor met sidecar. Seraphin Crocket, die een woordje Duits kon, sprak met die Duitsers en wees de plaats aan waar de piloot lag. Na nog een kwartiertje kwamen nog meer Duitse soldaten – vier of vijf - op de crashplaats aan.

Arsène Van De Sompel omschreef de piloot als een *grote man van 80-90 kg*. Er was geen spoor van een valscherms te zien. Ook Camiel Bracke trof de piloot als eerste aan. Hij lag op een nog niet lang bewerkt land. Camiel had echter schrik dat de Duitsers hem als jonge werkracht zouden aanhouden en op transport zetten naar Duitsland<sup>9</sup>. Hij vluchtte weg zonder iemand van zijn vondst op de hoogte te brengen.

Volgens Frans De Gelder lag de piloot in een “plekke” koolzaad<sup>10</sup>. Het lichaam lag ongeveer vijftig centimeter diep in de grond<sup>11</sup>. Michel De Vijlder herinnerde zich dat de piloot in een ploegvoor tussen twee verschillende teelten lag.

Roger Everaert herinnerde zich dat hij na school, vanuit Wetteren, met de fiets thuiskwam en dat zijn moeder hem vertelde wat er gebeurd was.

---

<sup>8</sup> Gesprek van Pieter Janssens en André Van De Sompel met Roger Everaert, 11 april 2016.

<sup>9</sup> Dat was Gustaaf De Wilde overkomen. Hij bevond zich ten tijde van de crash in Duitsland. Gesprek André Van De Sompel met Gustaaf De Wilde, 30 april 2016.

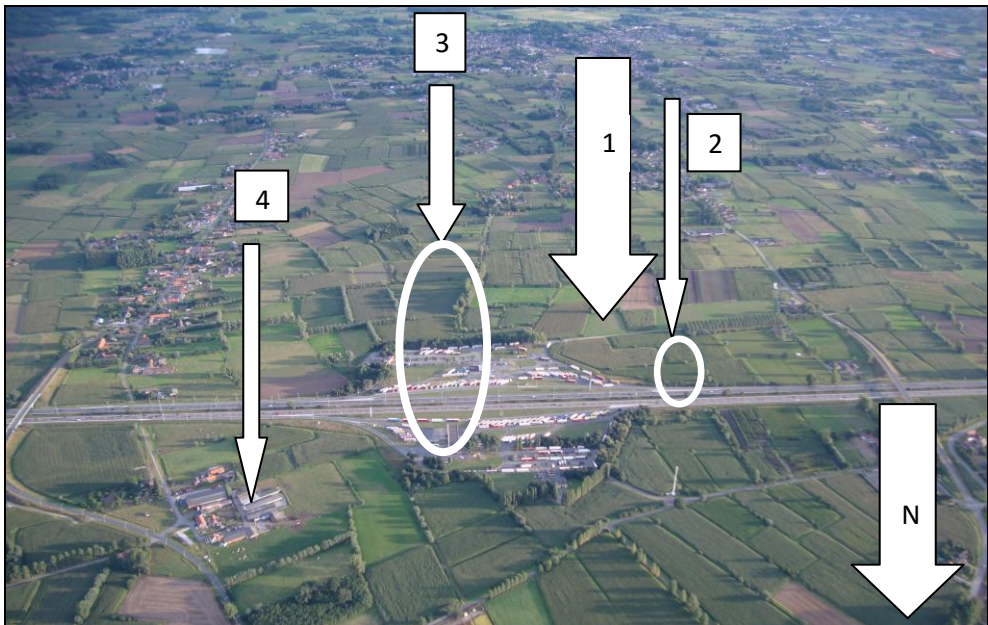
<sup>10</sup> De Duitse bezetter had de teelt van koolzaad “aangemoedigd”.

<sup>11</sup> In tegenstelling tot nu was de akkergrond niet heel erg aangedrukt door het werken met paard en kar. Sinds enkele tientallen jaren worden de akkers met de traktor bewerkt.

Blijkbaar was men de piloot toen nog aan het zoeken. Roger sprong weer op zijn fiets en even later vond hij hem in een plek graan aan de oostkant van de Hullestraat, op grond van de familie Van Peteghem, in een put. Roger stelde de Duitse soldaten en hun medestanders, die eveneens op zoek waren naar de piloot, op de hoogte van zijn vondst.

André Van Peteghem herinnerde zich dat zijn vader zich boos maakte op de zoekenden omdat zijn aardbeiplanten vertrappeld werden.

De Duitse soldaten namen het lichaam van hun verongelukte strijdmakker uiteraard mee.



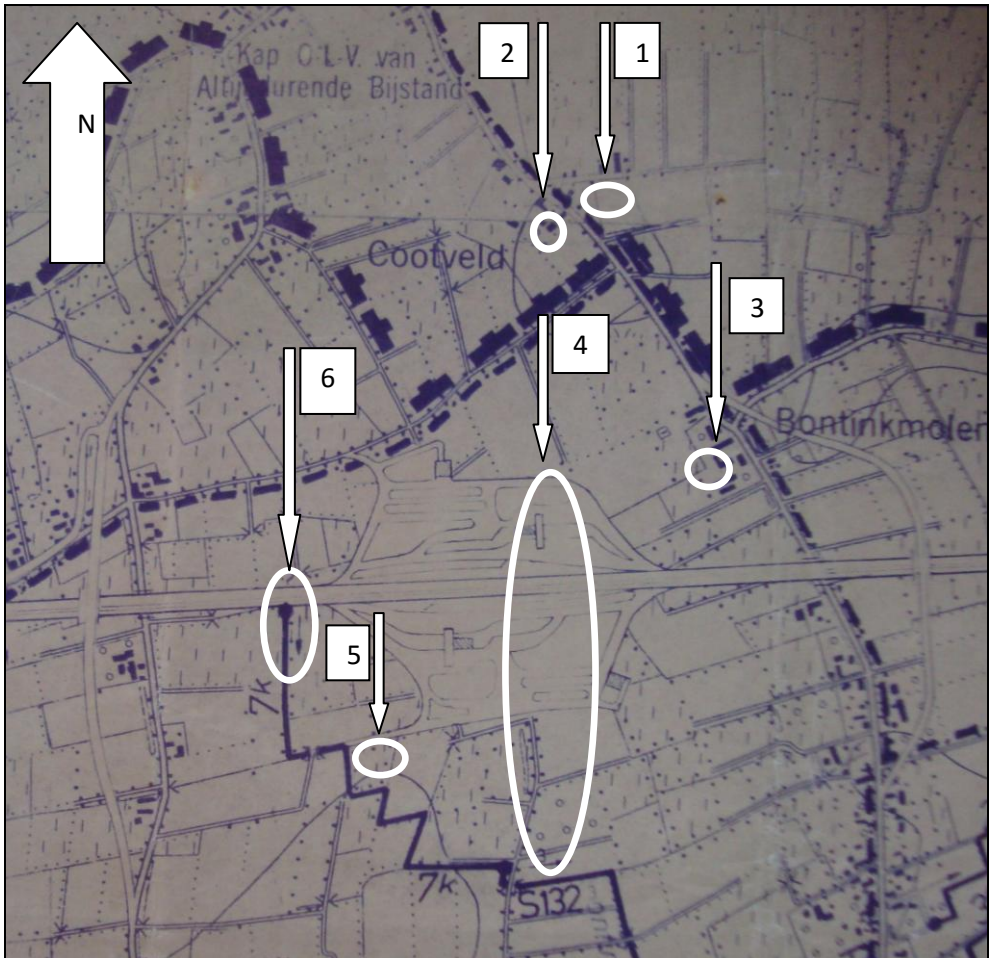
Illustratie 2. Aanduiding van een aantal belangrijke plaatsen uit het Kalkense Focke Wulfverhaal.

1. Crashplaats van het vliegtuig.
2. Inslagplaats van een van de vleugels van het vliegtuig.
3. Omgeving waarin de piloot te pletter sloeg.
4. Vindplaats van één van de laarzen van de piloot.

Foto André Van De Sompel, september 2013.

Op illustratie 1 beperkten we ons tot de aanduiding van de crashplaats van het vliegtuig. In het gesloten landbouwlandschap vonden de omwonenden kort na de crash nog andere zaken. Illustratie 2 geeft ons een zicht op enkele

crashplaatsen, overgebracht op een hedendaagse luchtfoto. Illustratie 3 geeft de vindplaats van nog twee andere stukken van de piloot weer.



Illustratie 3. Aanduiding van alle belangrijke plaatsen uit het Kalkense Focke Wulfverhaal:

1. Vindplaats laars piloot.
2. Vindplaats horloge piloot.
3. Vindplaats laars piloot.
4. Omgeving waarin de piloot te pletter sloeg.
5. Crashplaats van het vliegtuig.
6. Crashplaats van een van de vleugels van het vliegtuig.

Uittreksel uit een kaart gemaakt in opdracht van de Polder van Belham, omstreeks 1977. Verzameling André Van De Sompel, uit de erfenis van Petrus Librecht.

Van de piloot werden later beide laarzen en zijn gouden horloge gevonden op een afstand van de inslagplaats van het lichaam. Op de boomgaard van de boerderij die toen door de familie Van Ruyteghem werd uitgebaat (nu Bontinkstraat nummer 164), werd een van de laarzen gevonden (zie illustratie 3, aanduiding 3)<sup>12</sup>. De andere laars werd gevonden in de boomgaard van de boerderij die toen door een familie Raman werd bewoond, ten oosten van de Kerrebroekstraat (nu ongeveer ter hoogte van Kerrebroekstraat 7, Beervelde, zie illustratie 3, aanduiding 1). Bij het schudden van de hagen om meikevers te vangen, viel op een bepaald moment het gouden uurwerk van de piloot in handen van buurjongen Ivo Van Laere (nu ongeveer ter hoogte van Kerrebroekstraat 7, Beervelde, zie illustratie 3, aanduiding 2)<sup>13</sup>.

Gerard Fiers getuigde dat een afgebroken vleugel neergestort was op een stuk landbouwgrond dat zijn familie bewerkte, dichtbij de Bontin(c)straatbeek (zie illustratie 3, aanduiding 6). Nog jaren later was de put, die daardoor ontstaan was, merkbaar<sup>14</sup>.

Het Duitse bergingscommando, met een door een vrachtwagen getrokken platte aanhangwagen waarop nog andere vliegtuigwrakstukken lagen, kon die plaats met dat voertuig niet bereiken. Roger en André Van Peteghem getuigden dat ze enkele honderden meters op die vrachtwagen meegereden hadden om de weg te wijzen. Mogelijk gebeurde dat niet meer dezelfde dag als de crash<sup>15</sup>. De slechts met paard en kar berijdbare Hullestraat was een nog te nemen hindernis op weg naar de crashplaats, maar de smalle slijkerige doorgang<sup>16</sup> van de Hullestraat naar de akker met het vliegtuigwrak was allerminst toegankelijk (zie illustratie 1). Bovendien was het vliegtuig neergestort in het brongebied van de Bontinkstraatbeek, een omgeving met

---

<sup>12</sup> Getuigenissen van Camiel Bracke en Arsène Van De Sompel. Gegevens genoteerd door Pieter Janssens.

<sup>13</sup> Gesprek André Van De Sompel met Michel De Vijlder, 19 april 2016. Pieter Janssens had die gegevens in een eerder gesprek genoteerd.

<sup>14</sup> Gesprek André Van De Sompel met Gerard Fiers (°1943) en diens broer Hubert Fiers (°1946), 23 april 2016.

<sup>15</sup> Juliana De Bock getuigde dat die bergingsoperatie pas twee dagen na de crash gebeurde, namelijk op zondag. Gesprek André Van De Sompel met Juliana De Bock, 19 april 2016.

<sup>16</sup> Gesprek André Van De Sompel met André Hebbelinck, 30 april 2016.

natte gronden (zie illustratie 3, aanduiding 6 – de loop van de beek wordt er aangeduid met de omschrijvingen 7k en S132). De put waarin een groot deel van het vliegtuig verdwenen was, liep dan ook relatief snel onder water.

Het bergingscommando kon weinig uitrichten en recupereerde enkel de vlot op te halen delen van het neergehaalde vliegtuig. De aan bron van de Bontinkstraatbeek neergekomen vleugel werd wel meegenomen. De crashzone werd in elk geval nog een tijdlang voor nieuwsgierige buurtbewoners afgesloten<sup>17</sup>.

Het neergestorte vliegtuig had een put gemaakt zo groot als een grote hooimijt, getuigde Georgette Goossens<sup>18</sup>. Die put werd gevuld met *kantkuiselingen* die zowat alle landbouwers uit de omgeving aanvoerden. Volgens André Hebbelinc, weduwnaar van Georgette Goossens, werd geen oorlogsschadeclaim ingediend.

Andere bruikbare of verkoopbare stukken werden verzameld en meegenomen door de landbouwers die de gronden bewerkten, de omwonenden of allerhande nieuwsgierigen. Marcel Meys deelde mee dat hij enkele dagen na de crash kwam kijken of er nog iets te vinden was. Hij bemerkte dat in de krater van het vliegtuig een buisvormig voorwerp boven het water uit stak en hij kon dat voorwerp te pakken krijgen. Het bleek een mitrailleur te zijn met nog een aantal kogels in de kogelband. Hij had ondertussen gezelschap gekregen van een boer uit de omgeving, vermoedelijk de toenmalige eigenaar en/of de bewerker van die grond, die hem het wapen afnam en terug in het water gooide<sup>19</sup>.

### **Bedenking.**

Naar een aantal zaken en gebeurtenissen kunnen andere vorsers verder onderzoek uitvoeren. Enkel de site waarop het vliegtuig neergestort is, werd kadastraal geïdentificeerd. De vindplaats van andere elementen werd slechts benaderend aangeduid. De aanleg van de autosnelweg E3/E17 en de inplanting van het parkingcomplex daar rond, bemoeilijkten uitermate een duidelijke aanwijzing ervan en dus ook een exacte kadastrale identificatie.

---

<sup>17</sup> Gerard Taragola herinnerde zich dat hij naar de avond toe met zijn oudere zussen mocht meegaan om de crashplaats te bezoeken, maar dat ze weggestuurd werden. Telefoongesprek André Van De Sompel met Gerard Taragola, 27 april 2016.

<sup>18</sup> Georgette Goossens is de dochter van Achiël Goossens, de landbouwer die de grond, waarop de vlieger crashte, in die periode in eigendom bewerkte. Meerdere gesprekspartners getuigden trouwens dat ze als eerste het vliegtuig en/of de piloot gevonden hebben. Dat kan verklaard worden door het feit dat zowat alle omwonenden aan de zoektocht deelgenomen hadden. Gegeven Pieter Janssens en gesprek André Van De Sompel met André Hebbelinc, 30 april 2016.

<sup>19</sup> E-mailbericht van Marcel Meys aan André Van De Sompel, 3 november 2014.

## DE ZOEKTOCHT NAAR *GELBE 13*.

Cynrik De Decker

### Woord vooraf.

Twintig jaar terug beschreef ik in ons boek “’40-’45 boven Schelde, Dender en Durme” het voorval van het neerstorten van een Duits jachtvliegtuig bij Kalken tijdens de Tweede Wereldoorlog. Ons onderzoek, dat dateerde van het “pre-internet tijdperk” was gebaseerd op documenten die we vonden in Duitse en Amerikaanse archieven.

Het dorp werd na de oorlog doormidden gesneden door een autosnelweg, wat een impact betekende op de omgeving en wij zijn er met onze beperkte pogingen toen niet in geslaagd om meer lokale informatie bij het verhaal te voegen.

Dat was, twintig jaar later, buiten het enthousiasme gerekend van Pieter Janssens, die als streekbewoner de draad opnam en samen met Bart Joos en Roland De Bock de akker vond waar het vliegtuig neerkwam. Ik ben dan ook blij dat Pieter ons contacteerde met de vraag om samen met onze vereniging BAHAAT/Luchtvaartgeschiedenis.be de zoektocht verder te zetten, met als doelstelling een opgraving van het wrak, zou dat er nog zitten. Samen met een heel team stonden we die zaterdagochtend 10 oktober 2015 in de Dienstweg. Wat we de uren nadien uit de Kalkense bodem opdiepten, overtrof alle verwachtingen. Toen Pieters broer Laurens een klomp modder voor me hield, en wees naar iets wat leek op documenten en zelfs foto’s, besepte ik, samen met m’n BAHAAT-vrienden, dat hier een verhaal aan de oppervlakte kwam dat nog verder uitgespit diende te worden. Het resultaat van dit alles tonen we op de tentoonstelling “De zoektocht naar *Gelbe 13*”.

We wachten nog op een finaal sluitstuk: dat we het slachtoffer zijn naaste familie op de hoogte kunnen brengen van dit initiatief. Tot nog toe is ons dit niet gelukt. Maar het illustreert tevens dat dit verhaal slechts een klein regeltje is in de geschiedschrijving van de luchtoorlog boven West-Europa: Willi Lück, de man achter de *Gelbe 13*, heeft een familienaam die maar liefst vierhonderd keer voorkomt in de lijsten van Duitse gesneuvelden.

### Luchtoorlog boven West-Europa.

Toen Duitsland in mei 1940 zijn posities op het Europese vasteland geconsolideerd zag, wist niemand hoe lang deze situatie duren zou. Slechts één gegeven gaf de bevolking in de bezette gebieden aan dat de strijd tussen

de As-mogendheden<sup>20</sup> en de Geallieerden onverminderd verder ging. Er ging haast geen dag of nacht voorbij zonder dat Britse en, vanaf eind 1942, Amerikaanse vliegtuigen het Belgisch grondgebied binnendrongen. De geschiedenis van het luchtoorloggebeuren bleef tot voor kort in de *mainstream* geschiedschrijving onderbelicht, maar archeologisch onderzoek helpt mee een licht te schijnen op dit boeiende onderwerp.

Naar schatting stortten tijdens de Tweede Wereldoorlog zo'n 6000 vliegtuigen op Belgische bodem neer<sup>21</sup>. Het grondgebied lag immers op het kruispunt tussen de Britse eilanden – omgetoverd tot een gigantisch vliegdekschip voor de *Royal Air Force* en de *United States Army Air Forces*, en het Duitse *Reich* waarvan de industriegebieden door de *Luftwaffe* verdedigd werden.

