

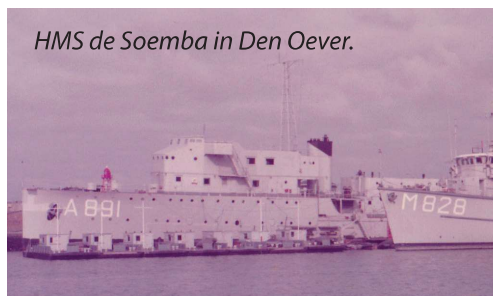
Een oude IJsselmeerkaart

opgetekend door Ton Bakker

In de DEKA-markt: Ton, ik heb een medeschrijver nodig, is het wat voor jou? De uitleg volgde. Oké Jan ik wil wel proberen er een verhaaltje van te maken....

Op de app: Hoi Ton, heel leuk dat je wilt meeschrijven. Bijgaand verhaal is wel heel bijzonder....

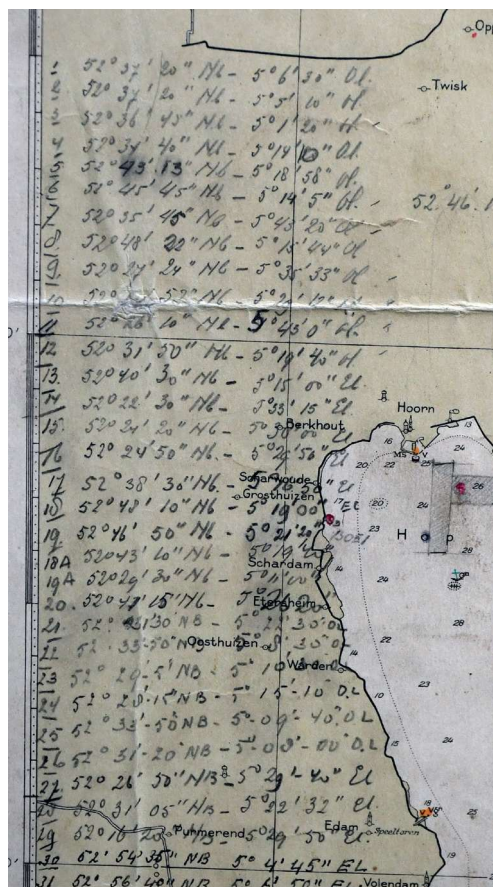
In het najaar van 2018 gingen Jan Wessels en Gerard Numeijer naar een lezing van Hans Nauta in de bieb van Den Helder. Onderwerp: De luchtoorlog boven Den Helder. Na afloop praatten ze nog wat na met Hans Nauta, samen met een onbekende, die naar de naam Peter Mulder luisterde. Hij vertelde dat hij gepensioneerd marineduiker was, die in 1970 zijn duikersopleiding begon op de Soemba in Den Oever.



HMS de Soemba in Den Oever.

Hij had een geweldig verhaal naar aanleiding van een oude IJsselmeerkaart die hij van havenmeester Pasterkamp uit Medemblik had gekregen. Jan is bij Peter thuis geweest om die kaart te fotograferen.

Op de kaart staan 31 met de hand geschreven coördinaten van gecrashte vliegtuigen in het IJsselmeer. Vooral de nummers 30 en 31 waren voor Jan interessant. Nummer 31 is de crashlocatie van de Halifax van Eric Church. In dit verhaal draait het voornamelijk om het nummer 30. Nummer 30 had de coördinaten 52°54'35" NB, 5°4'45" OL.



Aircrew remembered

De coördinaten van nr. 30, waar de 28 jarige Amerikaanse piloot Frank Gallion in zijn Thunderbolt Republic P-47D op 3 november 1943 het leven liet.

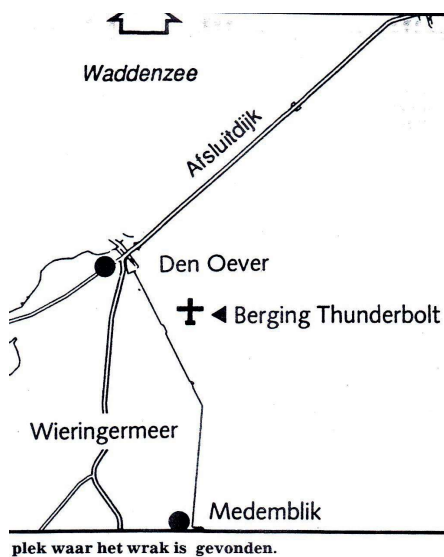
Frank Gallion.

