

"Wack" en "Hogie"

The Norton Twins

G.R. van Reijn

Het verhaal van J.A. Norton, Jr & E.R. Norton, een tweeling die vanaf hun geboorte onafscheidelijk waren en samen om het leven kwamen in de crash van hun B-26 tijdens een missie naar IJmuiden op 17 Mei 1943.

TER NAGEDACHTENIS

aan;

**James Arthur Norton, Jr & Edward Robertson Norton,
en alle overige bemanningsleden van de 322ste BG die bij de aanval op IJmuiden op 17
Mei 1943 en in de rest van de 2e wereldoorlog om het leven kwamen.**

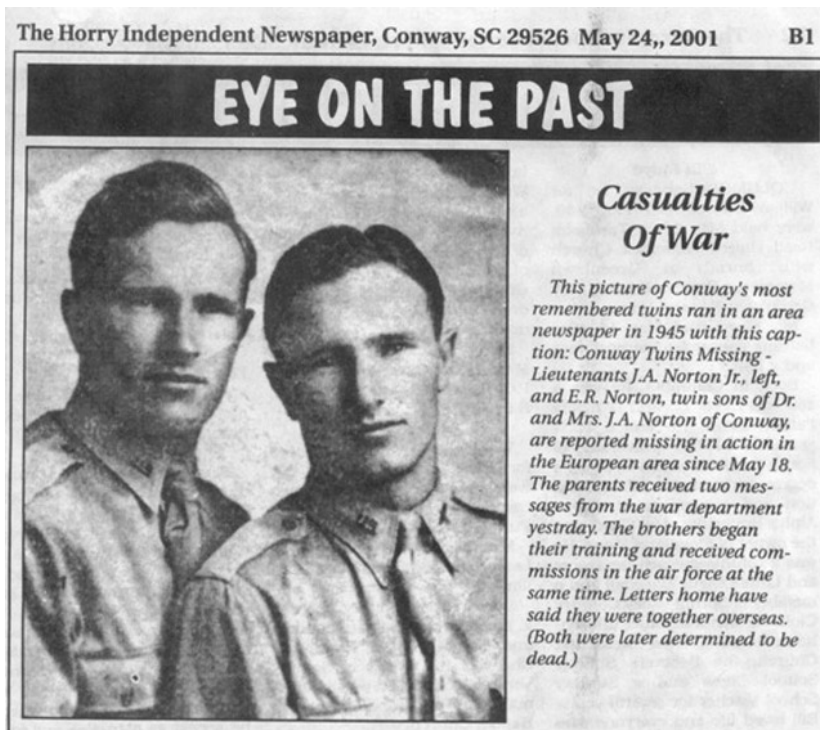
Zij vochten en stierven opdat wij in vrijheid kunnen leven.

Inleiding

Op 17 Mei 1943 vond een dramatische aanval plaats op de Energie Centrale in Velsen (IJmuiden) waarvan werd verondersteld dat deze een zeer belangrijke rol speelde voor de industrie en haven van IJmuiden en Amsterdam. Op 14 Mei had al een aanval plaatsgevonden op deze Energiecentrale maar die was grotendeels mislukt. De reden van de mislukking lag vooral in het gebruik van tijdsonsteking die de Duitsers in staat hadden gesteld een groot deel van de bommen die het terrein hadden geraakt onschadelijk te maken.

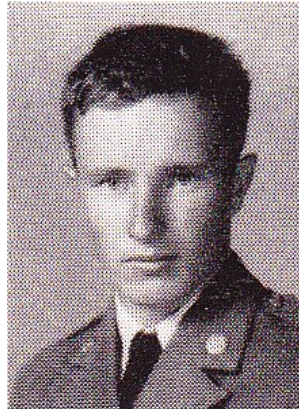
De aanval op 14 Mei was dan een mislukking gebleken de aanval op 17 Mei zou nog veel dramatischer verlopen. Van de 12 vliegtuigen die vertrokken zou er één de missie afbreken, geen van de overige vliegtuigen zou Engeland terug zien en een groot deel van de bemanning zou omkomen. De missie zou dan ook een complete ramp blijken en reden voor de Amerikaanse luchtmacht zijn om alle vergelijkbare bombardementsmissies op te schorten.

Tijdens deze aanval op 17 Mei 1943 zouden de tweelingbroers Edward en James Norton om het leven komen.