Dergelijke vliegtuigcrashes laten in vele gevallen, ook zeventig jaar na datum, sporen na in de bodem. De tijd van met linnen bespannen tweedekkers was immers toen al lang voorbij. De meeste vliegtuigen, vele tonnen zwaar, waren gebouwd in aluminium en de luchtgevechten voltrokken zich op hoogtes tot 8000 meter. Radio, radar, zuurstofinstallaties: de ontwikkeling van deze technologieën ging met rasse schreden vooruit, en ook met straalvliegtuigen werd geëxperimenteerd.

### **De missie.**

Ook op 14 mei 1943 baande een bombardementsformatie Boeing B-17 Flying Fortresses, geëscorteerd door Republic P-47 Thunderbolt-jagers, zich door de ijle vrieslucht een weg naar de Antwerpse haven. De Amerikaanse strijdkrachten waren nog geen half jaar echt actief boven het continent, en waagden zich nog niet té ver in Duitsland. Hun eenmotorige jachtvliegtuigen hadden nog niet het bereik om de viermotorige bommenwerpers tot in Duitsland te escorteren. Tegen dat men Luik voorbij was, stond de brandstofwijzer op halfleeg en moest rechtsomkeer gemaakt worden. Daarom werden in die maanden vooral doelwitten in de door de Duitsers bezette gebieden uitgekozen. Er werd gezocht naar locaties die een belangrijke rol speelden in de oorlogsproductie: vliegtuigfabrieken (bijvoorbeeld Erla te Mortsel, die op 5 april 1943 gebombardeerd werd, met haast 1000 burgerdoden tot gevolg), autoconstructeurs, enz...

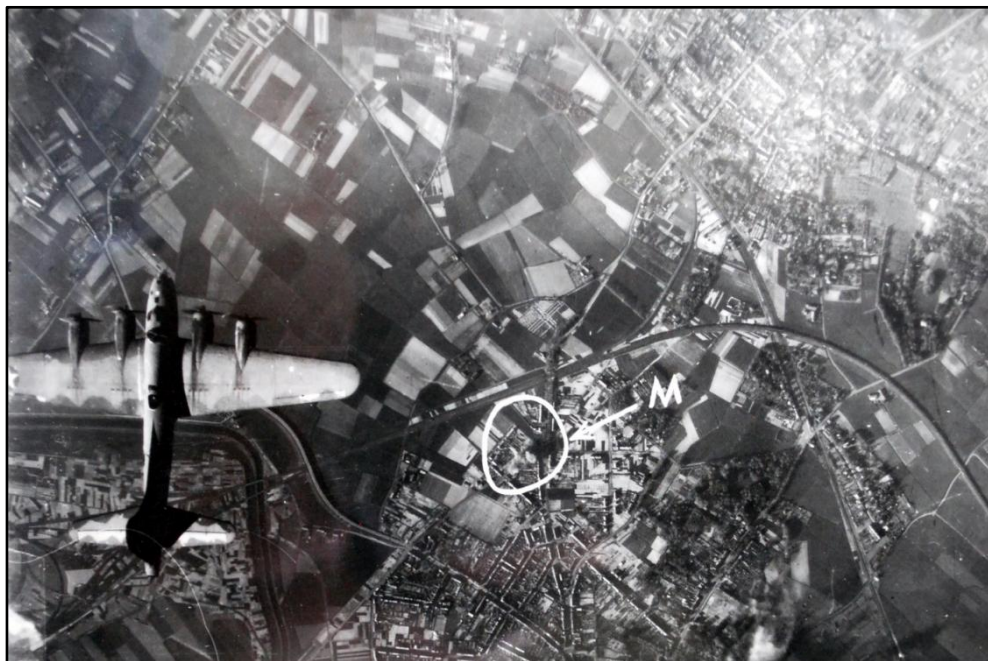
In de Antwerpse haven bevond zich de grote General Motorsfabriek, waar aan een hoog tempo vrachtwagens (vooral van het type Opel *Blitz*) van de band rolden. Het Amerikaanse bedrijf GM speelde nog voor de VS in de oorlog betrokken raakte, een grote rol in de Duitse industrie, en had

---

<sup>20</sup> De As-mogendheden waren Duitsland, Italië en Japan.

<sup>21</sup> Zie <http://www.bahavzw.be/database/tweede-wereldoorlog-kroniek>.

meerdere filialen in de bezette gebieden. De Antwerpse site zou doorheen de hele oorlog meermaals door de geallieerden gebombardeerd worden.



Illustratie 1. Amerikaans Vliegend Fort boven Antwerpen. De foto werd vijf weken voor 14 mei 1943 genomen, tijdens de aanval op de Erla-fabrik te Mortsel. National Archives and Records Administration, Maryland, USA.

De Flying Fortresses zetten die voormiddag vanuit Engeland koers naar Antwerpen. Boven het Kanaal werden ze vervoegd door de Thunderbolt-jagers. Zij positioneerden zich hoog boven de formatie, om zo vanop afstand de Duitse aanvallers te onderscheppen, indien dit nodig zou zijn.

### **Alarm bij Jagdgeschwader 1.**

Aan de andere kant van het Kanaal merkten de Duitse kustradars de formatie snel op. Het was echter steeds gissen in welke richting deze zich zou begeven: de Franse, de Belgische dan wel de Nederlandse kust. Daarom werd op alle vliegvelden waar jachtvliegtuigen gelegerd waren, *Alarm* geblazen. De jachtvliegers begaven zich naar hun toestel en wachtten verdere instructies af. Toen bleek dat de Amerikanen koers zetten naar Knokke/Zeeland, werden zowel op de Belgische als Nederlandse vliegvelden de motoren gestart.

Het gerenommeerde *Jagdgeschwader 1*<sup>22</sup>, dat die maanden vooral in Nederland en Duitsland resideerde, zou die dag het meest actief worden. Deze eenheid zou vrijwel de hele oorlog belast zijn met de verdediging van het Duitse Rijk tegenover de Britse en Amerikaanse luchtmacht. Ook op het vliegveld Deelen (Arnhem) stegen de Focke Wulf-jagers op. Zij behoorden tot de *I.Gruppe* van het *Jagdgeschwader 1*, dat op zich nog eens onderverdeeld was in drie *Staffeln*. De *Gruppe* werd geleid door *Major Fritz Losigkeit*<sup>23</sup>, een bijzonder intelligent en ervaren jachtvlieger. Elk vliegtuig kreeg een nummer op de romp geschilderd. Een van die piloten was Willi Lück, afkomstig uit Stettin<sup>24</sup> en nu ingedeeld bij de *3.Staffel*, waarvan de Focke Wulfs te herkennen waren aan het gele cijfer op de romp. De 23-jarige piloot kreeg die dag het nummer 13 toegewezen. In de formatie, langsheen de radio, zou naar hem verwezen worden als “*Gelbe 13*”.

In de lucht kregen de piloten te horen dat ze zuidwaarts moesten kruisen, in de hoop boven Vlaanderen de tegenstander te ontmoeten. Ten noorden van Gent kregen ze de *Flying Fortresses* in het vizier. Via de radio werden de posities besproken – een Vliegend Fort was bewapend met tien zware machinegeweren, en bovendien vlogen ze in een strakke uitgekende formatie, de gevreesde *Combat Box*.

---

<sup>22</sup> Een *Geschwader* was een tactische eenheid in de Luftwaffe, die doorgaans meer dan honderd vliegtuigen telde. Het was onderverdeeld in een viertal *Gruppen* (aangeduid met een Romeins cijfer), die dan weer samengesteld werd uit *Staffeln* (aangeduid met Arabisch cijfer). Een *Staffel* telde zowat twaalf toestellen.

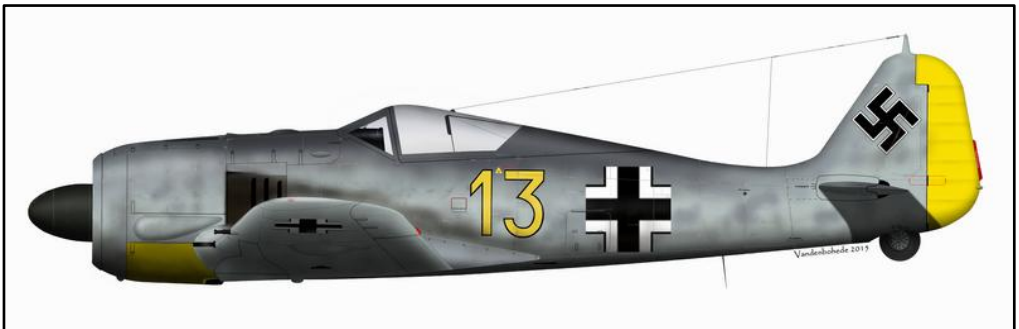
<sup>23</sup> De Berlijner Fritz Losigkeit (1913-1994) vloog reeds als jachtvlieger in de Spaanse Burgeroorlog, die hij als krijgsgevangene overleefde. Hij was terug operationeel in 1940, diende in de *Westfeldzug* (inval België en Frankrijk) en behaalde tijdens de fameuze Slag om Engeland zijn vijfde overwinning. In 1941 werd hij als diplomatiek koerier naar Japan gestuurd om de piloten aldaar de knepen van de jachtvliegerij bij te brengen – daarna voerden zij de fameuze aanval op Pearl Harbour uit (7 december 1941), wat de Verenigde Staten aanzette om partij te kiezen voor de geallieerden, en uiteindelijk ook de deelname aan het luchtoffensief op Duitsland, zoals op 14 mei 1943. Na zijn terugkeer werd hem de bevelvoering van de I./JG 1 toebedeeld. Losigkeit overleefde de oorlog na 750 gevechtsmissies en 68 overwinningen. Hiervoor werd hij met het *Ritterkreuz* gedecoreerd. Na 1945 ging hij in de politiek voor de FDP en maakte carrière in de zakenwereld.

<sup>24</sup> Sinds 1945 is de Duitse stad Stettin bij Polen geannexeerd, en nu is ze bekend als Szczecin. Duitsland moest in 1945 een vierde van zijn grondgebied afstaan. Om Berlijn zijn zeehaven te ontnemen en Polen de strategische macht over de Odermonding te garanderen, zetten op 5 juli 1945 de Sovjet-bezettingsautoriteiten het pas ingerichte communistische Duitse stadsbestuur af, waarna de Duitse bevolking werd verdreven en vervangen door nieuwe Poolse inwoners. We veronderstellen dat de Lücks bij deze verdrevenen behoorden, en dat ze elders een nieuw leven moesten opbouwen. Dit bemoeilijkt het vinden van Willi's familie sterk.

Elke Duitse jachtpiloot, ook Willi Lück, beseftte dat op het moment van de aanval honderden Browning-lopen op hem gericht waren.



Illustratie 2. Focke Wulf FW 190 van *Jagdgeschwader 1* bij de start op Deelen, 1943. Een lid van het grondpersoneel heeft net een wielblok weggetrokken. Verzameling Jean-Louis Roba.



Illustratie 3. De FW 190 “Gelbe 13”, een studie van Alexander Vandenbohede aan de hand van de resultaten van de opgraving van 10 oktober 2015.



Illustratie 4.

Een Luftwaffe-vlieger wordt klaargemaakt voor de start. Hij draagt een zwemvest, vliegerslaarzen en een broek met wijde zakken. Daar kwam nog een valscherf met een opgeplooide rubberboot bij. Op de achtergrond zijn Focke Wulf – ook deze heeft een geel cijfer. Deze foto, die in het Duitse propagandablad *Signaal* verscheen, illustreert precies de situatie voor de start van de *Gelbe 13*. Verzameling Cynrik De Decker.

### Het luchtgevecht.

Willi was nog maar net operationeel en zou als vleugelman fungeren. Dit betekende dat hij achteraan een meer ervaren piloot zou hangen, om deze in de rug te dekken. Want het was intussen een beproefde truc in het luchtoorloggebeuren: in tegenstelling tot wat in de fictie geschetst wordt, is een luchtgevecht veel eerder een sinister spel waarbij wie zijn tegenstander ongezien kan besluipen en beschieten, de winnaar is. Een ervaren schutter kon met een goedgericht salvo de tegenpartij meteen uitschakelen.

Als we de Amerikaanse archieven er op nalezen, is het waarschijnlijk *Major John Stone* die die dag het geluk aan zijn zijde had. Hij leidde een *Fighter Squadron* dat deel uitmaakte van de *78th Fighter Group*. Deze eenheid kweet zich al maanden van haar taak – het escorteren van de *Big Friends*, maar had nog steeds geen enkele overwinning op de Luftwaffe op haar actief.

In zijn *Combat Report* dicteerde Stone die namiddag:

*Tien mijl voor de bommenwerpers het doelwit bereikten, hingen we zo'n 4000 voet (zo'n 1200 meter) rechts boven de formatie. Enkele mijlen rechts van me, onder de bommenwerpers, merkte ik drie jagers die de formatie frontaal aanvielen.*

Die frontale aanval was de enige manier waarop de Luftwaffe-jagers een Vliegend Fort konden uitschakelen. De Duitse jachtvliegers hadden zich lange tijd het hoofd gebroken hoe ze de *Möbelwagen* konden uitschakelen, en kwamen tot de vaststelling dat door recht naar de neus te vliegen (die ook sterk verdedigd werd) een 20mm granaat de bemanning in de cockpit kon uitschakelen. Het vergde bijzonder veel moed om in één rechte lijn naar de neus van de Forten te vliegen, doorheen het kruisvuur van de .50 machinegeweren, tegen een gecombineerde snelheid van 900 km/u<sup>25</sup>. Van zodra de Forten in het bereik van de Duitse boordkanonnen waren, vuurde men voor zich uit, in de hoop zo in de Amerikaanse cockpit enkele granaattreffers te scoren. Naast het tegenvuur moest de Duitse jager op het laatste moment onder of boven de bommenwerper duiken, de rest van de formatie ontwijkend. Willi Lück hing waarschijnlijk achteraan zijn twee voorgangers. *Major* John Stone, die meer dan een kilometer hoger hing, had het aanvallende trio gezien.

Gezien het gevaar voor de formatie imminent was, mocht hij nu pas in actie treden:

*Toen ik omlaag dook herkende ik de jagers als FW-190's. Ik volgde ze tot ze binnen het bereik van de bommenwerpers kwamen. Ik schatte de deflectie van mijn wapens in op 20°.*

Het succes van een schutter wordt mede bepaald tot het correct berekenen van de baan van zijn machinegeweersalvo's. Zowel hij als zijn doelwit – in dit geval een ander jachtvliegtuig waarvan de piloot zich concentreert op zijn aanval op de bommenwerpers – zijn immers in beweging, en het is van belang dat de jachtpiloot inschat waar de kogels terechtkomen, zodat zijn tegenstander op een bepaald moment in de kogelbaan terechtkomt. Zo iets noemt men deflectie, en John Stone had die correct ingeschat.

---

<sup>25</sup> Een Focke Wulf haalde een snelheid van 600 km/u, een B-17 vloog op kruissnelheid zo'n 300 km/u. Indien beide toestellen naar elkaar toe vliegen, bedraagt de snelheid bij eventuele botsing 900 km/u.

*Ik gaf een salvo van twee seconden op de derde jager, maar het bleek zonder resultaat. Ik vloog verder en vuurde nog eens twee seconden. Ik denk dat ik op 250 meter van mijn tegenstander hing. Een steekvlam schoot vanachter de cockpit weg en de FW 190 draaide naar rechts. Terwijl ik wegvloog, zag ik hoe de FW 190 recht naar omlaag tuimelde, blijkbaar zonder stuurcontrole. Ik beëindigde de achtervolging door recht omhoog te trekken<sup>26</sup>.*

Willi Lück stortte reddeloos naar omlaag. Volgens Duitse bronnen<sup>27</sup> stortte zijn vliegtuig neer bij de Bontinkstraat te Kalken. Zijn lichaam werd geborgen en op de Gentse Westerbegraafplaats ter aarde besteld. In 1948 werden de stoffelijke resten gerepatriëerd naar de Duitse oorlogsbegraafplaats te Lommel, waar hij rust onder een eenvoudig betonnen kruis<sup>28</sup>. Hij was één van de meer dan 300.000 mannen die in de schoot van de Duitse luchtmacht het leven liet.



Illustratie 5. Majoor John Stone in de cockpit van zijn Thunderbolt. De foto werd kort na zijn overwinning genomen, tijdens een bezoek van Prinses Elisabeth aan de basis.

<sup>26</sup> Uittreksel uit het *Combat Report*, National Archives and Records Administration, Maryland, USA.

<sup>27</sup> *Kriegstagesbuch OFK Belgien-Nordfrankreich*, Bundesarchiv Freiburg.

<sup>28</sup> Onderofficier Willi Lück ligt begraven te Lommel, blok 39, graf 558.



Illustratie 6. De P-47 Thunderbolt van *Major John Stone*, zoals die er uitzag op 14 mei 1943. Een studie door Alexander Vandenbohede.



Illustratie 7. Drie swastika's onder de cockpit van John Stones' Thunderbolt. De eerste staat voor de overwinning die hij op 14 mei 1943 boven Vlaanderen behaalde.

*Parnal*  
*for Penney*

CONFIDENTIAL  
TWILIGHT  
OFFICE OF THE INTELLIGENCE OFFICER  
83rd FIGHTER SQUADRON  
INTELLIGENCE COMBAT REPORT  
FIELD ORDER 18

HEADQUARTERS  
EIGHTH FIGHTER COMD.  
REGISTRY No. *1115D*  
COPY No. *2*  
A-2

8

---

Pilot: Major James J. Stone Jr. *IN 43/20/12*

---

Date	(a) May 14, 1943.
Unit	(b) 83rd Fighter Squadron, 76th Fighter Group
Type and Mark of Our Aircraft	(c) P-47C
Number of Enemy Aircraft	(d) 3
Type of Enemy Aircraft	(e) FW-190
Time of Attack	(f) 1318
Place of Attack	(g) One (1) mile E-NE of St Nicholas.
Weather	(h) No clouds- Visibility unlimited
Height of Enemy	(i) 22,000 feet
Enemy Casualties	(j) One (1) FW-190 destroyed <i>Lead</i>

---

Statement of Claim:

We left Knocke at approximately 1304 hours to rendezvous with bombers at St. Nicholas at 1317 hours.