Peter Mulders verhaal van de oude IJsselmeerkaart

Over het verkrijgen van de kaart kan ik mij het volgende herinneren. Begin jaren negentig lag ik in de haven van Medemblik met een duikvaartuig van de Koninklijke Marine vanwege een duiker-opleidingsweek. Na aanleiding van diverse problemen met een bewoner die aan de haven woonde, mocht ik voortaan afmeren tegenover het huis van havenmeester Pasterkamp. Tijdens een gezellig samenzijn met voornoemde kwam het op een of ander moment ter sprake wat wij met de duikers aan het doen waren onder water. Na deze uitleg kwam ter sprake dat er nog een behoorlijke 'zooi ouwe troep' uit de oorlog op diverse plekken in het IJsselmeer moest liggen en Pasterkamp kon mij wel een paar plekken vertellen. Hij liet mij een kaart zien met posities van neergestorte vliegtuigen. Ik was behoorlijk geïnteresseerd in die kaart en bij andere bezoeken aan de haven van Medemblik heb ik die kaart nog een paar keer mogen bekijken om de opgeschreven posities over te schrijven. Bij weer een gelegenheid dat ik de kaart in handen had, zei Pasterkamp dat ik de kaart maar moest houden, omdat hij er toch niets mee deed. Daar was ik bijzonder verheugd over.

De heer Pasterkamp (87), woont nog steeds in Medemblik in hetzelfde huis waar tegenover Peter Mulder afmerede. Op mijn vraag of hij misschien wist wie die coördinaten op de kaart had geschreven, moest hij helaas het antwoord schuldig blijven. "Ik had niks met dat spul." (T.B.)

Eind 1994 waren we weer eens met een duikopleiding onderweg op het IJsselmeer en het leek de duikinstructeurs een leuk idee om eens een zoekactie naar een vliegtuigwrak uit te gaan voeren. Dit was weer eens wat anders dan zoeken naar oefenobjecten. Op een oud sleepbootje dat de marine had laten afzinken wist je op laatst precies welke klinknagel wel of niet verroest was.



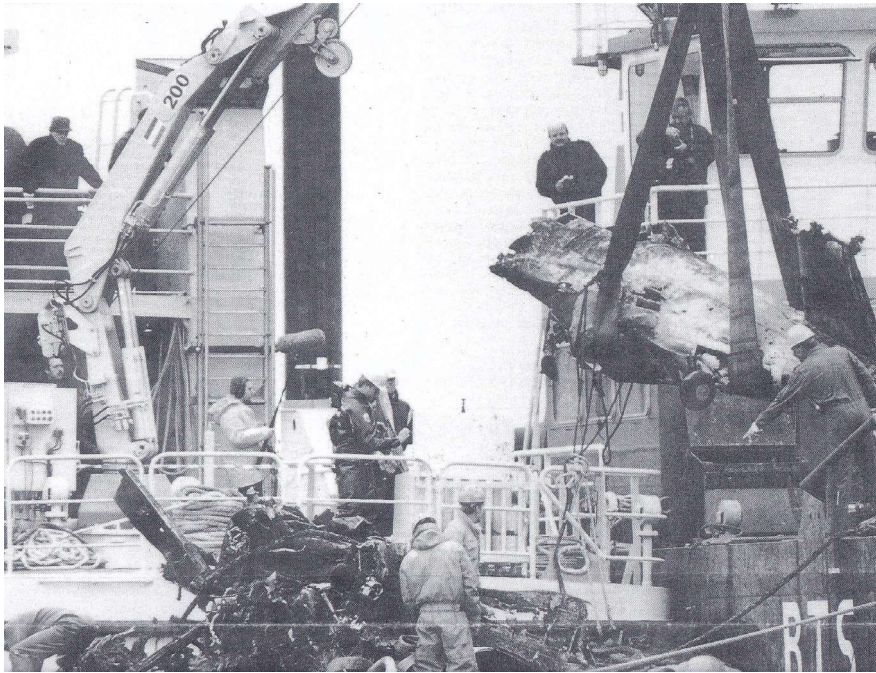
De plek waar de Thunderbolt neerstortte.

Ik had een positie op de Wieringer Vlaak op het oog, dat was mooi dicht onder de dijk, een goede gelegenheid om de duikers in opleiding eens goed aan het werk te zetten. Uitgekozen was de plek op de kaart aangeduid met nummer 30. Na op de vermelde positie een markeringsboei gedropt te hebben en wij op enige afstand voor anker waren gegaan, nam een peilboot van Rijkswaterstaat contact met ons op met de vraag wat wij aan het doen waren. Na vermeld te hebben dat wij ten behoeve van de duikopleiding een zoekactie gingen uitvoeren naar het vermoedelijke vliegtuigwrak, vroeg de schipper ons of wij de positie met een boei gemarkeerd hadden. Wij bevestigden dat, waarop hij ons vertelde, dat dit niet de juiste plek was. (De peilboot had al eerder tijdens lodingswerkzaamheden bij toeval het vliegtuigwrak ontdekt.) Hij stelde voor om de juiste positie voor ons te markeren met gebruikmaking van zijn (veel betere) apparatuur. Hij nam van ons een markeringsboei (een blaasie) met ankersteen over en voer ongeveer 20 meter verder en dropte de boei. Hij wenste ons veel plezier en ging verder met zijn werkzaamheden.