De bovenstaande afbeelding werd oorspronkelijk gepubliceerd in de Charleston Post en Courier, van dinsdagochtend 25 mei 1943.

Edward Robertson Norton



War: World War II

Home Town: Conway, South Carolina

Service: Army Air Forces

Rank: Eerste Luitenant

Eenheid: 452e Bomber Squadron, 322e Bomber Group, Medium

Datum van overlijden: 17 mei 1943

Piloot van B-26 bommenwerper die crashte in zee. Zijn lichaam werd nooit teruggevonden. Zijn tweelingbroer James was co-piloot op hetzelfde vliegtuig

Awards / Air Medal, Purple Heart

Hedacht op American Cemetery, Margraten, Nederland.

17 mei 1943 Mission Target Ijmuiden

322 BG / 450 & 452 SQ

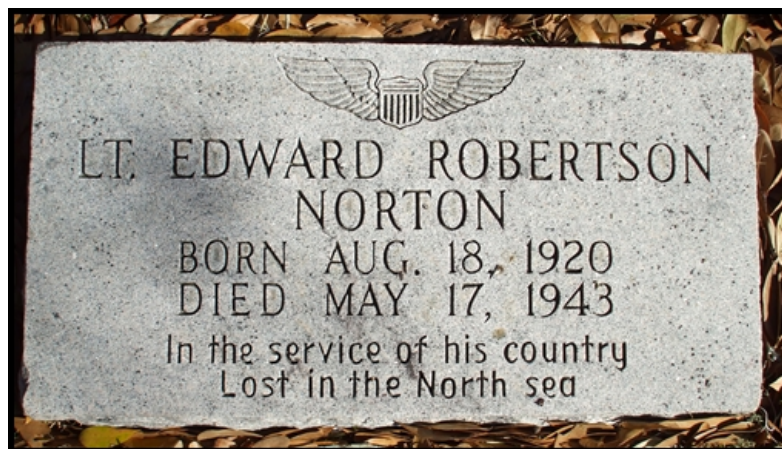
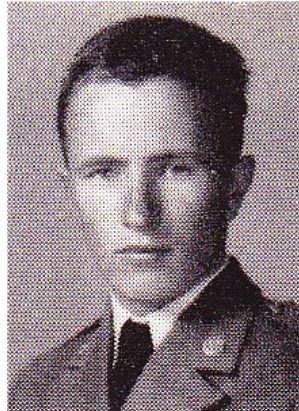


photo: Chuck Mull

James Arthur Norton, Jr



War: World War II

Home Town: Conway, South Carolina

Service: Army Air Forces

Rank: Second Lieutenant

Eenheid: 452e Bomber Squadron, 322e Bomber Group, Medium

Datum van overlijden: 17 mei 1943

Details van de Dood: Killed in Action. Co-Pilot van de B-26 bommenwerper die neerstortte op zee, zijn lichaam aangespoeld. Zijn tweelingbroer Edward was de piloot op hetzelfde vliegtuig

Awards / Purple Heart

Begraven op Nederland American Cemetery, Margraten, Nederland (Plot P, Rij 16, Graf 5)



photo: Chuck Mull

17 mei 1943 Mission Target Ijmuiden

322 BG / 450 & 452 SQ

Geplande: - 11 B26's

Aborted: - 41 tot 18.058 ER-S Capt RD Stephens 450BS

De bemanning van hun toestel de 41-18090 DR-L bestond uit:

Piloot	2LT. Edward Norton R	0-792299 MIA 450BS
Copiloot	2LT. James A Norton	0-792300 KIA 450BS
Bom / nav	Lt Alvin X Zeindensfeld	0-662330 KIA 450BS
Engineer / schutter	S / Sgt. Ralph H McDougall	11037539 KIA 450BS
Radio / schutter	S / Sgt. Harrison E KEGG	35353961 MIA 450BS
Staartschutter	Sgt. Bennett W Longworth	35325379 POW 450BS

MACR / Accident Report # 5650

Aircraft Model: B-26B-4 S / N # 41-18090

Organisatie: Locatie-AAF Station 485

Command of AAF/AF-9th AF;

Group-322e Bomb Gp. (M),

Squadron-452e Bomb Sq;Datum:.