Ten miles before the bombers reached their target, my squadron which I was leading, was approaching the bombers from the rear right approximately 4000 feet above. A few miles off to my right below the level of the bombers I saw three unidentified fighters coming in for a front quarter attack on the bombers. I started my dive at approximately 27,000 feet. As I dove down I identified the approaching fighters as FW-190's. I followed them around towards the bombers until they were within range. I estimate the deflection as approximately 20 degrees.

I gave a two second burst on the third fighter but observed no results. I increased my lead and gave another two second burst and noticed something fly off his right wing. I increased the lead slightly more and gave a third two second burst. I believe my range was approximately 250 yards. A sheet of flame burst from directly behind the cockpit and the FW-190 spun to the right. As I went by I noticed the FW-190 spinning straight down apparently out of control.

I broke off the attack by pulling straight up. The flight did not follow me due to gun fire from the bombers.

*Lead* Shortly after this encounter three FW-190's came at me from the same lead. I immediately took evasive action and dove. One of the FW-190's followed me in the dive but eventually gave up his attempt to catch me. I continued on home being too low to rejoin my squadron.

-1- *g. 31*

Illustratie 8. Gevechtsrapport van John Stone.  
National Archives and Records Administration, Maryland, USA.

### **Zoektocht naar de crashlocatie.**

Het voorval bij dit Oost-Vlaamse dorp werd reeds in 1995 vrij uitgebreid beschreven in de literatuur<sup>29</sup>. Het zette in 2014 de lokale enthousiasten Pieter Janssens, Bart Joos en Roland De Bock aan om verder te zoeken naar de exacte positie van het wrak. Het was in het bijzonder Pieter die dit proces verder zou zetten om de precieze inslaglocatie te vinden met metaaldetectoren, maar vooral aan de hand van de weinige, intussen bejaarde ooggetuigen. Hun onderzoek leidde naar een perceel ter hoogte van het Total-tankstation langsheen de E17. Tijdens dit proces kwamen nieuwe gegevens aan het licht, zoals het feit dat de piloot *in extremis* nog uit het vliegtuig geraakt was, maar te laat om zijn valscherms te openen. Zijn lichaam werd gevonden in een akker in de onmiddellijke omgeving van de vroegere Hullestraat, nu een deel van de huidige Zauwerstraat. Deze situeert zich niet ver van de Bontinkstraat, wat verklaart waarom in de Duitse archieven deze straatnaam verkeerdelijk als crashlocatie aangegeven staat.

### **Detectie.**

Teneinde de precieze locatie langsheen de Dienstweg vast te stellen, werd besloten over te gaan naar een veldwerkprospectie, evenwel zonder ingreep in de bodem. Met een metaaldetector, alsook visueel, werd het maaiveld gecontroleerd op bodemvreemde objecten. Pieter en Bart, intussen bijgestaan door Dany Saey en andere leden van BAHAAT<sup>30</sup>, verzamelden in de akker diverse objecten welke ontegensprekelijk onderdelen waren van een Duits vliegtuig. Deze konden niet precies geïdentificeerd worden – het betreft hier immers een toestel met een leeggewicht van meer dan 3000 kilo dat bij impact in ontelbare stukken uit elkaar spatte.

Teneinde na te gaan of zich op diepte nog grotere restanten van het vliegtuig bevinden, werd besloten over te gaan tot geofysisch<sup>31</sup> onderzoek. Hiervoor werd een beroep gedaan op de expertise en het materieel van het Leuvense bedrijf Bom-Be<sup>32</sup>, dat dergelijke methoden toepast in het kader van munitieopsporing, archeologie en infrastructuurwerken.

---

<sup>29</sup> De Decker, D. & Roba, J. L., '40-'45 boven Schelde, Dender en Durme – vijf jaar lucht oorlog boven de arrondissementen Aalst en Dendermonde, Erpe, 1995.

<sup>30</sup> BAHAAT, Belgian Aviation History Association Archaeology Team, veldwerkgroep van Luchtvaartgeschiedenis.be.

<sup>31</sup> Voor geofysisch onderzoek worden technieken toegepast waarbij de bodem onderzocht wordt, zonder deze te beroeren (graven). De meest bekende zijn grondradar, weerstandsmeting en magnetometrie. Welke techniek toegepast wordt, hangt af van de doelstelling en omgevingsfactoren.

<sup>32</sup> Zie [www.bom-be.be](http://www.bom-be.be).

Magnetometrisch onderzoek was in deze de beste oplossing. Dit toestel meet het verschil van het magnetisch veld van de aarde. Afhankelijk van de ondergrond en de grootte van het te zoeken object levert magnetometrisch onderzoek nuttige resultaten gemeten vanaf het oppervlak tot ongeveer 4 meter onder het maaiveld. De magnetometrische meetkar wordt ingezet om vliegtuigbommen en andere munitiestukken op te sporen en in kaart te brengen. De computerdata werden geanalyseerd en bleken veelbelovend: het onderzoek wees uit dat zich op een diepte van ongeveer 2,5 meter grote ijzeren objecten bevonden.



Illustratie 9. Tandwiel, mogelijks afkomstig van radiotoestel, aangetroffen tijdens de bodemprospectie. Foto Pieter Janssens.



Illustratie 10. Het inmeten met magnetometers, Kalken, door detectiespecialist Michel van Orden – Bom-Be. Foto Cynrik De Decker.

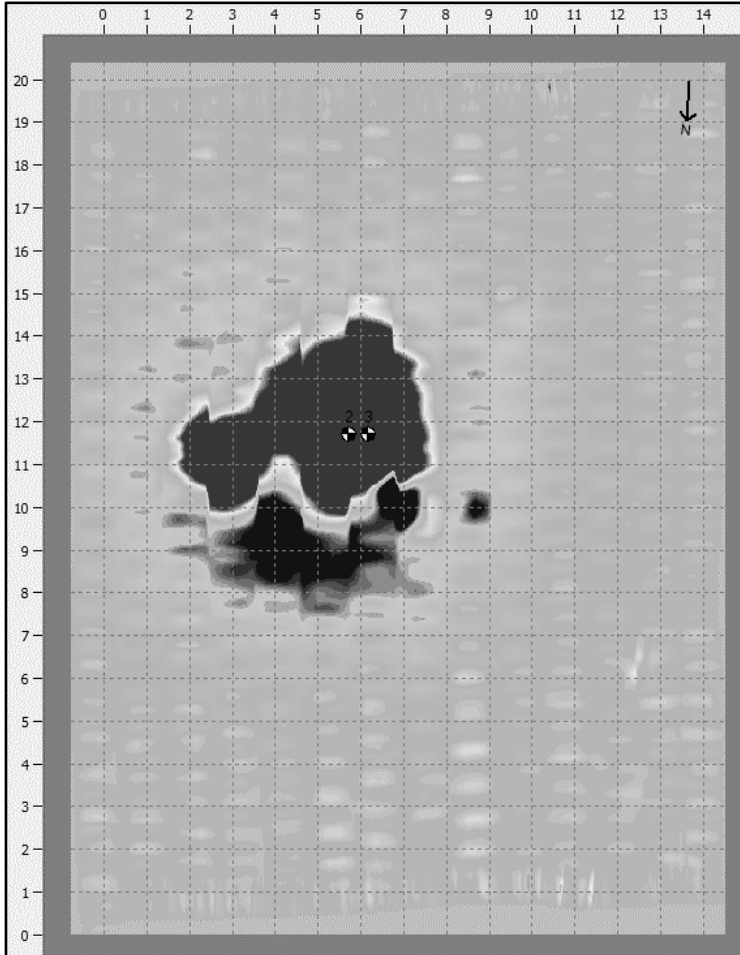


Illustratie 11. BAHAAAT-detectorist Dany Saey aan het werk in de Dienstweg. Foto Pieter Janssens.



Illustratie 12. Eerste analyse in het veld. De detectiespecialist toont aan Pieter Janssens dat er zich wel degelijk een grote massa in de bodem bevindt.

Foto Cynrik De Decker.



Illustratie 13.  
Veldkaart – de vlek duidt op de aanwezigheid van een grote massa ijzer (Bom-Be).

### Regelgeving.

Het *Belgian Aviation History Association Archaeology Team*<sup>33</sup>, een vereniging die zich sinds 1996 inzet om de vliegtuigcrashes, en het luchtvaartpatrimonium op Belgische bodem te inventariseren en te identificeren, werd nu ook ingeschakeld om samen met een team archeologen<sup>34</sup> de site te onderzoeken. Grondeigenaar Marc Bollaert gaf meteen zijn toestemming voor een archeologisch onderzoek en zegde zijn enthousiaste steun toe. Er werd een opgravingsvergunning aangevraagd bij het Agentschap Onroerend Erfgoed<sup>35</sup>, waarin het voorgaande onderzoek werd opgenomen en een wetenschappelijke vraagstelling rondom het nut

<sup>33</sup> Zie [www.bahaat.be](http://www.bahaat.be).

<sup>34</sup> Met bijzondere dank aan Simon Verdegem en Maarten Bracke.

<sup>35</sup> Zie [www.onroerenderfgoed.be](http://www.onroerenderfgoed.be).

van dergelijke opgraving beantwoord werd. Na de toekenning van de vergunning kon de opgraving georganiseerd worden. De firma D'Heer stelde een graafmachine met ervaren machinist ter beschikking, en het archeologisch bedrijf Ruben Willaert BVBA zorgde voor een contingent archeologen en veldwerkmateriaal. Om de veiligheid met mogelijks niet ontplofte munitie te waarborgen, waren explosievensdeskundigen van Bom-Be aanwezig.

### **Opgraving.**

De ochtend van 10 oktober 2015 verzamelde het team zich op de akker waar het 72 jaar ervoor allemaal gebeurde. De teelaarde werd vakkundig weggehaald en al snel werd de zeer precies afgetekende inslagkrater zichtbaar. Naarmate deze laagsgewijs verwijderd werd, kwam het silhouet van de inslag alsmaar prominenter naar de voorgrond. Ook kwamen de eerste onderdelen aan de oppervlakte. Deze werden, vooraleer ze verwijderd werden, met GPS/Total Station ingemeten. Aangezien de context hier minder belangrijk is dan bij reguliere archeologie, dient bij dergelijk onderzoek vooral aandacht besteed te worden aan die opmeting van de inslagkrater, en de locaties van de voornaamste stukken. Een pragmatische aanpak is hierbij onontkoombaar, gezien er letterlijk duizenden fragmenten (waarvan de overgrote meerderheid niet meteen te identificeren is) te vinden zijn binnen een zeer beperkte omgeving (ongeveer 5 meter in diameter). Het inmeten van de motor en de bewapening leerde ons meteen hoe het vliegtuig 72 jaar terug de bodem in drong, en vooral welke krachten hierbij vrijgekomen waren<sup>36</sup>. Een deel van de vondsten werd uit de graafbak verzameld. Tegen de avond bleek dat de opgraving een schat aan informatie opgeleverd had – niet enkel de motor, bewapening en cockpitonderdelen, maar ook documenten die een zeer zeldzame inkijk in het luchtoorloggebeuren zouden bieden.

---

<sup>36</sup> Zie in bijlage de bijdrage van Marc Meeus, die de vermoedelijke impactsnelheid berekende.



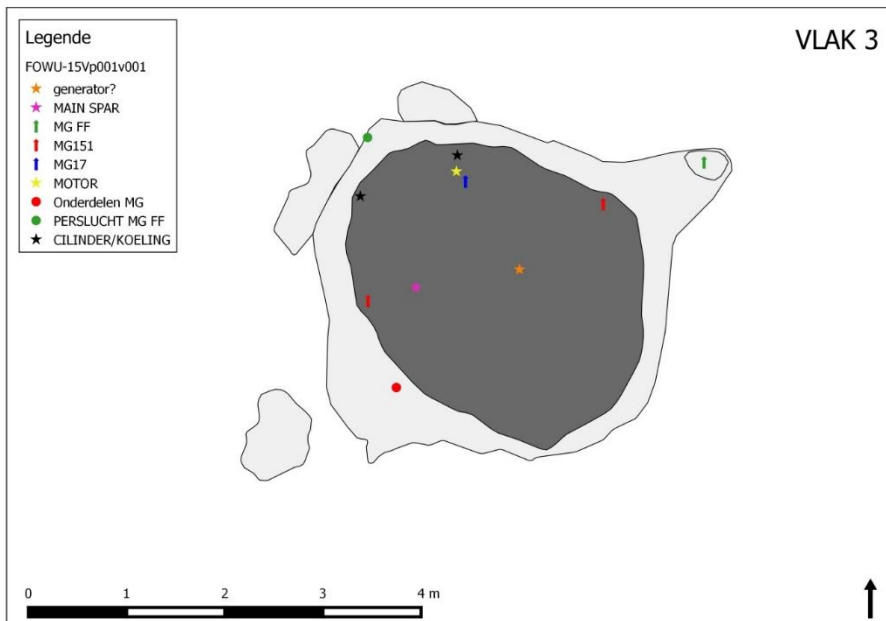
Illustratie 14. Na de verwijdering van de teelaarde is de inslagkrater duidelijk zichtbaar. Foto Cynrik De Decker.



Illustratie 15. Uitgraving van het wrak.  
Foto Floris Beke.



Illustratie 16. Inmeting met GPS/Total Station. Foto Ludo Van Hout.



Illustratie 17. Grondplan vlak 3, met aanduiding van de vondsten.  
Werk van Simon Verdegem/Ruben Willaert BVBA.



Illustratie 18.  
Pieter Janssens met een  
van de kanonnen.  
Foto Ludo Van Hout.

### **Inventarisatie.**

De dag na de opgraving werden alle gevonden onderdelen gespoeld en gesorteerd, en kon met de inventarisatie begonnen worden. De maanden nadien zou nog gewerkt worden aan het schoonmaken en onderzoek van de talloze vondsten.

Bij het determineren van de geborgen brokstukken bleek al snel dat, ondanks de verwoede pogingen van de bezetter om het wrak te bergen, en de naoorlogse getuigenissen aangaande het verzamelen van metaal tijdens de jaren '50, er aanzienlijke delen van het vliegtuig voor meer dan zeventig jaar in de bodem verscholen bleven. Deze zijn afkomstig van de romp en delen van de vleugels.

De impact moet fenomenaal hard zijn geweest – alle veertien cilinders waren van het centrale deel gescheurd. De staart, met daarin het staartwiel en de ophanging – beiden hebben een aanzienlijk gewicht – trok de stabilo (staartvlak) door de kinetische energie mee en sloeg tegen de achterkant van de motor aan. Een lengte van negen meter werd zo als een harmonica gereduceerd tot één meter. In die in elkaar gedrukte romp bevond zich de cockpit, waarvan enkel de gepantserde stuurstoel die Willi Lück op het allerlaatste moment verlaten had, enigszins herkenbaar was. Vrijwel alle andere onderdelen, inclusief de structuur en de beplating, scheurden en

braken in duizenden stukken – de meeste niet groter dan een vuist. In een fractie van een seconde bij de impact zal nog een groot aantal van die delen rond de akker geslingerd zijn, maar een deel verdween in de bodem.

Van de staartvleugels en de buitenste gedeelten van de grote vleugels werd niets gevonden – het is aannemelijk dat deze bij de impact, wegens hun lichte structuur, op het oppervlak achtergebleven zijn. Tevens is er de getuigenis dat één van de vleugels verderop aangetroffen werd. Dit komt overeen met het feit dat tijdens de opgraving drie van de vier kanonnen gevonden werden. Bij een Focke Wulf bevonden er zich twee langs elke zijde van de romp, in de vleugelwortel. Beiden werden gevonden tijdens de opgraving. Middenin elke vleugel bevond zich nog een, en deze belandde waarschijnlijk verderop in de afgerukte vleugel. Heel bijzonder is het verhaal van Marcel Meys, die tijdens het vooronderzoek beweerde dat hij als veertienjarige kort na de impact bij de krater stond, en nog probeerde één van de boordwapens mee naar huis te nemen. Een omstaander raadde dit hem af, en Marcel gooide het wapen terug in de krater. Zijn verhaal kon bevestigd worden tijdens de opgraving: twee van de drie kanonnen stonden als een speer haast loodrecht in de bodem, maar één ervan lag bovenop, geheel uit “crash-context”.



Illustratie 19. De reconstructie van het vliegtuigwrak, Kalken, april 2016.

Vooraan de motor met daarachter de stuurstoel en rechts de vleugelbewapening. Op de foto, bij de staart, van links naar rechts: Marc Bracke, Pieter Janssens, Cynrik De Decker, Ludo Van Hout, Dany Saey en Olivier Arquin.

## 1. Motoronderdelen.

### 1.1. BMW 801-motor.

Veertien cilinders in twee rijen, in stervorm, genereerde ca. 1900 pk/1400 kW. Er werden er 28.000 van gebouwd.

### 1.2. Injectiesysteem motor.

Van hieruit werd de brandstof in de veertien cilinders gespoten.

### 1.3. Fragmenten ophanging motor.



Illustratie 20. Marc Bracke bij wat rest van de BMW 801-motor. Vooraan de schroefnaaf – tijdens de berging werd geen enkel propellerblad gevonden, wat doet vermoeden dat deze bij de aanraking met de bodem afbraken en weggeslingerd werden. Hieruit kan afgeleid worden dat de motor op het moment van de inslag nog op volle toeren draaide.

Foto Cynrik De Decker.



Illustratie 21.  
Eenzelfde  
BMW 801-  
motor in het  
*Musée de l'Air  
et de l'Espace*  
te Le Bourget  
(Parijs). De  
veertien  
cilinders staan  
in twee rijen in  
stervorm  
gemonteerd.  
Foto Cynrik De  
Decker.



Illustratie 22.  
Het BWM-  
insigne dat zich  
op de motor  
bevond<sup>37</sup>.  
Foto Pieter  
Janssens.

<sup>37</sup> In 1916 werd de *Bayerische Motorenwerke* (BMW) opgericht uit de *Bayerische Flugzeugwerke* (BfW), een vliegtuigfabriek. Dit is te zien in het bedrijfslogo: in oorsprong is dit een gestileerde vliegtuigschroef, gekleurd in de Beierse kleuren blauw en wit.