Na de leerlingen van de duikopleiding geïnstrueerd te hebben, werd begonnen met de zoekactie. De eerste duik vond plaats bij de door de peilboot gelegde boei. Na enige ogenblikken kwam de duiker weer aan de oppervlakte met de melding: "Vliegtuig gevonden, de ankersteen ligt in de cockpit !!!" Dit was NIET wat wij wilden horen, want eigenlijk was het de bedoeling, dat de opleiding een uitgebreide zoekactie moest gaan uitvoeren. We hebben toen een groot gedeelte van het vliegtuig uit de bodem vrijgemaakt en daarbij wat onderdelen met identificatie kenmerken veilig gesteld. Ook als ik mij goed herinner een Zippo aansteker met inscriptie.

Kort hierna werd ik overgeplaatst naar de Hr.Ms. Mercur, omdat ik in verband met bevordering een operationele functie moest gaan vervullen anders dan een mijnenbestrijding- of duikvaartuig. Aan de hand van de bevindingen verkregen door de duikopleiding, is naderhand besloten om tot berging over

te gaan. Ik heb indertijd vernomen, dat het vrijmaken van het vliegtuig bijzonder snel gereed was en dat in de nacht van het wachten op de drijvende kraan die het wrak zou lichten er behoorlijk wat wind was opgestoken, wat tot gevolg had dat de ankerkabel van het duikvaartuig het wrak beschadigd had. De volgende dag kon niet gelijk met hijsen begonnen worden, omdat er gewacht moest worden op diverse mensen van de pers. Er moesten tenslotte foto's worden genomen en interviews met de betrokken duikers. Er zijn naar ik heb vernomen diverse publicaties geweest over deze berging.



Het wrak van de Amerikaanse jager in de takels.

Ik heb daar echter toen niets van verzameld. Achteraf jammer natuurlijk. Onder andere aan de hand van de inscriptie in de Zippo aansteker en de onderdeel nummers zijn toen de vlieger en het toestel geïdentificeerd.

Ook leuk om te vermelden is dat wij ook bij gelegenheid de positie van nummer 6 op de zeekaart voor de haven van Andijk onderzocht hebben. Wij vonden daar diverse vliegtuigbrokstukken en vrij liggende ammunitie. Dit onderzoek bleek niet onopgemerkt te zijn geweest bij de lokale duikploeg. Later bleek dat zij een boord-

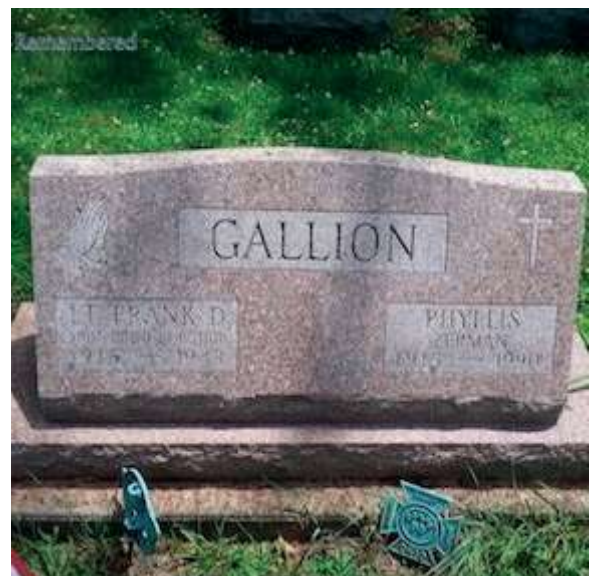
mitrailleur uit het wrak geborgen hadden, waarvan gezegd werd dat zij na restauratie er van, ergens in de polder er mee hebben geschoten. Dit verhaal kan niet bevestigd worden door getuigen, het is dus echt van horen zeggen. Een oud Nederlands gezegde is: "Van horen zeggen is het goed liegen."

Phyllis

De vondst van de Zippo aansteker en de diverse onderdelen waren de aanzet van de berging van de Thunderbolt in 1995 en een speurtocht in de militaire archieven, die tenslotte een datum, een vliegtuigtype en de naam van de piloot opleverde.

Tot slot

Frank Gallion was getrouwd met Phyllis Zerman. Twee weken na zijn vermissing kreeg ze daar bericht van. Frank was de liefde van haar leven. Phyllis is nooit meer hertrouwd. Ze overleed in 1990 en heeft dus spijtig genoeg dit verhaal nooit meer meegekregen. Na gedegen (DNA) onderzoek is uiteindelijk op 28 mei 1996 de as van Frank Gallion bijgezet in Millersburg, Ohio, in het graf van zijn vrouw Phyllis.



Het graf van Frank en Phyllis Gallion.