Plaats van vertrek-AAF Station 468,

Doel of bestemming-Imjuiden, Holland,

Aantal personen aan boord van vliegtuigen: Crew-zes passagiers-0 Totaal-6

Het begin

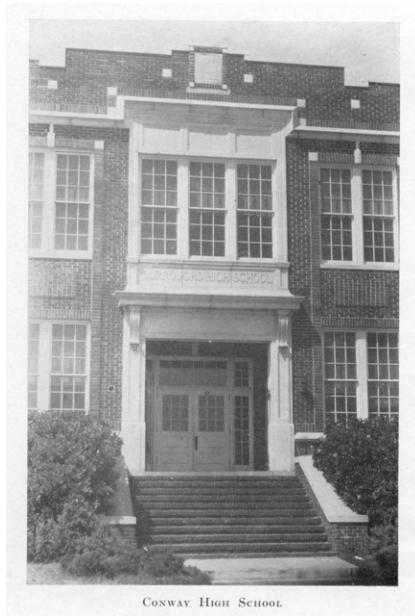
De Norton twins werden op 18 Augustus 1920 geboren in het mooie slaperig stadje Conway, Horry county in South Carolina, een van de oudste steden van South Carolina. Hun ouders waren zeer geliefd in Conway. Dr. "Jamie" was een zeer gewaardeerd huisarts met grote liefde en aandacht voor zijn patienten. Miss "Ed" was een steunpilaar van de plaatselijke Presbyteriaanse kerk.

Dr. James Arthur Norton (1876 - 1950) studeerde in 1902 af aan de Kingston Medical College in Charleston en keerde daarna terug naar Conway om zijn vader bij te staan in diens praktijk. Mogelijk om hem niet te verwarren met zijn vader Dr. Evan Norton werd hij bekend als Dr. Jamie. Hij trouwde Edward Robertson (1883 - 1955), "Miss Ed" dochter van de Presbyteriaanse dominee.



Kingston Presbyterian Church, Conway

Zij kregen zeven kinderen, helaas stierven twee kinderen al op zeer jonge leeftijd. Toen hun tweeling werd geboren werd een naar de vader genoemd en de andere naar hun moeder. James Arthur Jr. en Edward Robertson Norton, bekend onder hun bijnamen "Wack" en "Hogie" waren onafscheidelijk zelfs niet voor een dag. Als kleine jongens waren ze gefacineerd door vliegen. Zij bouwde en vlogen met model vliegtuigjes. Toen ze de high school leeftijd bereikten waren ze hier snel op uitgekeken. Toen hun moeder hen op een dag verbood om een tweedehands motor aan te schaffen wisten ze haar te overtuigen om in plaats daarvan een tweedehands vliegtuig te kopen! Hun vader kocht vervolgens wat land en hielp hen bij het aanleggen van een eenvoudige landingsbaan. Tegen de tijd van hun high school examen hadden ze ieder al 50 vliegreuren als leerling piloten er op zitten. Ze ruilden hun oude vliegtuig om voor een nieuwer. Beide behaalden hun diploma aan de Conway Highschool en beide vervolgden hun opleiding aan Clemson University in South Carolina waar ze uitblonken in American football (Clemson Tigers) en atletiek vooral hoogspringen.



Conway Highschool 1937



Clemson University, SC

De tweeling zouden later twee van de bijna 500 Clemson Tigers blijken te zijn die in de loop van de tijd in dienst van hun land het ultieme offer hebben gebracht.

Na twee jaar besloten ze de lommerrijke omgeving van Clemson te verlaten en zich aan te sluiten bij de luchtmacht (US Army Air Corps). Ze werden op 19 November 1941 toegelaten tot de piloten opleiding. Zij trainde op Arcadia Florida en Greenville, Mississippi. Totdat zij afstudeerden aan de Army flying school in Columbus, Mississippi hadden zij slechts elkaar als kamergenoten gehad.

Op 6 Septemver 1942 kregen de tweeling hun piloten "wing" en als rang second Lieutenants. De locale krant die hun vordering nauwgezet had gevolgd schreef die dag: " *Double Trouble is in*

store for the Japs and Nazis when the twins begin doing their stuff from Uncle Sam's bombers".