## 2. In de cockpit.

### 2.1. Stuurstoel.

De rug is van gepantserd staal, omdat heel veel luchtgevechten niet meer waren dan een onderschepping waarin de tegenstander ongemerkt in de rug trachtte aan te vallen.



Illustratie 23. Laurens Janssens puzzelt de stoel in elkaar.  
Foto Cynrik De Decker.



Illustratie 24.  
Drie zuurstofflessen.  
Foto Cynrik De Decker.

## 2.2. Drie zuurstofflessen.

Aangezien de meeste opdrachten op grote hoogte plaatsgrepen – de *Gelbe 13* stortte van een hoogte van 7 kilometer naar de aarde – vlogen de vliegeniers steeds op vloeibare zuurstof.

## 2.3. Fragment voetenstuur.

Voor de bediening van het staartroer.



Illustratie 25.  
Onderdeel  
voetenstuur.  
Foto Cynrik De  
Decker.



Illustratie 26.  
Gewricht  
stuurknuppel.  
Foto Floris Beke.

#### 2.4. **Gewricht stuurknuppel.**

Dit bevond zich onderaan de stuurknuppel en van hieruit werden de kabels voor de roeren in de vleugels bediend.

#### 2.5. **Opstapje.**

Om makkelijk in het vliegtuig te stappen, zat in de romp een uitschuifbaar laddertje. Het was fel wit en rood geschilderd, om te verhinderen dat de grondpersoneel zou vergeten het terug in de romp te schuiven voor het opstijgen.



Illustratie 27.

Opstapje.

Foto Cynrik De Decker.

#### 2.6. **Onderdelen FuG 16.**

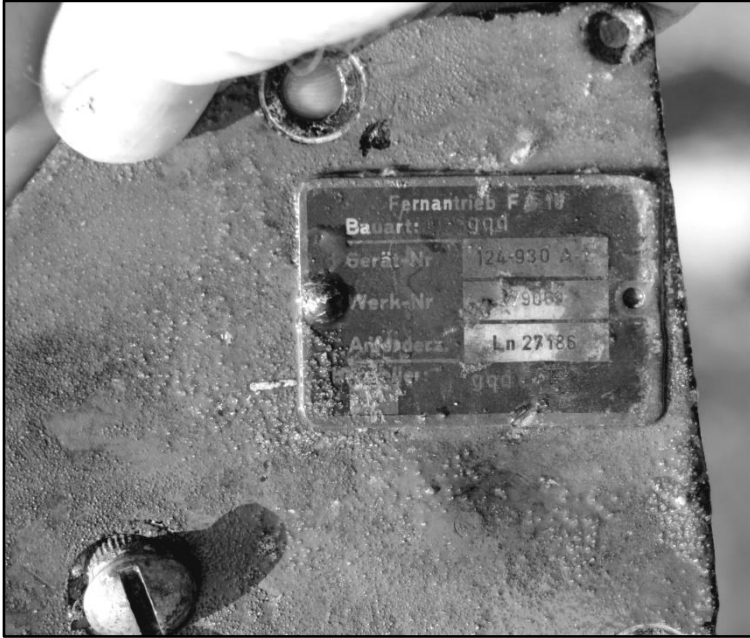
In elke Focke Wulf bevond zich achter de stuurzetel een *Funkgerät*, een radio en ontvanger waarmee de piloot zowel in de vlucht als op de grond (vliegveld, radiostations) kon communiceren. Het frequentiebereik lag tussen 38.5 en 42.3 MHz. Door de impact zijn slechts kleinere delen aangetroffen – een plaatje uit de cockpit waarmee de piloot het toestel achter zich bediende,, de radioafstemplaat, verbindingkabels, maar ook een sleutel waarmee het toestel afgesteld kon worden.



Illustratie 28. Radio-afstemplaat FuG 16. Foto Cynrik De Decker.



Illustratie 29. De afstemsleutel van de FuG 16. Foto Cynrik De Decker.



Illustratie 30.  
Identificatieplaatje  
FuG 16.  
Foto Cynrik De  
Decker.

## 2.7. Olietemperatuurmeter.

Het enige enigszins herkenbare instrument dat aangetroffen werd.  
Het bevond zich in het dashboard voor de piloot.



Illustratie 31.  
Olietemperatuurmeter.  
Foto Cynrik  
De Decker.

### 3. Bewapening.

#### 3.1. MGFF-kanon.

Dit 20mm-automatisch wapen, een afgeleide van het Zweedse Oerlikon-kanon, bevond zich aan de buitenkant van de vleugel. Het vuurde ongeveer 530 schoten per minuut. Het werd tijdens de opgraving aangetroffen alsof het zich als een speer in de grond ingeboord had.



Illustratie 32.  
MGFF-kanon zoals het aangetroffen werd: als een speer in de bodem geplant. Met archeoloog-explosieven-deskundige Jan Bellemans.  
Foto Cynrik De Decker.

#### 3.2. MG 151 kanon.

Geproduceerd door Mauser, haalde zowat 750 schoten per minuut. Deze werden allebei gevonden tijdens de opgraving – één ervan werd door Marcel Meys in 1943 gevonden, maar hij gooide het vrijwel meteen terug in de krater, en het werd in 2015 bovenop het wrak aangetroffen. Aangezien deze kanonnen in de vleugelwortel (langs beide zijden van de romp) geplaatst werden, vuurden ze door de schroefcirkel. Beide wapens werden dus gesynchroniseerd om te vermijden dat ze de schroefbladen kapot zouden schieten.

#### 3.3. MG 17 machinegeweer.

Een product van Rheinmetall-Borsig. Bovenop de motorkap stonden twee 7.92mm machinegeweren, welke door de schroefcirkel vuurden

en hiervoor gesynchroniseerd schoten. De vuursnelheid bedroeg 1200 schoten per minuut.



Illustratie 33. BAHAAT-lid Erik Begijn met het restant van één van de MG151-kanonnen. Foto Cynrik De Decker.

**3.4. Twee persluchtflessen voor boordkanon.**

**3.5. Munitie.**

Een Focke Wulf was bewapend met vier 20mm kanonnen en twee machinegeweren. Tijdens de opgraving werd alle munitie, waarvan de granaten bijzonder gevaarlijk, door een explosievendeskundige verzameld en overgedragen aan de dienst DOVO. Enkele hulzen werden bewaard.



Illustratie 34.  
Een van de 20mm patronen,  
gedateerd 1939.  
Foto Floris Beke.

## 4. Structuur.

### 4.1. Fragmenten balkenkruis.

Langs beide zijden van het romp stond het *Balkenkreuz*, geschilderd – de kokarde van de Duitse *Luftwaffe*.

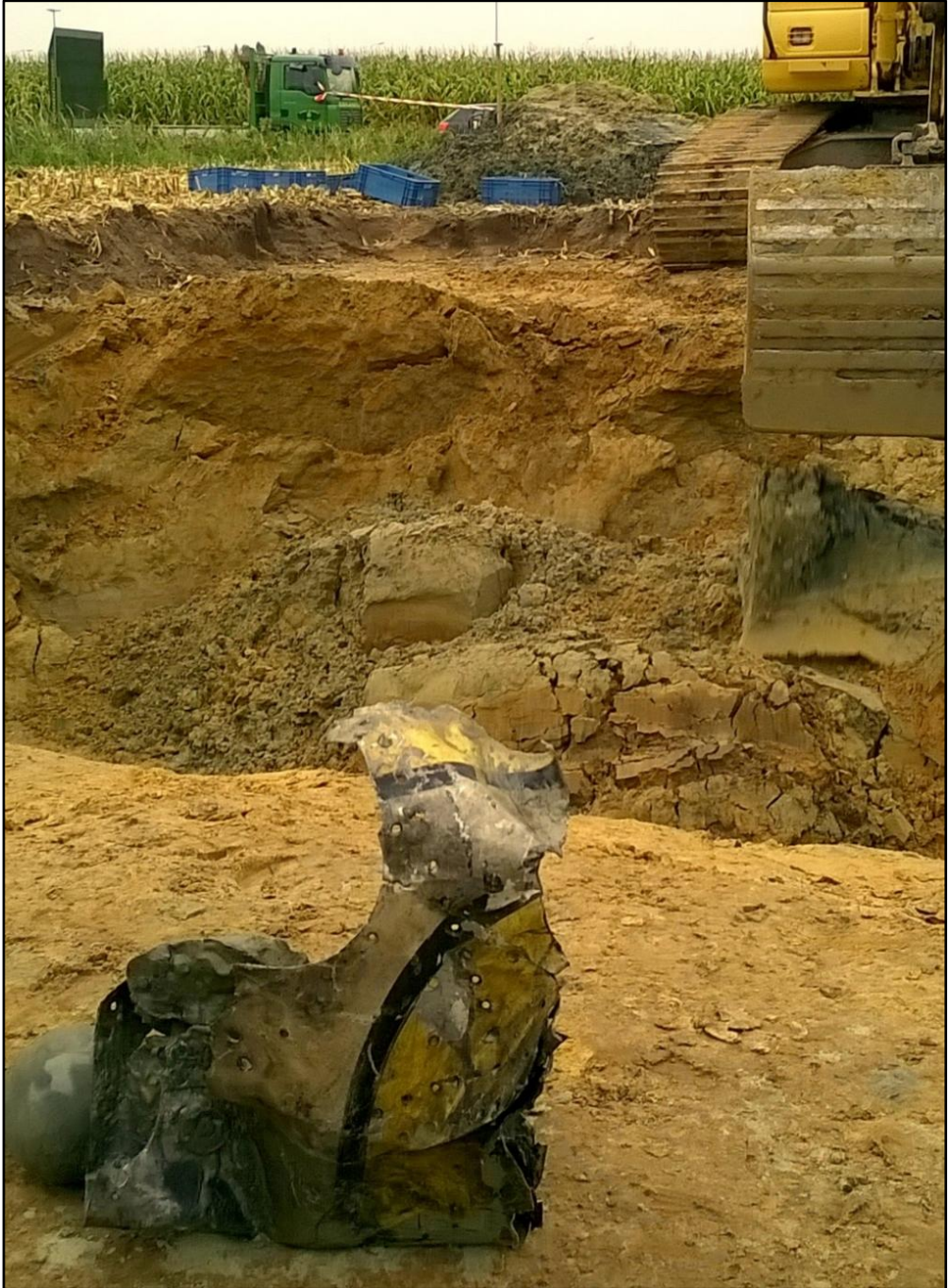


Illustratie 35. Fragment van het balkenkruis. Foto Cynrik De Decker.

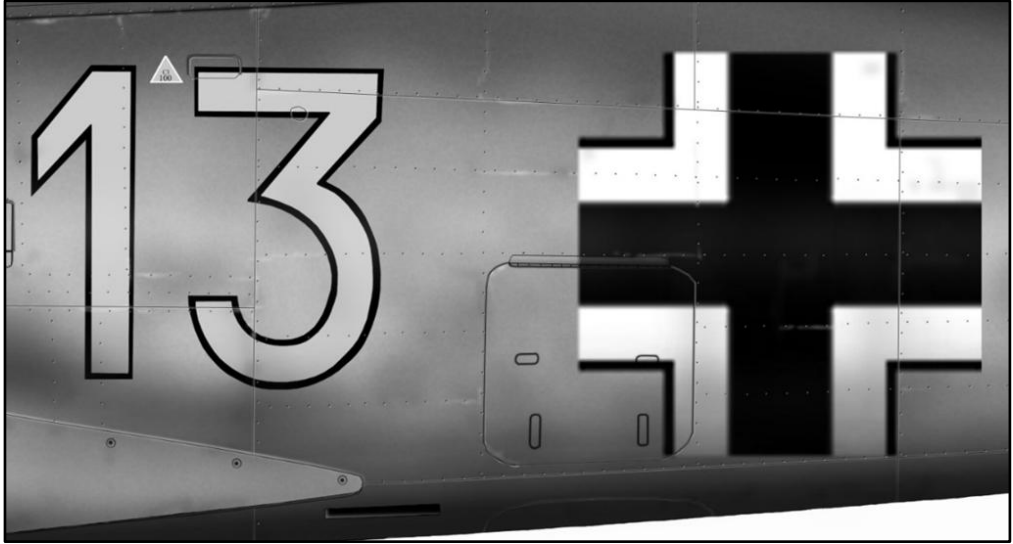
### 4.2. Fragmenten *Gelbe 13*.

Willi Lück vloog die dag met de Focke Wulf *Gelbe 13* van de *1. Gruppe* van het *Jagdgeschwader 1*.

Een *Jagdgeschwader* was onderverdeeld in *Gruppen*, die doorgaans elk een vliegveld toebedeeld kregen. Elke *Gruppe* was nog eens onderverdeeld in *Staffeln* (een tiental vliegtuigen). Elk vliegtuig kreeg binnen de eenheid een nummer toebedeeld, waarmee de piloten tijdens de vlucht elkaar konden herkennen. Elke *Staffel* had z'n eigen kleur. Het 3. *Staffel* van Willi Lück had een geel nummer op de romp geschilderd.



Illustratie 36. Het fragment van *Gelbe 13* tijdens de opgraving.  
Foto Olivier Arquin.



Illustratie 37. Positie van het balkenkruis en de *Gelbe 13* op de romp. Centraal staat het opbergluik waarin Willi Lück zijn boekentasje met persoonlijke spullen opborg, dat tijdens de berging gevonden werd. De smalle horizontale rechthoekige aflijning onderaan is die voor het opstapje. Tekening Alexander Vandenbohede.

#### 4.3. Fragmenten hakenkruis.

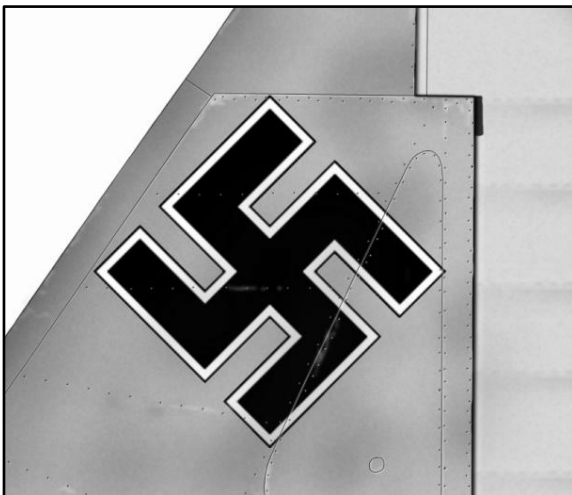
Op de staart stond de swastika geschilderd. Het is een oud symbool: het heiligste teken in het hindoeïsme, maar ook in gebruik bij het boeddhisme, in het vroege christendom, in Rome en Griekenland, in de oud-Noorse culturen...

Bij de opkomst van het nationaalsocialisme werd het in de jaren twintig van de twintigste eeuw als symbool overgenomen, vanwege de oud-Germaanse connectie.

Hitler zou het echter een 1/8ste slag draaien, zodat het fascistische hakenkruis zich onderscheidt van het traditionele, omdat het op één punt staat.



Illustratie 38. Fragment van het hakenkruis. Foto Cynrik De Decker.



Illustratie 39.  
Het hakenkruis op de staart  
van *Gelbe 13*.  
Tekening Alexander  
Vandenbohede.

#### 4.4. Staartstuk met staartwiel.

Het in elkaar gedrukte achterste deel van de romp. Hierin bevindt zich het staartwiel en de ophanging ervan. Er zijn restanten van de camouflageverf te zien, alsook gele beschildering van het in elkaar geplooide richtingsroer. De band van het staartwiel is van het merk Dunlop, een in oorsprong Brits bedrijf, genoemd naar haar medestichter John Boyd Dunlop (1840-1921), de uitvinder van de luchtband. Zijn creatie betekende een revolutie in het wegverkeer, want dankzij een band kon men fietsen, maar ook motorvoertuigen, comfortabel op de (in die tijd hobbelige) weg laten rijden. Sinds 1929 had de Britse firma een fabriek in Duitsland, die tijdens de oorlog verder produceerde voor de Duitse *Luftwaffe*.

Illustratie  
40.  
Staartstuk  
met  
staartwiel.  
Foto Cynrik  
De Decker.



#### 4.5. Restanten rubberen brandstoftanks.

Het was de Belg Alfred Lanser (tevens luchtvaartpionier – 1886-1960) die tijdens de Eerste Wereldoorlog het systeem van de zelfdichtende brandstoftank patenteerde. Tot dan was een brandstoftank aan boord van een vliegtuig een levensgevaarlijke bedreiging – bij een lek, bijvoorbeeld door een kogel of scherfinslag, kon de lekkende benzine vuur vatten en de tank doen ontploffen. Het principe van Lanser was even ingenieus als eenvoudig. Binnenin de tank bracht hij een dikke laag rubber aan. Indien die tank doorboord zou worden, zou er meteen benzine

doorheen lekken. Die brandstof zou evenwel door een chemische reactie het omliggende rubber doen “smelten”, waardoor het gat meteen gestopt werd. Zijn uitvinding vond reeds tijdens de Eerste Wereldoorlog toepassing, en werd sindsdien in vrijwel elk vliegtuig aangebracht. Het effect op de vliegveiligheid van Lansers uitvinding is niet in te schatten.

#### **4.6. Canvas riemen.**

Deze hielden de zelfdichtende rubber brandstoftanks in de vleugels mee op hun plaats.

#### **4.7. Vulmond brandstoftank.**

#### **4.8. Luchtbanden landingswielen.**

Deze zijn van het merk Vredestein, een in oorsprong Nederlands bedrijf.

#### **4.9. Onderdeel landingsgestel.**

### **5. Persoonlijk materiaal.**

#### **5.1. Seinpistool.**

Elke piloot had steeds een pistool bij zich waarmee enkel lichtpatronen konden afgevuurd worden. Hij had dit bij zich voor het geval hij met zijn valscherp op zee, of op een afgelegen plek ('s nachts) zou landen. Bij een zoekactie kon hij dergelijke patronen afschieten om zo zijn positie kenbaar te maken. Willi Lück had het pistool echter niet in de zak van zijn broek zitten, maar had het opgeborgen in de cockpit. In de cabine bevond zich immers een gat waardoor de loop kon gestoken worden. Indien een gewonde piloot bij de landingsprocedure voorrang wilde, kon hij in de lucht een sein geven. Dit zette ook de hulpdiensten (ambulance, brandweer) aan om meteen naar de landingsplaats te rijden en de eerste hulp toe te dienen.