Ze werden ingedeeld bij de 322ste Bomb group en reisden eind 1942 met de 322st naar Engeland. (Bron: Horry County, South Carolina, 1730-1993 Door Catherine Heniford Lewis)

Al snel bereikte de oorlog ook Conway. Toen de oorlog voor de US op 7 December, 1941 uitbrak begonnen de Duitse U-boten al snel voor de kust van South Carolina te patrouilleren. Met enige regelmaat kon in de verte explosies gehoord worden die gevolgd werden door dikke olie slierten of wrakhout. De Intracoastal Waterway werd een belangrijke manier voor Marine transporten om aan de U-boten te ontkomen en hun lading veilig af te kunnen leveren.

Verder was het al gauw een normaal gezicht om op in de straten van Myrtle Beach en Conway Duitse soldaten te zien lopen! Dit waren krijgsgevangenen die gevangen gehouden werden in een kamp bij Myrtle Beach. Zij kregen over het algemeen grote vrijheden en velen werkten in de lokale gemeenschappen. Verder had het United States Army een groot stuk land, meer dan 100,000 acres tussen de Intracoastal Waterway en de huidige Highway 90 gevorderd. Hierdoor moesten bovendien 300 families gedwongen verhuizen. Het land werd gebruikt voor bombardements-oefeningen en vliegtrainingen.

(A Historical Look at Horry County, by Kelly Lee Brosky, Horry County Public Information)

322nd BOMBARDMENT GROUP



MacDill Field in Tampa, Florida was de geboorteplaats van de 322nd BOMBARDMENT GROUP (M). Geactiveerd op 19 July 1942, en volgens de BG organisatie bestond de groep uit vier operationele squadrons; het 449ste (PN), 450ste (ER), 451ste (SS) en de 452ste (DR), allen uitgerust met de nieuwe B-26 MARAUDER twee motorige bommenwerper. Dit zes persoons toestel was een temperamentvol 'Beest' dat moeilijk te controleren was en door zijn reputatie voor crashes verschillende toepasselijke bijnamen had; "Widowmaker", "Flying Coffin", "Martin Murderer", "Flying Cigar", etc.

Het grootste deel van de 322nd BG kwamen in de UK aan aan boord van de QUEEN ELIZABETH. Zij bereikten Grenoch, Scotland op 29 November 1942 en zouden kort daarna via een troepentransport hun uiteindelijke basis, Rougham RAF Airdrome (USAAF station #468) in Bury St. Edmunds, England bereiken.

Constructie werkzaamheden op Bury St. Edmunds dwongen twee squadrons om RAF Rattlesden als basis te kiezen. Veertien B-26s en hun bemanning verlieten MacDill Field op 6 February 1943 en bereikten Rougham op 8 Maart 1943. De 322ste BG(M) vertegenwoordigde de eerste

operationele B-26 eenheid in Europa.

Operational squadrons van de 322ste waren:

- * 449th Bombardment (PN)
- * 450th Bombardment (ER)
- * 451st Bombardment (SS) (RAF Rattlesden)
- * 452d Bombardment (DR) (RAF Rattlesden)



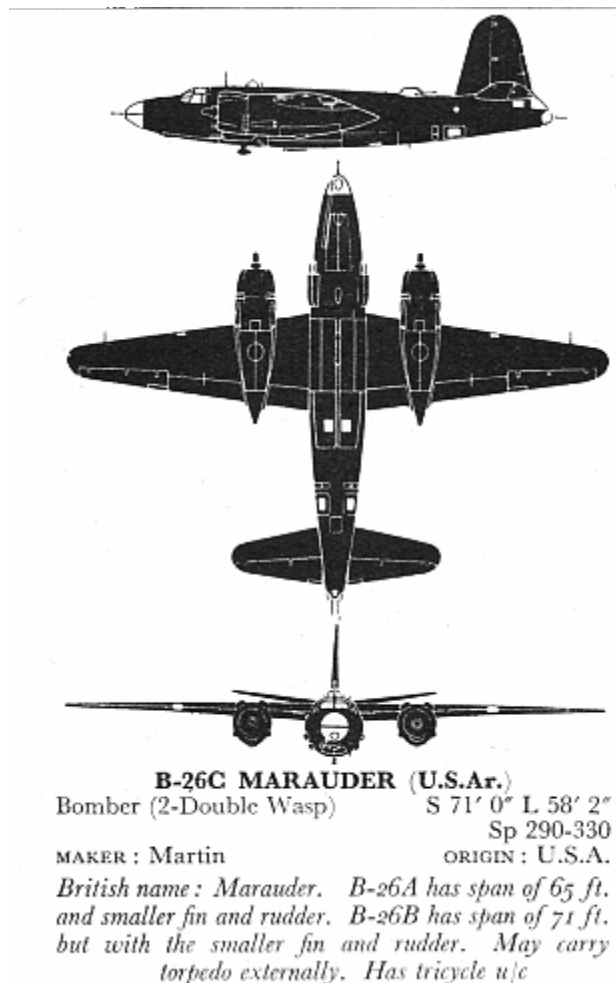
Col Glenn C. Nye, de toenmalige commandant van de 322 BG geloofden heilig in de Marauders en trainde de groep in de grond-volg tactieken nodig voor het uitoefenen van missies op zeer geringe hoogte. Dankzij hem hadden de bemanningen het grootste deel van hun angsten overwonnen. Maar ze bleven groen en moesten deze "gras-maaier" of "boom snoei" tactieken nog boven vijandelijk gebied proberen.