Illustratie  
41.  
Seinpistool.  
Foto Cynrik  
De Decker.



**Tien verschillende signaalpatronen** behoren bij het lichtpistool. Zij zijn direct naast een groot mes op de bovenbenen vastgemaakt. Er komen nog twee rookpatronen bij

Illustratie 42.  
De Duitse jachtpiloot toont zijn seinpistool en de bijhorende patronen. De foto werd gepubliceerd in het propagandablad *Signaal*. Verzameling Cynrik De Decker.

**5.2. Manicureset: schartje en pincet.**



Illustratie 43.  
Schartje uit manicureset.  
Foto Maarten Bracke.

**5.3. *Fliegermütze*.**

Willi Lück had zijn uniformmuts voor de vlucht afgezet en in de boekentas gestopt, aangezien hij tijdens de missie een lederen muts droeg met ingebouwde hoofdtelefoon.



Illustratie 44.  
*Fliegermütze*  
van Willi Lück.  
Foto Cynrik De  
Decker.



Illustratie 45.  
*Fallschirmjäger  
 Messer.*  
 Foto Pieter  
 Janssens.

#### 5.4. *Fallschirmjäger Messer.*

Het typische mes dat uitgereikt werd aan elke gevechtsvliegenier en parachutist. Het was niet bedoeld als wapen, maar als instrument waarmee men makkelijk parachutecoorden kon doorsnijden. Het lemmet schoof uit het heft nadat men een hendeltje overhaalde, en men het mes naar omlaag schudde. In het heft zit ook een pin waarmee men de coorden uit elkaar kan wringen. Blijkbaar had Willi Luck verzuimd dit in zijn broekzak te houden, of misschien viel het uit zijn zakken toen hij de cockpit in extremis verliet.

#### 5.5. **Portefeuille met bankbiljetten.**

Willi Lück had Franse en Nederlandse bankbiljetten bij zich. Het ging in totaal om acht bankbiljetten, waaronder biljetten van Cinq Francs, Dix Francs, Tien Gulden en Een Gulden.



Illustratie 46. Portefeuille met Nederlandse en Franse bankbiljetten.  
Foto Cynrik De Decker.

## 6. Persoonlijke documenten van Willi Lück.

De meest bijzondere vondst tijdens de opgraving was een uit elkaar gerukt boekentasje dat uit de modderbrij opgediept werd. Het waren aan elkaar geklitte foto's, brieven en allerhande spullen. Deze werden tijdens een maandenlang proces uit elkaar gehaald, gedroogd en geïnventariseerd.

Samen met de onderdelen van het vliegtuig stellen die documenten ons in staat om de hele geschiedenis van *Gelbe 13* en zijn piloot, Willi Lück, te reconstrueren.



Illustratie 47. Het langzame droog- en conserveringsproces van de documenten welke aan boord van de *Gelbe 13* aangetroffen werden.  
Foto Cynrik De Decker.

### 6.1. *Postsparbuch.*

Het spaarboekje waar Willi Lück, vooral in zijn beginperiode als militair, netjes zijn soldij op stortte, is van onschatbare waarde voor het verhaal rond de piloot.

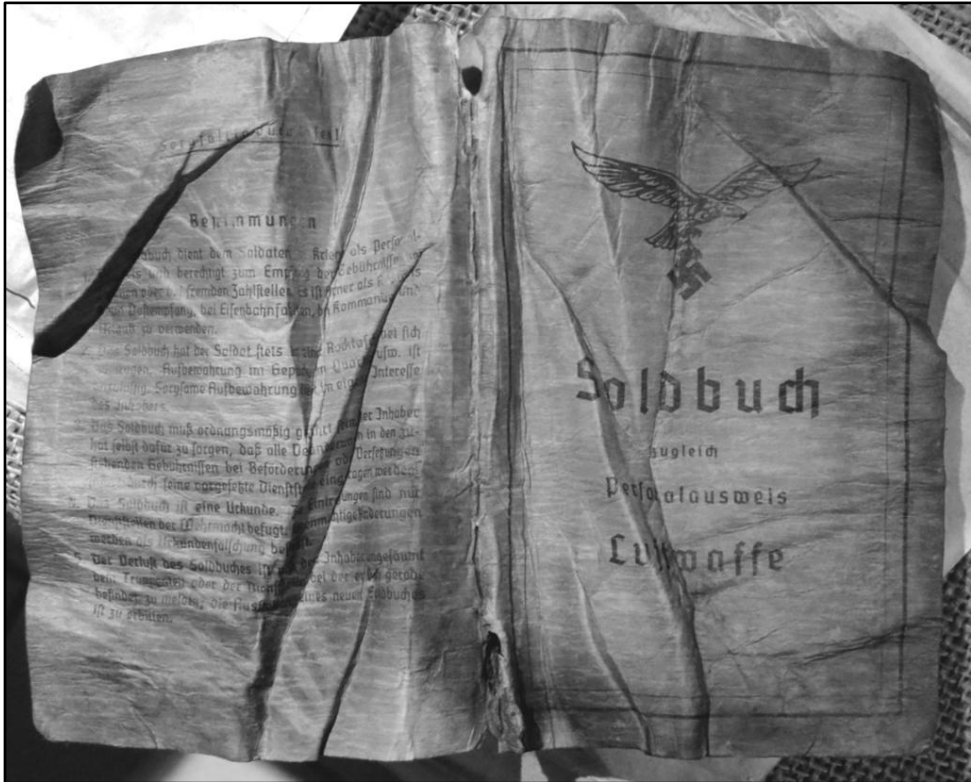
Aangezien bij elke storting een poststempel hoort, kunnen we de levenswandel van de jonge vliegenier reconstrueren aan de hand van de plaats en de datum waar hij zich op dat moment bevond: Stettin (zijn woonplaats), Salzburg (Oostenrijk) en Brno (Tsjechië).



Illustratie 48. *Postsparte*, spaarboekje, tijdens het conserveringsproces.  
Foto Cynrik De Decker.

**6.2. *Soldbuch zugleich Personalsausweis Luftwaffe.***

Het soldatenboekje, persoonlijk ondertekend door Willi Lück, uitgereikt (stempel) door het III.Flakregiment.



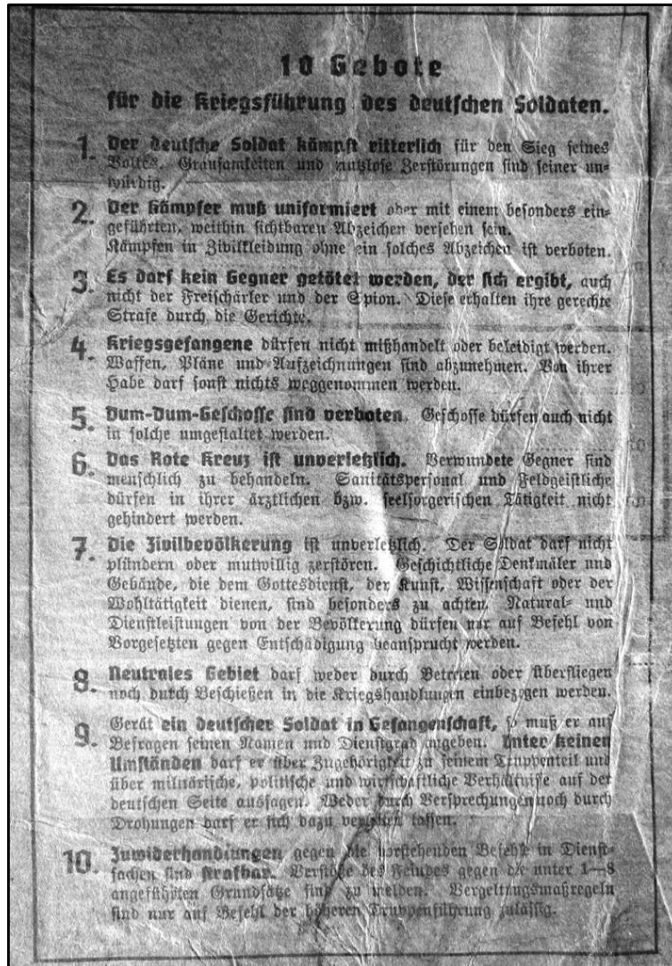
Illustratie 49. Soldbuch tijdens het conserveringsproces.  
Foto Cynrik De Decker.

**6.3. *Flugzeugführerschein.***

Het vliegbrevet van Willi Lück, uitgereikt op 7 november 1942 in de *Jagdfliegerschule 3*.

**6.4. *10 Gebote für die Kriegsführung des Deutschen Soldaten.***

De tien geboden van de Duitse soldaat, waarin bijvoorbeeld vermeld stond dat respect voor de tegenstander en de burgerbevolking bijzonder belangrijk was.



Illustratie 50. *10 Gebote für die Kriegsführung des Deutschen Soldaten.*  
Foto Cynrik De Decker.

- 6.5. **Merkblatt über Selbsthilfe bei Kampfstoffeneinwirkung.**  
Instructieblad: wat te doen bij een chemische/toxische aanval.
- 6.6. **Karteischaden Erleuning Vorbeigang erste Hilfe.**  
Instructieblad: wat te doen bij een ongeval.
- 6.7. **Luftwaffe Quartierschein.**  
*Paris, 6 ? 43 (?). Sonder Ausweis – Der Kommandant von Gross-Paris Bis 25 (?).2(?).43.*

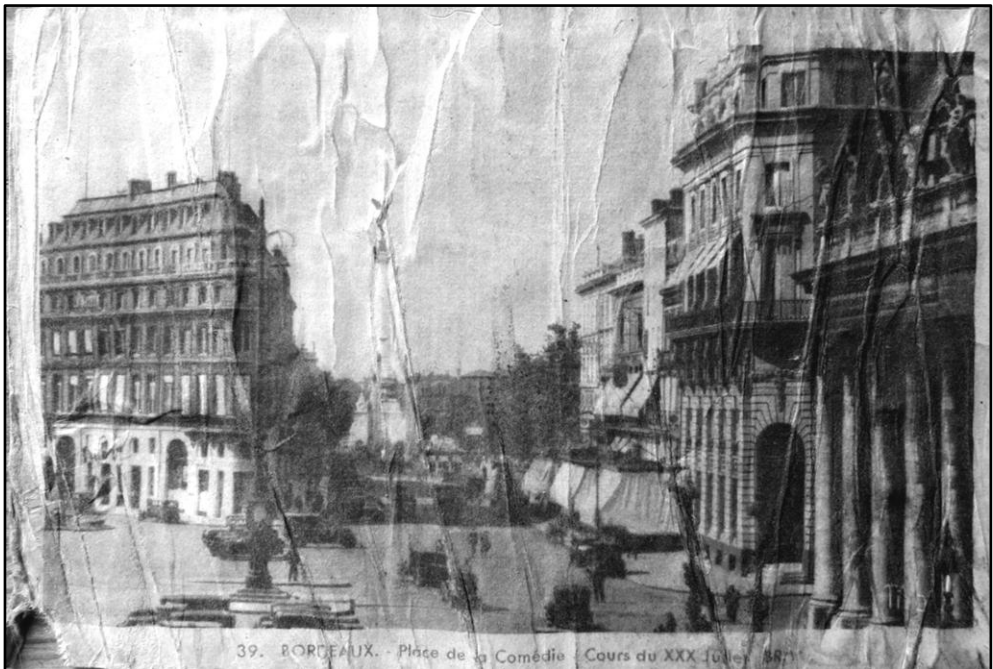
6.8. **Postkaart** van een vallei met eiland, waarschijnlijk in Oostenrijk.

6.9. **Brief**, poststempel niet leesbaar.

Postzegel “*Deutsches Reich*”, met als adres het Feldpostnummer<sup>38</sup> *L.49459 L.G.P.(A ?) Paris*. Dit Feldpostnummer 49459 was van 2 januari 1940 tot 1 maart 1943 van de *3. Staffel Jagd-Gruppe West der Luftwaffe*.

6.10. **Postkaart** *Bordeaux, Place de la Comédie*.

Deze werd aangekocht tijdens zijn verblijf in de jachtvliegschool van Cazaux, bij Bordeaux.



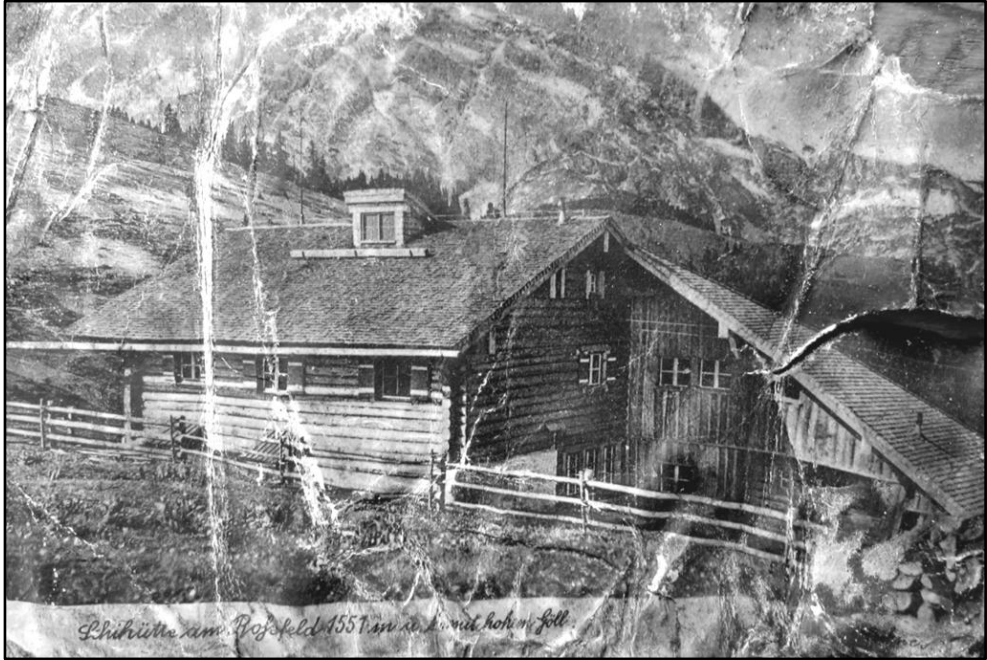
Illustratie 51. Postkaart Bordeaux, Place de la Comédie.

Deze kaart werd aangekocht tijdens zijn verblijf in de jachtvliegschool van Cazaux, bij Bordeaux.

<sup>38</sup> Een *Feldpostnummer* was een cijfer toegekend aan een Duitse eenheid. Het was het soort adres van een eenheid “te velde”. Het werd gebruikt bij correspondentie etc.

**6.11. Postkaart Berghut Skihütte am Rossfeld 1551m ü mit höhen Göll.**

Die berghut ligt bij Berchtesgaden. De locatie is nog steeds een toeristische attractie<sup>39</sup>.



Illustratie 52. Postkaart Berghut  
*Skihütte am Rossfeld 1551m ü mit höhen Göll.*

**6.12. Handgeschreven adreskaartje.**

*Herr (?) Schliürchmann 006 Paris (Martre).*

**6.13. Adreskaartje (getypt).**

*Fraulein Ilse Varnhold – Bad – Aihling/Obh. – Hofberg 39/b.  
Demmel.*

**6.14. Brief.**

Gedeeltelijk leesbaar: *Liebes Hilde (??) Ich warte jeht Post von  
Dir.*

---

<sup>39</sup> [www.rossfeld-skihuetten.de](http://www.rossfeld-skihuetten.de)

**6.15. Deel van een adreskaartje.**

*Telefoon 49462 – J.M. Hartsuijker – Wekkers – Pendules – Te Utrecht N° 5010A.*



Illustratie 53. Deel adreskaartje, tijdens het conserveringsproces.  
Foto Cynrik De Decker.

**6.16. Rantsoenbonnen.**

*Deutsche Wehrmacht – 25 Gr. Küchen – Warte Niederlande.*

## 6.17. Berechtigungskarte.

## 6.18. Befristeter Ausweis.

*Der Kommandant von Gross-Paris.*



Illustratie 54. *Befristeter Ausweis – Der Kommandant von Gross-Paris*, tijdens het conserveringsproces. Foto Cynrik De Decker.



Illustratie 55. Enveloppe met uurbepalingen (met potlood beschreven). Waarschijnlijk ter voorbereiding van een vlucht, tijdens het conserveringsproces. Foto Cynrik De Decker.

- 6.19. Briefpapier met staartdelingen** etc. (met potlood beschreven).  
 Waarschijnlijk ter voorbereiding van een vlucht.
- 6.20. Notitie, getypt.**  
*LH.-H. Käthe Maurer – L44 254 Lg. P.A. Amsterdam  
 üb./Bentheim.* Het Feldpostnummer 44254 was toegekend aan de 3.  
*Kompanie Luftnachrichten-Abteilung 62.* Waarschijnlijk had Willi  
 Lück kennis met een Duitse dame die werkzaam was in deze  
 grondeenheid van de *Luftwaffe* die bij Amsterdam gestationeerd  
 was.
- 6.21. Rantsoenbonnen *Frankreich*.**
- 6.22. Envelop** met uurbepalingen (met potlood).
- 6.23. Stuk papier** (met vulpen) met vermelding *Lw.H. (...) L26639.*  
 Het Feldpostnummer 26639 was toegekend aan de *Stab Reserve-  
 Flak-Abteilung 351.*  
 Stuk papier (met potlood), met vermelding 82837.
- 6.24. Vignetten “*Bildercheck*”** (sigaretten ?).
- 6.25. Stuk papier** (met potlood).  
 “*Heinz Sütz (?) – Ogefr. Ohlig – Bad Immelmann - Mirzi Plopski*”.
- 6.26. Twee gestencilde liedteksten.**  
 Waaronder de schunnige liedtekst *Der Piephahn*, over het  
 mannelijke geslachtsdeel.

Vrije vertaling van een fragment uit *Der Piephahn*:

*Wie zich met vogeltjes bezighoudt,  
 En iets over biologie weet  
 Die begrijpt, dat in het leven  
 De mooiste vogel “piephaan” heet  
 Het is wel geen beroemde zanger  
 En van het vliegen heeft hij al lang geen weet,  
 Maar als je hem complimentjes geeft  
 Dan wordt hij langer  
 En als je hem nodig hebt, staat hij gereed.*

(Mel. wisst du Mutter, was i träumt hab  
 Wer sich mit Vögeln abgegeben,  
 Und die Naturgeschichte kennt,  
 Der weiss, dass man in diesem Leben  
 Den schönsten Vogel "Piephahn" nennt.  
 Er ist zwar kein berühmter Sänger,  
 Das Fliegen ihm gar bald vergeht,  
 Als ihm schätzt man, wenn er noch länger,  
 Als er es nötig hätte, steht.

Wenn ihn die Mädchen zärtlich streicheln,  
 Dann hebt bei ihm sich stolz der Kamm,  
 Und er versteht sich einzuschmeicheln,  
 Tut unschuldsvoll als wie ein Lamm.  
 Doch kaum hat er das Nest gesamt,  
 Stösst er drauf los mit solcher Kraft,  
 Dass alle Haare noch nach Stunden  
 "rumfliegen" in der Nachbarschaft.

Im Haushalt ist er sehr von Nutzen,  
 Wenn schon gebaut er ist und fett,  
 So tut die Gattin ihn gern putzen  
 Und nimmt ihn nachts mit in das Bett.  
 Man sagt: "Der Piephahn ist im Leben  
 Das schönste Möbel in dem Haus,  
 Drum sehen morgens beim Erheben  
 Die Frauen so verämbelt aus."

Eh' er zum ersten mal gelogen,  
 Und eh' das wahre Glück ihm lacht,  
 Da wird der schl' gel gross gezogen  
 Zu Hause von der alten Magd.  
 Und will er nun rangs widerstreben,  
 Wird er so lang von ihr geneckt,  
 Bis fest und stramm sein junges Leben  
 In Ihrer alten Scheitel steckt.

Es denkt am Hochzeitstag das Bräutchen,  
 Der fast das Herz vor Wonne springt,  
 Die Brust sich hebt und senkt im Leibchen,  
 Ach, was er blos für'n Piephahn bringt.  
 Und sieht sie nachts ihr noch sich strecken,  
 Das sie vor Lust sich wälzt und dreht,  
 Da wird sie bald ihn zu sich stecken,  
 Damit er nicht im Wege steht.

Bevor nicht noch konnte segeln  
 Und zu der Abfahrt war bereit,  
 Da dacht' er: "Von allen Vögeln  
 Bring ich zuerst in Sicherheit!"  
 Und als nun Spatzen, Adler, Taubchen  
 Er einsciff't, wie's war seine Pflicht,  
 Da ruft besorgt das arme Weibchen:  
 "Vergiss nicht den Piephahn, nicht!"

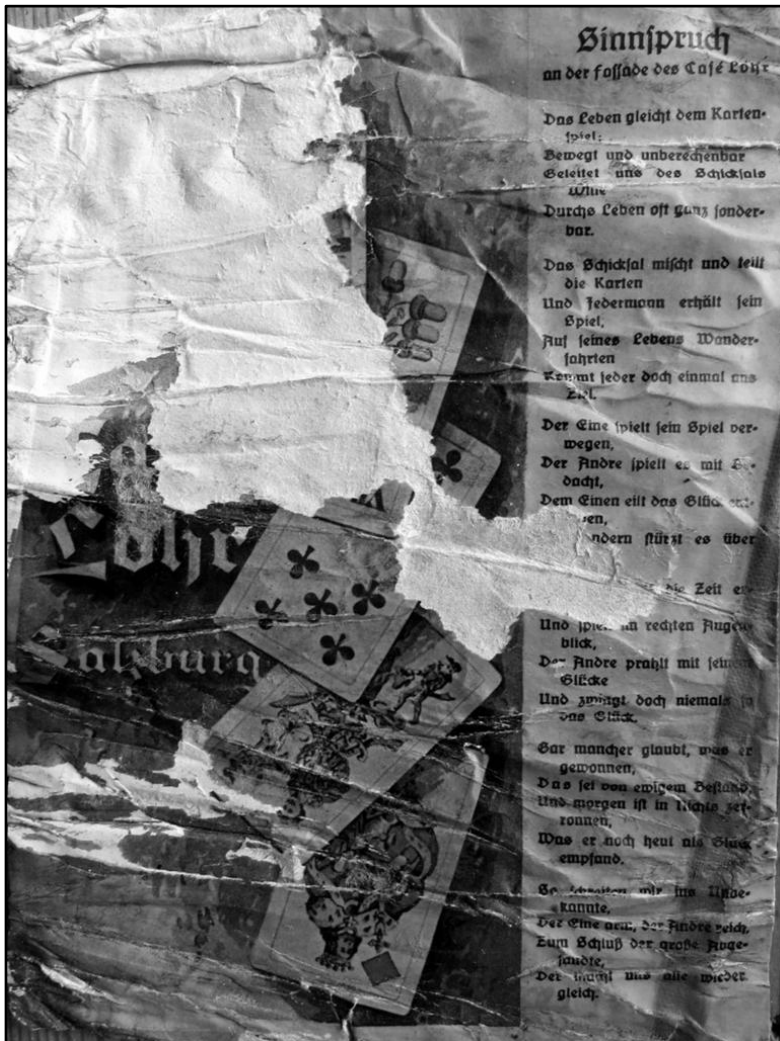
Der Piephahn ist ein Forscher Bengel,  
 Wenn ab und zu er sich auch duckt,  
 So hat das Nest er manchmal Engel  
 Aus lauter Wollust voll gespuckt.  
 Doch kann ihm alles dies nichts nützen,  
 Das Schicksal es erreicht ihn doch,  
 Und wenn er erst den Kott muss stützen,  
 Dann pfeift er aus dem letzten Loch.

Illustratie 56.  
 Liedblad *Der  
 Piephahn*,  
 tijdens het  
 conserverings-  
 proces.  
 Foto Cynrik De  
 Decker.



## 6.28. Brief uit Salzburg van 12 maart 1943.

In envelop van *Café Lohr*, met postzegel en op de keerzijde een afbeelding van een kaartspel. Dit café is nu een beschermd monument in de Linzer Gasse 1. In november 1927 begon de Wener Georg Lohr hier zijn gelijknamig café, dat hij uitbouwde tot een soort casino<sup>40</sup>. Op de gevel staat een gedicht waarin het leven met een kaartspel wordt vergeleken, en het is dat gedicht dat ook is afgedrukt op de omslag.



Illustratie  
58.  
Brief uit  
Salzburg  
van 12  
maart 1943.  
In envelop  
van Café  
Lohr, met  
postzegel en  
op de  
keerzijde  
een  
afbeelding  
van een  
kaartspel.

<sup>40</sup> [http://www.salzburg.com/wiki/index.php?title=Linzer\\_Gasse\\_1\\_%28Denkstein-Haus%29&redirect=no](http://www.salzburg.com/wiki/index.php?title=Linzer_Gasse_1_%28Denkstein-Haus%29&redirect=no).

**7. Fotomateriaal (afkomstig uit portefeuille).**

**7.1. Twee pasfoto's van Willi Lück in uniform van onderofficier.**

**7.2. Zeven foto's (van familieleden?).**



Illustratie 59. Foto van Willi Lück. Hij draagt het uniform met de kentekens van *Flieger*. De foto werd dus genomen kort na zijn indiensttreding bij de Luftwaffe.



Illustratie 60. Foto van een onbekende dame.



Illustratie 61. Misschien wel de (groot)ouders van Willi Lück?

**7.3. Twee foto's van een begrafenis.**

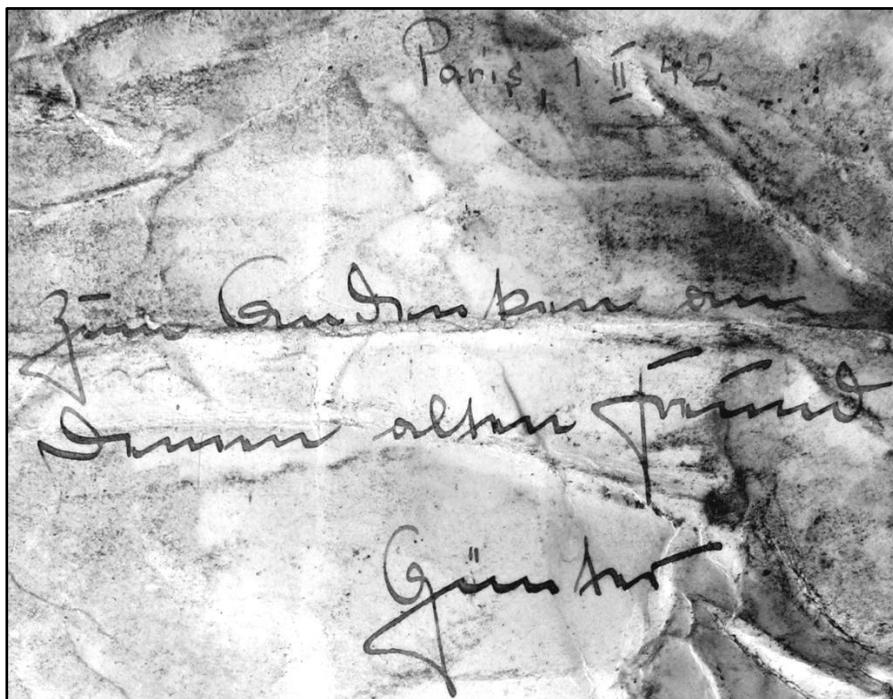
Op een van die foto's is waarschijnlijk de begrafenis te zien van een slachtoffer van een vliegongeval bij de finale opleiding tot jachtpiloot in Cazaux. We bemerken de bevelvoerende officier die links de kist begroet. Het stoffelijk overschot wordt bewaakt door enkele soldaten, bij de bloemenkransen. De plechtigheid vond plaats in een vliegtuighangar met Focke-Wulf toestellen.

**7.4. Een foto van soldaten in een sneeuwlandschap.**

**7.5. Een portretfoto van een matroos van de Kriegsmarine.**

Tekst op de keerzijde:

*Paris 1 II 42  
Ziim Andenkem am  
(...) altere freund  
Günther*



Illustratie 62. Keerzijde portretfoto matroos Kriegsmarine  
*Paris 1 II 42 Ziim Andenkem am (...) altere freund Günther.*

**7.6. Tweeënveertig foto's uit de opleidingsperiode tot piloot.**



Illustratie 63. Foto genomen tijdens de opleiding.



Illustratie 64.  
Willi Lück  
tijdens een  
zwempartij.

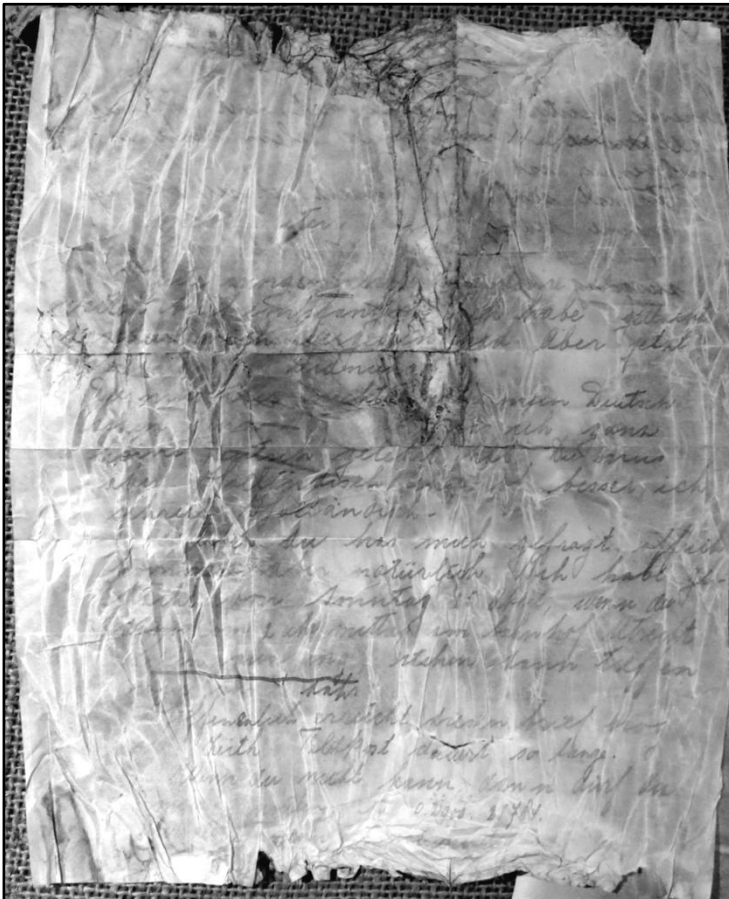
**7.7. Niet te definiëren papiermateriaal.**

Willi Lück had nog vele brieven en notities bij zich, welke niet beschreven (leeg briefpapier) of met vulpen beschreven waren. Vulpeninkt loopt evenwel door het vocht uit en verdwijnt.

**7.8. Berechtigungsschein, gedateerd 28 maart 1943.**

*Versetzung*, treinreis in 3<sup>de</sup> Klas van Amsterdam naar Deelen voor Uffz Willi Lück, vanuit de *Dienststelle Amsterdam L 00 559*, uitgereikt door een *Hauptmann u. Major b/Stabe*. Het Feldpostnummer 0559 was van 1 februari 1941 tot 11 juli 1941 toegewezen aan de Stab Jagdgeschwader 1.

**7.9. Brief, gedateerd 4 april 1943.**



Illustratie 65.

Brief gedateerd 4 april 1943, geschreven door een Nederlands meisje.

Brief geschreven door een Nederlands meisje. De aanspreking is moeilijk leesbaar, maar lijkt op “Peter”. Ofwel was deze brief aan een kameraad van Willi gericht, ofwel was het Willi’s tweede voornaam. Het meisje schrijft dat ze een brief verwacht, dat ze graag zou hebben dat hij Nederlands leert. Ze stelt voor om af te spreken op zondag 25 april, om 2 uur ’s middags, aan het station van Utrecht. Indien echt nodig kan ze telefonisch bereikt worden – het prefix van het nummer dat ze meegeeft is dat van Amsterdam. Aan het einde schrijft ze wat haar ouders van hun relatie denken, haar niets kan schelen (*Scheisse egal*).

De uitgetikte leesbare tekst van de brief luidt als volgt:

*(...) IV April 43*

*Liebe Peter,*

*Heute morgen habe (...)*

*Warte brief empfangen und ich habe  
getacht*

*das du much mich vergessen had  
aber jetzt*

*....*

*Du muss (...) mein Deutsch*

*Sehen (...) ich ganz*

*meine Deutsch gelehrt had. Du mus  
aber Holländisch lehre (...) besser  
ich*

*schreib Holländisch.*

*Aber du has mich gefragt off ich*

*(...) aber natürlich. Ich habe ge-  
tacht von Sonntag 25 April, wenn du*

*(...) om 2 uhrmittag am Bahnhof  
Utrecht*

*(...) stehen dan treffen  
wir uns dahr.*

*Höffentlich erreicht diesen brief nog*

*(...) Feldpost dauert so lang.*

*Wenn du nich kann, dan darf du  
mich rufen tel 0.2900.25784.*

*(...)*

*p. 2*

*meine meister hört alles mit, und  
öffenet*

*all meine brieven. So allein wenn es  
notwendig ist.*

*Es ist schon mitternacht ich schreite  
auf*

*meine bed.*

*Sonntag 25 April am Bahnhof*

*Ausgang Utrecht bis 2 uur.*

*Viele Kusschen deine*

*(G)erry*

*P.S. Was meine eltern sagen ist mir  
scheisse egal*

**7.10. Diverse gedateerde brieven**, welke kort voor Willi Lücks fatale missie naar hem gestuurd werden.

- 18 maart 1943, brief uit Salzburg.
- 15 april 1943, brief uit Stettin.
- 15 april 1943, brief uit Stettin.

- 16 april 1943, brief uit Stettin.
- 3 mei 1943, brief uit Praha 8.
- 6 mei 1943, brief uit Salzburg.

### **De tijdslijn van Willi Lück.**

Aan de hand van de gedateerde documenten kan de levensloop van de piloot gereconstrueerd worden.

De eerste datum in zijn soldijboekje is die van 16 juni 1940. Op dat moment is Duitsland nog maar vijf weken in strijd aan het Westfront. Willi Lück is dan twintig jaar – volgens zijn *Soldbuch* was de jonge rekrut reeds opgenomen in een *Flakregiment*. Het lijkt er dus op dat hij zich wilde engageren voor een opleiding als piloot, maar eerst een strenge selectieprocedure moest doorstaan. Zijn driejarige carrière in de Luftwaffe brengt hem van Stettin, zijn geboorteplaats, naar Oostenrijk, Tsjechië, Frankrijk en Nederland, met als eindbestemming Kalken.

In het voorjaar/lente van 1941 kreeg hij een basisopleiding in Salzburg (Oostenrijk). Het was een periode van inleiding tot het soldatenleven en testen om na te gaan of de kandidaat geschikt is voor een training als vliegenier.

Tijdens die periode lijsten we de volgende gebeurtenissen op:

- 13 februari 1941: storting op spaarboek in postkantoor te Salzburg.
- 18 februari 1941: storting op spaarboek in postkantoor te Salzburg.
- 19 februari 1941: storting op spaarboek in postkantoor te Salzburg.
- 24 februari 1941: storting op spaarboek in postkantoor te Stettin – waarschijnlijk tijdens soldatenverlof.
- 7 maart 1941: storting op spaarboek in postkantoor te Sankt Gilgen (Oostenrijk).
- 8 maart 1941: storting op spaarboek in postkantoor te Salzburg.
- 13 maart 1941: storting op spaarboek in postkantoor te Salzburg.
- 15 maart 1941: storting op spaarboek in postkantoor te Salzburg.
- 24 maart 1941: storting op spaarboek in postkantoor te Wenen.
- 24 maart 1941: De jongeman wordt medisch getest.