Later gingen de B-26B en de B-26C (bij de US VIII Air Support Command en daarna de US 9th Air Force) de ruggegraat vormen van de geallieerde middelzware bommenwerpermacht. Ze vlogen na het drama van de IJmuiden missie alleen nog maar op middelgrote hoogte en bleven tot het eind van de oorlog in Europa actief. De totale productie bedroeg circa 4708 toestellen.

Dit was de situatie als luitenant-kolonel Stillman op 18 maart 1943 het commando van de 322e Bomb groep op Rougham, Bury St. Edmunds, Engeland overneemt. Hij kwam over van de 387ste Bomb groep dat op dat moment nog steeds in Amerika was.

Vrijdag 14 mei vond de eerste Amerikaanse medium-bomber aanval ooit plaats tegen de Duitse doelen op het Europees vasteland. Het doelwit was een Nederlandse elektriciteitscentrale in IJmuiden (Velsen). Strategisch belangrijk, omdat, het alle haven installaties van stroom zou voorzien waar onder de grote schnellboote bunkers. Eerder had de RAF al geprobeerd dit doel uit te schakelen maar waren er niet in geslaagd om de centrale zwaar te beschadigen en langdurig buiten bedrijf te stellen.

De B-26 "Marauder"



(Afbeeldingen op deze pagina overgenomen uit "The Aircraft Recognition Manual" door CH Gibbs-Smith, uitgegeven 1944 door George Newnes Ltd)

De specificaties voor de B-26, de Marauder werden op 25 januari 1939 door het leger vrijgegeven. Het zou een bommenwerper worden met een maximale bommenlast, met een vlieghoogte van 20 - tot 30.000 voet, een snelheid gelijk aan die van jagers en een actieradius van 3000 mijl zonder bij te tanken. De volgende juli hadden de mensen van Glenn L. Martin de opdracht gewonnen.

Europa stond aan de vooravond van de oorlog en dus was het wijsheid dat de US zich voorbereide, en wel zo snel mogelijk. Er was geen tijd voor Martin om een test model te maken voordat het contract voor de productie getekend wordt.

Al deze haast zou de reputatie van de B-26's niet helpen. De hoge vleugelbelasting, halsbrekende

landingssnelheden en verraderlijke eenmotorige vliegeigenschappen maakten in oktober 1942 bijna een vroegtijdig einde aan de carrière van de Martin B-26 Marauder. In die maand onderzocht een commissie van het Amerikaanse leger de toekomst van dit vliegtuigtype. Er werden echter de nodige verbeteringen aan de B-26 aangebracht. Het toestel zou uiteindelijk uitgroeien tot een van de meest geduchte middelzware bommenwerpers van de USAAF. Ontwerper Peyton M. Magruder wilde vooral een hoge snelheid bewerkstelligen. Hij produceerde een toestel met een torpedoachtige romp, twee enorme motoren, een neuswiel landingsgestel en stompe vleugels. De B-26 werd voortgestuwd door twee Pratt & Whitney R-2800-5 motoren en maakte zijn eerste vlucht op 25 november 1940. Rond die tijd waren er al orders binnen voor 1131 B-26A en B-26B bommenwerpers. De eerste B-26's en B-26A's gingen in februari 1941 naar de Amerikaanse 22nd Bombardment Group in Langley Field.