*Auf Eignung gebüßt durch die Eignungsstelle*

*Prüftag 24.3.1941*

*Lück Willi*

*Ogefr. Geburtsdatum 5.12.19*

- 19 mei 1941: storting op spaarboek in postkantoor te Stettin – waarschijnlijk tijdens soldatenverlof.
- 25 mei 1941: storting op spaarboek in postkantoor te Salzburg.

- ?? mei 1941: storting op spaarboek in postkantoor te Salzburg.
- 29 mei 1941: storting op spaarboek in postkantoor te Salzburg.
- 31 mei 1941: storting op spaarboek in postkantoor te Hallstatt .(Salzkammergut).
- 21 juni 1941: storting op spaarboek in postkantoor te Graz.
- 23 juni 1941: storting op spaarboek in postkantoor te Bruck (Mur), waarschijnlijk Bruck an der Mur.
- 18 juli 1941: drie stortingen op spaarboek in postkantoor te Stettin – waarschijnlijk tijdens soldatenverlof.
- 26 juli 1941: storting op spaarboek in postkantoor te Brno.
- ?? ?? ??: storting op spaarboek in postkantoor te Mieir (?).
- In het voorjaar van 1942 verblijft Willi Lück in Frankrijk, mogelijk voor verdere vliegopleiding.
- 1 februari 1942: ontmoeting met kameraad Günther, matroos in de Kriegsmarine, te Parijs.
- Najaar 1942: mogelijk een voortgezette vliegopleiding op het vliegveld Bad Aibling (Oostenrijk).
- 7 november (?) 1942: uitreiking van zijn vliegbrevet. (*Flugzeugführerschein*) in de *Jagdfliegerschule 3*. Deze was van 26 oktober tot december 1942 gestationeerd te Bad Aibling.
- 24 december 1942: uitreiking van een eigen vliegmuts (*Ausweis der Fliegerkopfhauben*) te Aibling.
- 20 januari 1943: brief uit Salzburg, met vulpen geschreven.
- 24 januari 1943: storting op spaarboek in postkantoor te Salzburg.
- 23 februari 1943: storting op spaarboek in postkantoor te Mietraching (bij Bad Aibling).
- 12 maart 1943: brief uit Salzburg, *Café Lohr*, met postzegel en keerzijde afbeelding kaartspel. Dit gedicht is ook afgedrukt op de omslag.
- 15 maart 1943: brief uit Stettin.
- 17 maart 1943: enveloppe uit Bad Aibling, met onleesbare brief.
- 20 maart 1943: ontvangst *Feldpostbrief*.
- 21 maart 1943: ontvangst *Feldpostbrief*.
- In maart 1943 heeft Willi Lück zijn opleiding tot jachtvlieger beëindigd. Hij verneemt dat hij afgedeeld zal worden bij het *Jagdgeschwader 1*, dat in Nederland gestationeerd was.
- 28 maart 1943: *Berechtigungsschein, Versetzung*, een marsbevel voor een treinreis derde klas van Amsterdam naar Deelen voor

*Unteroffizier Willi Lück, vanuit de Dienststelle Amsterdam L 00 559, uitgereikt door een Hauptmann u. Major b/Stabe.*

- 4 april 1943: de hiervoor beschreven brief van een Nederlands meisje. Merkwaardig genoeg is dit schrijven wel leesbaar, niet enkel om dat het een voor ons regulier handschrift is, maar vooral omdat de inkt (in tegenstelling tot de Duitse brieven) hier wel te ontcijferen is.
- 15 april 1943: brief uit Stettin.
- 15 april 1943: brief uit Stettin.
- 16 april 1943: brief uit Stettin.
- 3 mei 1943: brief uit Praag (*Praha 8*).
- 6 mei 1943: brief uit Salzburg.

Op 14 mei 1943 vertrok Willi Lück voor zijn laatste opdracht. De onervaren jachtpiloot stopte alle brieven, fotoalbums en zijn persoonlijk materiaal in een boekentasje dat hij achter het rompluik opborg. Naast dat luik stond het nummer van zijn toestel: *Gelbe 13*.

De cirkel is rond.

## **Bronnen.**

### **Literatuur.**

- DE DECKER C., ROBA J.-L., '40-'45 boven Schelde, Dender en Durme – vijf jaar luchtoorlog boven de arrondissementen Aalst en Dendermonde, Erpe, 1995.
- DE DECKER C., ROBA J.-L., *Duel boven België*, Erpe, 1995.
- DE DECKER C., *Luchtvaartarcheologie in België*, Erpe, 2001.
- FRY GARRY L., *Eagles of Duxford, the 78<sup>th</sup> Fighter Group in World War II*, Phalanx (USA), 1991.
- DE DECKER C., MORTIER S., Luchtvaartarcheologie versus archeologische erfgoedzorg in Vlaanderen, in *M&L Monumenten, Landschappen & Archeologie*, nr. 6, 2009.
- GRIMM P., e.a., *Vliegvelden in oorlogstijd – Nederlandse vliegvelden tijdens bezetting en bevrijding 1940-1945*, Boom, 2009.
- MOMBEEK E., *Defending the Reich, the history of Jagdgeschwader 1 "Oesau"*, JAC Publications, 1992.
- NOHARA S., SHIWAKU M., *Focke-Wulf Fw 190A/F – Aero Detail 6*, Model Graphix / Dainippon Kaiga Co. Ltd., 1993.
- KETLEY B., ROLFE M., *Luftwaffe Emblems 1939-1945*, Hikoki Publications, 1998.
- PRICE A., *The Luftwaffe Data Handbook*, Greenhill Books, 1997.

- PRODGER M. J., *Luftwaffe vs. RAF: Flying Clothes of the Airwar 1939-45*, Schiffer Publishing Ltd (USA), 1998.
- PRODGER M.J., *The Luftwaffe vs. RAF: Flying Equipment of the Air War, 1939-1945*, Schiffer Military/Aviation History, 2004.
- RIES K., *Fliegerhorste und Einsatzhafen der Luftwaffe*, Motorbuch Verlag, 1996.

### **Archieven.**

National Archives & Records Administration, Maryland, USA.

- *USAAF Mission Reports.*
- *Combat Reports 78<sup>th</sup> Fighter Group.*

The National Archives, Kew, Verenigd Koninkrijk.

- *USAAF Mission Reports.*

Bundesarchiv Freiburg

- *Kriegstagebuche OFK Belgien Nordfrankreich.*
- *Verlustmeldungen Jagdgeschwader 1.*

Archief Cynrik De Decker.

Archief Jean-Louis Roba.

### **Websites.**

- [www.luchtvaartgeschiedenis.be](http://www.luchtvaartgeschiedenis.be).
- [www.bahaat.be](http://www.bahaat.be).
- <http://www.bahavzw.be/database/tweede-wereldoorlog-kroniek>.
- [www.bom-be.be](http://www.bom-be.be).
- [http://www.salzburg.com/wiki/index.php?title=Linzer\\_Gasse\\_1\\_%28Denkstein-Haus%29&redirect=no](http://www.salzburg.com/wiki/index.php?title=Linzer_Gasse_1_%28Denkstein-Haus%29&redirect=no).
- Wikipedia

***Meer info over het Duitse jachtvliegtuig en zijn piloot:***

***<http://gelbe13.be>***

**Bijlage.****BENADERENDE BEREKENING VAN DE SNELHEID WAARMEE HET VLIEGTUIG IS NEERGESTORT.**

Marc Meeus

De schade aan de onderdelen is zeer groot. Dit merken we aan de afgerukte cilinders van het motorblok, omgebogen lopen van de kanonnen, het opgestuikte staartstuk en veel quasi onherkenbaar vervormde delen.

Marc Meeus maakte enkele berekeningen zodat we een onderbouwd idee krijgen van de snelheid bij het raken van de grond.

**a. De eerste berekening is de maximum snelheid die mogelijk is.**

We gaan hierbij uit van de afwezigheid van luchtweerstand. Op grote hoogte is dit bijna zo, maar naarmate het toestel dichterbij de aarde komt, wordt de lucht dichter en klopt dit niet meer, vooral bij zo grote snelheden. We gaan hierbij tevens uit van dat het vliegtuig van op 7000 meter is neergestort. Het kan echter nog een tijd gevlogen hebben tot op een lagere hoogte. Het principe is dat de *potentiële energie* op het punt waar het begint te vallen, wordt omgezet in *kinetische* bij het raken van de grond.

De formule voor potentiële energie is  $E_p = m \cdot g \cdot h$ .

De formule voor kinetische energie is  $E_k = \frac{1}{2} m \cdot v^2$ .

Stellen we dit gelijk aan elkaar en lossen we dit op naar  $v$ , dan bekomen we:

$$v = \sqrt{2 \cdot g \cdot h} = \sqrt{2 \cdot 9,81 \cdot 7000} = 370 \frac{m}{s} = 1334 \frac{km}{h}$$

Dit is groter dan de geluidssnelheid die ongeveer 1230 km/h bedraagt bij zeeniveau en 20°C. Hierbij is  $g$  de valversnelling en  $h$  de hoogte.

**b. Nauwkeurigere berekening met behulp van de luchtweerstand.**

We hebben nu een aantal extra gegevens van het vliegtuig FW 190A nodig.

Deze zijn:

Startklare massa: 4400 kg

Plafond 11410 m

Lengte: 9 m

Breedte 10,5 m

Hoogte 3,95 m

De formule voor de luchtweerstand is:  $F_{wl} = \frac{1}{2} \cdot \rho \cdot v^2 \cdot A \cdot C_x$  met:

$A$  = frontale (=geprojecteerde) oppervlakte vooraan in  $m^2$ .

$\rho$  = soortelijke massa lucht =  $1,3 \text{ kg/m}^3$  nabij het aardoppervlak.

$v$  = snelheid van het vliegtuig in  $m/s$ .

$F_{wl}$  = luchtweerstand in newton.

$C_x$  = luchtweerstandscoefficiënt (onbenoemd) varieert van 2,1 voor een baksteen tot 0,1 voor een zeer gestroomlijnd (modern) vliegtuig of Formule 1-wagen. Hier schatten we de  $C_x$  waarde op 0,25.

We berekenden de frontale oppervlakte van de FW 190A en we bekwamen volgende frontale oppervlaktes:

Beide vleugels	2,5 m <sup>2</sup>
Romp	1,75 m <sup>2</sup>
Richtingsroer en staart	0,24 m <sup>2</sup>
Cockpitkoepel	0,25 m <sup>2</sup>
Hoogteroer	0,12 m <sup>2</sup>
Totaal	4,86 m <sup>2</sup>

Wat gebeurt er nu bij het vallen? In het begin zal de valsnelheid steeds toenemen. Dit met de waarde van de valversnelling die 9,81 m/s<sup>2</sup> bedraagt. Dat wil zeggen: iedere seconde stijgt de snelheid met 9,81 m/s<sup>2</sup> ofwel 35,32 km/h. Na tien seconden vallen, heb je dus al 352 km/h aan verticale snelheid! Dit zal vlug resulteren in een hoge snelheid, vooral in de hogere luchtlagen waar de lucht ijl is en weinig weerstand biedt. Naarmate de snelheid echter toeneemt, neemt ook de luchtweerstand toe. Zie vorige formule waar de snelheid in het kwadraat staat. Dat wil zeggen dubbele snelheid geeft een vier keer grotere weerstand.

Het gewicht van het vliegtuig is een kracht die de oorzaak is dat het valt. Deze noemen we de *drijfkracht*. De luchtweerstand is een kracht die de oorzaak is dat deze val afgeremd wordt.

De *wet van Newton* is hier van toepassing: kracht = massa x versnelling.

Er zijn twee krachten die hier tegengesteld zijn: *drijfkracht* – *weerstandskracht* = massa x versnelling.

Zolang de *drijfkracht* groter is dan de *weerstandskracht* krijgen we een *versnelling*. Deze is echter kleiner dan de aardversnelling. Op een bepaald ogenblik is de weerstandskracht precies even groot als de drijfkracht. Het verschil is dus nul en het vliegtuig krijgt geen verdere versnelling en valt verder met dezelfde snelheid.

Deze zullen we dus berekenen:

$$F_d - F_w = m \cdot a = 0 \quad \text{met } F_d = m \cdot g \quad \text{en } F_w = F_{wl}$$

dit geeft:

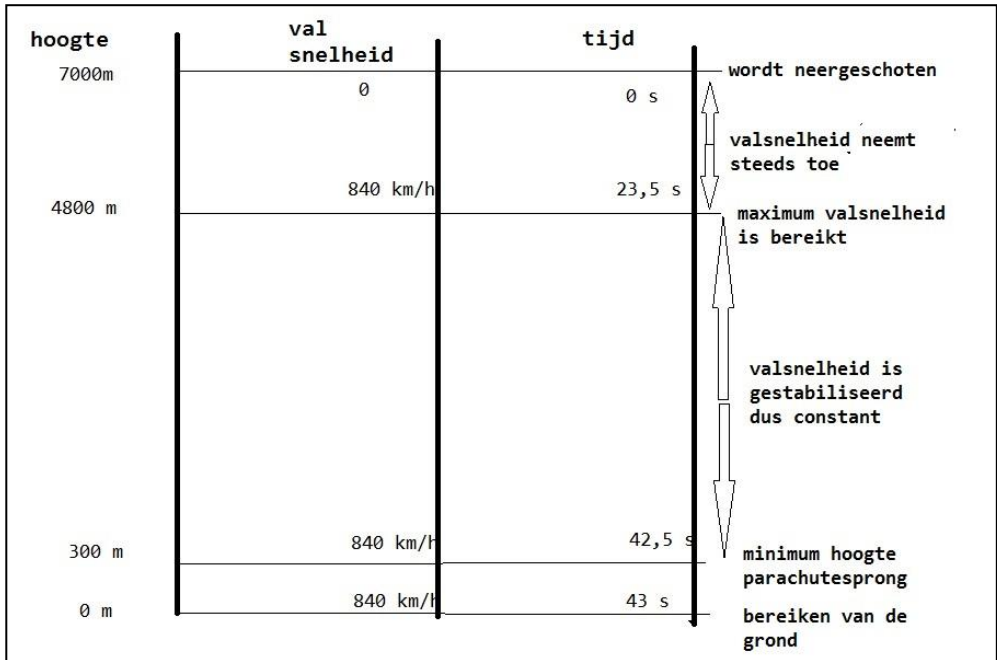
$$m \cdot g = \frac{1}{2} \cdot \rho \cdot v^2 \cdot A \cdot C_x$$

$$\text{opgelost naar de snelheid } v \text{ wordt dit: } v = \sqrt{\frac{2 \cdot m \cdot g}{\rho \cdot A \cdot C_x}}$$

Stoppen we hier alle getalwaarden in, dan krijgen we:

$$v = \sqrt{\frac{2 \cdot 4400 \cdot 9,81}{1,3 \cdot 4,86 \cdot 0,25}} = 233 \text{ m/s.}$$

Dit komt overeen met **840 km/h**, wat aanvaardbaar is gezien de grote schade.



Illustratie 66. De valsnelheid van het toestel in schema gebracht.  
Opgesteld door Marc Meeus.

### Dank.

De opgraving van “Gelbe 13” was nooit mogelijk geweest zonder de tomeloze inzet van de volgende mensen (in alfabetische volgorde):

Olivier Arquin – BAHAAT  
 Pedro Lopez Aurrecoechel – archeoloog  
 Erik Begijn – BAHAAT  
 Floris Beke – archeoloog  
 Jan Bellemans – archeoloog  
 Gert-Jan Bermoes – graafmachinist  
 Marc Bollaert – landeigenaar  
 Maarten Bracke – archeoloog  
 Marc Bracke – BAHAAT  
 Marnick Cannoot  
 Roland De Bock – veldonderzoek  
 Cynrik De Decker – BAHAAT – projectleider, onderzoek en inventarisatie  
 Ulrik De Neve – BAHAAT  
 Jurgen De Smet  
 Wim Govaerts – BAHAAT  
 Thijs Hellings – Planehunters  
 Filip Janssens  
 Laurens Janssens  
 Luc Janssens  
 Pieter Janssens – Veldwerk en projectleiding  
 Bart Joos – veldwerk en algemene coördinatie  
 Marc Meeus  
 Hugo Ruys  
 Dany Saey – BAHAAT – detectiespecialist  
 Willem Scheire – Prodrone  
 Alexander Vandenbohede – tekeningen  
 Wouter Van Goidsenhoven – archeoloog  
 Ludo Van Hout – BAHAAT  
 Simon Verdegem – archeoloog  
 Eric Vormezeele – BAHAAT

Tevens gaat de dank uit naar de bedrijven die de logistieke steun verleenden:

*Grondwerken D’Heer*  
*Bom-Be* explosievenopsporing, Leuven  
*Ruben Willaert BVBA*, archeologie, Brugge  
*t Boerken*, gebruik van opbergkragen



Detail uit de illustratie van Margot De Group© bij het artikel van Sam De Kegel in Knack Weekend, nr 48, 25 november tot 1 december 2014, p. 84-85.

## **DE GEHEIME LIEFDE VAN EEN DUITSE VLIEGENIER. OPGEGRAVEN RESTANTEN VAN DUIJS JACHTVLIEGTUIG LEGGEN LEVENSVERRHAAL VAN DUITSE GEVECHTSPILOOT BLOOT<sup>41</sup>.**

Sam De Kegel

Wilhelm ‘Willi’ Lück was zijn naam, *Gelbe 13* de roepnaam van zijn Focke Wulf FW 190, een Duitse éénmotorige jager die op 14 mei 1943 neerstortte in een Vlaams dorp. Tweeënzeventig jaar later geeft het jachtvliegtuig eindelijk zijn geheimen prijs, dankzij het teamwork van gepassioneerde archeologen, luchtoorlogexperts, *plane hunters* en vrijwilligers. Een reconstructie, in tijd en ruimte.

### **10 oktober 2015.**

Een uit de kluiten gewassen kraan graaft behoedzaam een laag teelaarde weg op een maïsveld in Kalken, een Oost-Vlaams dorp. Een team van zes vrijwillige archeologen, negen leden van Belgian Aviation History Association Archaeology Team (BAHAAT) waaronder projectleider Cynrik De Decker, en Pieter Janssens kunnen de zenuwen nauwelijks bedwingen. Hier ligt een ‘schat’ verborgen, *made in Germany*. Enkele uren later worden herkenbare stukken van een Duits jachtvliegtuig uit de grond gehaald, waaronder drie boordkanonnen, de motor en – wat later pas zou blijken – tientallen samengeperste, persoonlijke documenten en voorwerpen van de betreurde piloot.

Anderhalf jaar was hij er zoet mee, Pieter Janssens. Met de zoektocht naar de brokstukken van de Duitse Focke Wulf FW 190 uit de Tweede Wereldoorlog. Pieter werkt als praktijktrainer aardgas bij Eandis, maar in zijn vrije tijd woelt hij graag in het verleden. Letterlijk ook, met zijn metaaldetector. Op zoek naar restjes geschiedenis. In de ploeglaag van onze bodem, en ver daaronder, zitten honderden schatten verborgen. Van Romeinse munten over middeleeuwse gespen tot zeventiende-eeuwse musketkogels.

Hobbyist Pieter graaft, zoekt, dateert en benoemt. Hij heeft een bijzondere fascinatie voor de twee Wereldoorlogen, niet in het minst omdat er zich nog

---

<sup>41</sup> De oorspronkelijke bijdrage met dezelfde titel werd licht aangepast. Die oorspronkelijke bijdrage verscheen Knack Weekend, nr. 48 van 25 november tot 1 december 2015, p. 84-93.

veel ‘schatten’ ondergronds bevinden in de streek waar hij opgroeide. Zo borg hij in 2014 in zijn geboortedorp Kalken, na grondige research, ook al de restanten van een V1-bom die op 24 december 1944 om 16 uur neerstortte en die aan twee jongens het leven kostte.

*Op het moment van de inslag kwamen ze met hun slee terug van een bevroren meersvlakte. Door de luchtverplaatsing smakten ze tegen de gevel van een stal en overleden ze ter plaatse.*

Pieter combineert eigenschappen van een onderzoeksjournalist, een ontdekkingsreiziger en een nieuwsgierig kind, op zoek naar avontuur. *Dat er tijdens de Tweede Wereldoorlog ook een Duits jachtvliegtuig was neergestort vlak bij de Bontinkstraat in Kalken was een bekend volksverhaal dat mij ter ore was gekomen via Roland De Bock, ook een gepassioneerde hobbyist, zegt hij.*

Zoals zoveel verhalen was het een eigen leven gaan leiden, waarbij waarheid en fictie graag met elkaar in de clinch gingen. Niemand wist precies waar het Duitse jachtvliegtuig lag, maar dat was zonder Pieter gerekend. Samen met Bart Joos, een lokale heemkundige, ging hij het voorbije jaar verhalen rapen bij ooggetuigen die de Tweede Wereldoorlog bewust meemaakten en het Duitse jachtvliegtuig zagen neerstorten, of er vlak na de crash in de buurt waren. Zo kwam hij dichterbij en dichterbij ‘de plek van de waarheid’. “Ze verwezen naar een akker tussen de Hullestraat<sup>42</sup> en de Bosstraat<sup>43</sup>, twee straatnamen die nu niet meer gebruikt worden. Mijn gps zei: ‘onbekend’, tot ik negentiende-eeuwse stafkaarten raadpleegde, daar stonden ze op.” Toen Pieter min of meer zeker was in welk veld het vliegtuig lag, pleegde hij overleg met de eigenaar ervan, Marc Bollaert, een varkenskweker. Die bevestigde dat er waarschijnlijk een vliegtuig onder een van zijn akkers lag – toen hij ooit de grond kocht van de vorige eigenaar, zei die: *‘Hier zie, uw grond, en ge krijgt er nog een vlieger bij’*. De varkenskweker gaf aan Pieter de toestemming om zijn percelen te onderzoeken, na dagen zoeken vond hij met zijn metaaldetector in de ploeglaag van een akker tientallen metaalresten en tandwielletjes. “Toen wist ik bijna honderd procent zeker dat we juist zaten.”

Een hobbyist heeft meldingsplicht en mag niet dieper graven dan 30 cm – zo zegt Onroerend Erfgoed. Pieter besloot professionele hulp in te schakelen.

---

<sup>42</sup> Nvdr. het noordelijke deel van de huidige Zauwerstraat.

<sup>43</sup> Nvdr. het noordelijke deel van de huidige Husseveldestraat.

Via het internet stootte hij op Cynrik De Decker, een historisch onderzoeker en luchtoorlogexpert die beroepshalve voor Bom-be werkt, een privébedrijf dat explosieven en ander oorlogsmateriaal uit de grond haalt. Hij combineert zijn beroep met een passie voor archeologie. “Ik ben er ooit mee begonnen omdat je zoveel tastbare dingen kan vinden. Ik doe historisch onderzoek; die tastbare resultaten zie ik graag tentoongesteld voor een ruim publiek.” Pieter was niet de eerste die bij hem passeerde met een doos vol ‘oorlogsmateriaal’, en dus was hij op zijn hoede voor het zoveelste indianenverhaal. “Het zou niet de eerste keer zijn dat er metalen potten en pannen werden opgedolven in plaats van onroerend erfgoed. En vooraleer je een spade in de grond mag steken, moet je een hele administratieve rompslomp doorploegen. In principe mag je in Vlaanderen enkel archeologie bedrijven zodra het beoogde terrein bedreigd is door een herbestemming, bijvoorbeeld als een akker industriegebied wordt.” Het was een slimme zet van Pieter om met professionals in zee te gaan. Op de schending van het archeologiedecreet staat correctionele vervolging. En nu konden archeologen, onderzoekers en de jongens van BAHAAAT (die laatste hadden in 20 jaar al 26 jaar ‘opgravingen’ gedaan) de krachten bundelen. Via geofysisch, magnetometrisch onderzoek detecteerde een specialist bij Bom-Be twee grote ijzeren objecten op drie meter diepte. Op 10 oktober 2015 volgde de apotheose: de berging van de brokstukken van een vliegtuig dat 72 jaar geleden was neergestort.”

### **14 mei 1943.**

Het is een zonovergoten dag. Niemand weet hoelang de bezetting nog gaat duren: één jaar, drie jaar, of wie weet, misschien gaan de Duitsers nooit meer weg. Er is nauwelijks werk, en het dagdagelijks leven is aan de saaie kant. Eén zichtbaar element wijst erop dat er nog steeds een oorlog aan de gang was en dat er weerwerk wordt geboden door de geallieerden: de bommenwerpers die met de regelmaat van de klok hoog boven de hoofden van de mensen passeren, richting hun doelwit: de Duitse steden. Een luchtspektakel waar de burgers met een mix van huivering en spanning naar kijken.

Gevechtspiloot Wilhem ‘Willi’ Lück stijgt op vanuit het Nederlandse Deelen met zijn Focke Wulf FW 190, een éénmotorige jager die vanaf 1941 intensief werd ingezet boven het Kanaalfront. De roepnaam van zijn jager: *Gelbe 13*. Het cijfer pronkt in felgeel op de romp, ook de staart heeft een gele lik verf. De FW 190 is een toestel dat zich kan meten met de geallieerde tegenstanders. Het heeft een krachtige BMW-motor en is sterk bewapend met twee machinegeweren op de motorkap en in de vleugelwortel

en vier 20 mm-kanonnen, gemonteerd in de vleugels. ‘Willi’ behoort tot de eenheid van *Jagdgeschwader 1*. De jongeman is 24 en groen achter de oren. Misschien is het zelfs zijn eerste luchtgevecht. Hij moet samen met zijn kompanen verhinderen dat Amerikaanse bommenwerpers hun bommen dropen op doelwitten in bezet gebied en Duitsland. Deze viermotorige bommenwerpers, de B-17 Flying Fortress en B-24 Liberator, stijgen op in Engeland en willen General Motors (GM) in Antwerpen bombarderen. GM, notabene een Amerikaans bedrijf, wordt tijdens de bezetting door de Duitsers ingeschakeld voor de productie van legervoertuigen.

De bommenwerpers worden geëscorteerd – lees beschermd – door twee Fighter Groups, Thunderbolts van het 4<sup>de</sup> en het 78<sup>ste</sup>, die heel gedisciplineerd en in formatie rond de bommenwerpers vliegen. Wanneer deze formaties onderschept worden door de Duitse jagers is een confrontatie onvermijdelijk. Zowel de Amerikanen als Duitsers vliegen op ruim zeven kilometer hoog. De lucht is ijl, de piloten vliegen op zuurstof. Hoe hoger je vliegt, hoe lager het brandstofverbruik, en vooral: hoe veiliger. Je blijft uit het bereik van luchtafweergeschut van op de grond, en je kan de vijand onverhoeds aanvallen. Een luchtgevecht voltrekt zich doorgaans niet – zoals in oorlogsfilms – met buitelen, draaien en keren.

Het scenario is minder heroïsch:

*Ik heb u gezien en jij hebt mij niet gezien.*

*Ik zit boven u en duik achter u.*

*Ik schiet u in de rug.*

*Einde verhaal.*

‘Willi’ wordt aangevallen door een Amerikaanse Thunderbolt. Majoor James J. Stone, een ervaren piloot, duikt als een arend naar beneden; hij ruikt zijn prooi. Het lot van Willi is gekend. Hij wordt beschoten, zwaar geraakt en suist van 7.000 meter hoog naar omlaag, bijna loodrecht. James schrijft nadien in zijn *combat report*: *I saw three unidentified fighters coming in for a front quarter attack on the bombers. I started my dive at approximately 27 000 feet. (...) I gave a two second burst on the third fighter but observed no results (...) A sheet of flame burst from directly behind the cockpit and the FW-190 spun to the right. As I went by I noticed the FW-190 spinning straight down apparently out of control.* Op zijn jachtvliegtuig prijken later drie swastika’s, een voor elke Duitser die hij neerschoot.

Willi heeft een valschermscherm aan – piloten zaten daar op, het was hun ‘zitkussentje’ – maar hij kan zichzelf moeilijk bevrijden uit de smalle cockpit, springt te laat en heeft geen tijd meer om zijn valschermscherm open te trekken. Willi wordt dood teruggevonden, ongeveer 500 meter van de brokstukken. De jongeman, die op 5 december 1919 werd geboren in Stettin (nu Polen, vroeger Duitsland), wordt eerst begraven in Gent en later op een Duits kerkhof, in Lommel. Blok 39, graf 558.

Deze bijzonder accurate informatie danken we aan de gedetailleerde verslagen uit het Duitse *Kriegstagesbuch. Deutsche gründlichkeit*, zonder meer. Elke dag maakten de Duitsers een resumé over hun luchtgevechten, de tijdstippen waarop de vijandelijke bommenwerpers de kust overstaken, het uur waarop een van hun jagers uit de lucht werd gehaald, wie waar was neergeschoten, enz... Cynrik De Decker las het allemaal en schreef in 1995 het boek *'40-'45 boven Schelde, Dender en Durme*, over de luchtbombardementen in de arrondissementen Aalst en Dendermonde. Ook het luchtgevecht van 14 mei 1943 in Kalken wordt erin vermeld. Gepassioneerd deed hij zelfs research in het *Bundesarchiv* in Freiburg en *the National Archives* in Washington DC. “Je koppelt alle rapporten van de Duitsers en geallieerden aan elkaar en langzaam maar zeker vallen alle puzzelstukken in mekaar.”

### **6 november 2015.**

De muffe geur van oud papier bereikt mijn neus. We zijn in het atelier van historisch onderzoeker Cynrik. Op tafels liggen tientallen brieven te drogen op katoenen doeken. Ze behoorden ooit tot Willi Lück. Ik zie vele persoonlijke, veelal onherkenbare foto's, zijn portefeuille met enkele gulden, zijn soldatenboekje, zijn spaarboekje, foto's van zijn pilootopleiding, tot zelfs een manicuresetje met een nagelschaar en –vijl. Willi was een propere jongen, al hield hij wel van soldatenliederen met schunnige teksten, twee ervan zaten in zijn portefeuille. *Boys will be boys*. Opeens valt mijn oog op een portret van hemzelf, in uniform. Hij heeft indringende ogen, de haren zijn strak achterover gekamd. Cynrik: “Al zijn persoonlijke spullen zaten in een soort schoolboekentas, met een slot. In de romps was er een luik waar je zo'n tas kon steken. Piloten namen hun persoonlijke spullen vaak mee, tijdens een raid.” Ik zou net hetzelfde doen, beeld ik me in. Je weet wanneer je opstijgt, maar nooit waar, wanneer en of je nog landt. Dan heb je het liefst je geliefden dicht bij jou. Er zitten foto's in van vermoedelijk zijn ouders, en van een meisje dat hij kust.

Uit al die personalia kon ondertussen een deel van zijn leven gereconstrueerd worden. Willi kreeg zijn basisopleiding als piloot in Oostenrijk. Eind januari 1943 verhuisde hij naar Zuid-Frankrijk waar hij in Bordeaux en omgeving verder werd opgeleid tot gevechtspiloot. Een treinticket verraadt een trip van Bordeaux naar Amsterdam, om op 29 maart 1943 in de luchteenheid van het Nederlandse Deelen te belanden. Slechts anderhalve maand was hij gevechtspiloot...

Bijna alle brieven zijn onleesbaar, behalve één die niet met een vulpen is geschreven, enkele weken voor zijn dood. De auteur is een Hollands meisje, uit Amsterdam. Het is een brok ontroerend erfgoed.

In gebroken Duits schrijft ze:

*Liefste,*

*Deze morgen ontving ik eindelijk je brief. Ik dacht dat je me vergeten was.*

*Mijn Duits is niet zo goed, jij moet ook Nederlands leren.*

*Kunnen we elkaar terugzien op 25 april, om 2 uur in het station van Utrecht?*

*Ik hoop dat je deze brief op tijd krijgt. Als je me niet kan ontmoeten, bel me op 0.2900.25784.*

*Het is bijna middernacht, ik ga slapen.*

*Vele kussen,*

*(G)erry.*

*P.S. : Wat mijn ouders denken is 'mir Scheiße Egal'*

### **10 november 2015.**

Camiel Bracke, 91 en kwiek, ontvangt me in zijn assistentiewoning in Lochristi. Drie jaar geleden verloor hij zijn vrouw, de eenzaamheid overmeestert hem. "Ik kan zo melancholisch worden, dan begin ik plots te huilen." Wie de negentig haalt, zeult veel verleden mee. Zoals veel stokoude mensen praat hij het liefst over lang geleden, zoals over die ene zomerse middag, 14 mei 1943; hij was achttien, klaar om de wereld te veroveren. "Maar door de oorlog was er bijzonder weinig werk, we verveelden ons vaak. Ik zat met mijn vriend Basiel onder een perenboom, toen we plots een hels lawaai hoorden, vlakbij. Een Duits vliegtuig viel loodrecht naar beneden en crashte in een veld. Als een haas liepen we ernaartoe, *pletse bèrevoets* (barrevoets, sdk). Maar de Duitsers, die in de buurt gestationeerd waren, waren bijzonder snel ter plaatse, we maakten ons uit de voeten. 500

meter verder zagen we de dode piloot, hij stak half in de grond. *'t Is eenen van ons*, riepen de Duitsers. Natuurlijk waren we nieuwsgierig – van nieuwsgierigheid loop je overal naartoe en beseft je niet welk gevaar je loopt. Tijdens de oorlog was er veel wantrouwen tussen de inwoners – je had twee kampen hé.”

Na het gesprek met Camiel rijden Pieter en ik naar huis. Het is oorverdovend stil. Zoveel onbeantwoorde vragen suizen door m'n hoofd. Heeft Willi Lück nog iets geschreeuwd toen hij naar beneden stortte? Was hij een onverschrokken piloot of een doodnormale jongen met angst om te sneuvelen? Dacht hij aan zijn Hollandse vlam, net voor hij stierf? Niettemin zijn vele vragen al beantwoord, dankzij een team van archeologen, vrijwilligers en historische onderzoekers. Een hele levensgeschiedenis komt stilaan aan de oppervlakte via bijna vergeten voorwerpen die 72 jaar het daglicht schuwden. Die brengen verloren verhalen over de Tweede Wereldoorlog weer tot leven, voor onze kinderen en kleinkinderen. “Daar doe ik het voor. Mijn grootvader, nu 96, maakte die gruwel mee”, zegt Pieter nog. Ik begrijp zijn passie om te spitten in het verleden. Hij doet het, tegen het vergeten.

### **Expo in 2016, exact 73 jaar na de vliegtuigcrash.**

Op dit moment worden alle gevonden stukken geïnventariseerd en gepoetst. Op 14 mei 2016, exact 73 jaar na de crash van *Gelbe 13*, organiseert de Vereniging voor Lokale Geschiedenis van Kalken en Laarne, samen met de Heemkundige Kring Overmere vzw, Bahaat vzw en de familie Janssens een tentoonstelling. Nadien krijgt het verhaal van Willi Lück en zijn *Gelbe 13* waarschijnlijk een vaste stek in het Knokse oorlogsmuseum For Freedom.

## Castellum

Driemaandelijks tijdschrift van de VERENIGING VOOR LOKALE  
GESCHIEDENIS VAN KALKEN EN LAARNE.

Dienst Wettelijk Depot nr. B.D. 40.652.

Oplage: 250 exemplaren.

Omslagillustratie: Foto van piloot Willi Lück en schets van de Focke Wulf  
190-A4 *Gelbe 13* (tekening Alexander Vandenbohede).

### Inhoud.

Editoriaal.		
	André Van De Sompel	3
De zoektocht naar een Duits vliegtuig en een piloot te Kalken, 1943. Getuigenissen meer dan zeventig jaar na de crash.		
	André Van De Sompel	5
Zoektocht naar <i>Gelbe 13</i> .		
	Cynrik De Decker	15
Woord vooraf.		15
Luchtoorlog boven West-Europa.		15
De missie.		16
Alarm bij <i>Jagdgeschwader 1</i> .		17
Het luchtgevecht.		20
Zoektocht naar de crashlocatie.		25
Detectie.		25
Regelgeving.		28
Opgraving.		29
Inventarisatie.		32
De tijdslijn van Willi Lück.		72
Bronnen.		74
Bijlage.		76
Dank.		79
Opgegraven restanten van Duits jachtvliegtuig leggen levensverhaal van Duitse gevechtspiloot bloot. De geheime liefde van een Duitse vliegenier.		
	Sam De Kegel	80
Inhoud.		88