Marauders werden voor het eerst ingezet boven de Stille Oceaan waar ze met redelijk succes werden ingezet voor acties op zeer geringe hoogtes, maar wanneer dezelfde werkwijze wordt toegepast rond de Middellandse Zee zijn de verliezen zwaar. Het bleek een dure vorm van bombardementen, deze boom-top missies. Later gingen de B-26B en de B-26C (bij de US VIII Air Support Command en daarna de US 9th Air Force) de ruggegraat vormen van de geallieerde middelzware bommenwerpermacht. Ze vlogen na het drama van de IJmuiden missie alleen nog maar op middelgrote hoogte en bleven tot het eind van de oorlog in Europa actief. De totale productie bedroeg circa 4708 toestellen.



Specificaties.

Martin B-26B Marauder.

Type: Zes persoons middelzware bommenwerper.

Motoren: Twee 1491-kW (2000-pk) Pratt & Whitney R-2800-41 ster motoren.

Prestaties: Maximumsnelheid: 510 km/u op 4420 m ; Kruissnelheid: 418 km/u ; Klim naar 4570 m in 12 min ; Maximale missiehoogte: 7165 m ; Vliegbereik: 1850 km.

Gewicht: Leeg: 10.452 kg ; Maximaal startgewicht: 15.513 kg.

Afmetingen: Spanwijdte: 19,8 m ; Lengte: 17,8 m ; Hoogte: 6 m ; Vleugeloppervlak: 55,9 m².

Bewapening: Twee 7,7-mm Browning machinegeweren (een in de neus en een in de buik) of twee 12,7-mm M2 machinegeweren in de flanken in plaats van onder de buik, en vier 12,7-mm boordkanonnen (twee op de rug en twee in de staart) ; Plus een maximum bommenlading van

2360 kilo.

De PEN-centrale

De PEN-centrale in Velsen werd gebouwd op een terrein naast het Hoogovenscomplex nabij de sluizen in het Noordzeekanaal. Deze locatie werd gekozen omdat men hier cokes en gas van het Hoogovensbedrijf kon betrekken. Verder waren er een haven en een spoorverbinding. Het complex bestond oorspronkelijk uit het hoofdgebouw, het schakelhuis, een centrale werkplaats met magazijnen, een filterhuis, conciërge- en dienstwoningen en een poortgebouw. Het hoofdgebouw omvatte een machinehal met een pompenruimte, en haaks daarop een ketelhuis. De opzet was zodanig gekozen, dat het complex nog met een tweede, identieke centrale kon worden uitgebreid, wat begin jaren vijftig is gebeurd naar ontwerp van H.T. Zwiers. De gebouwen van Van Rood waren grotendeels uitgevoerd in ijzervakwerk, met stalen ramen die enigszins naar voren springen uit het gevelvlak. Langs de licht hellende en vlakke daken waren breed overstekende betonnen goten aangebracht. De kolenlift en andere transportinstallaties waren, voornamelijk om architectonische redenen, geheel omsloten door ijzervakwerk met baksteenvullingen. In verband met brandgevaar werd het schakelhuis in beton en baksteen uitgevoerd. Van de centrale en de uitbreiding door H.T. Zwiers zijn alleen de schakelgebouwen bewaard gebleven.

<http://zoeken.nai.nl/CIS/project/22061>

Het overgebleven gebouw van de centrale zoals het er nu bij staat.



© picture by Klaas Vermaas

De centrale staat dus in de gemeente Velsen maar de geallieerden zullen de centrale en de missies daar tegen consequent vermelden al missies naar IJmuiden.

Op 6 april 1941 had RAF Bomber Command 2e Group de Electriciteits centrale van Velsen/IJmuiden met een aanval op geringe hoogte aangevallen.

Op 3 Mei 1943 vond de volgende aanval plaats door R.A.F. en R.C.A.F. eenheden die verschillende doelen in Noord Frankrijk en Nederland aanvielen met uiteindelijk een verlies van 11 bommenwerpers en twee jagers. Onder de doelen bevond zich ook de centrale in IJmuiden, Nederland. De bommen raakten het doelgebied en explosies werden waargenomen. Deze aanvalsmacht ontmoette grote aantallen Duitse jagers. Vijf werden er neergeschoten, twee door

Sqdn. Ldr. F. H. Boulton of Coleman, Alt en Flt. Lt. R. A. Buckham of Vancouver, B.C., leden van de R.C.A.F. "City of Oshawa" squadron.

Het was de tweede aanval in twee dagen op IJmuiden. De verliezen van deze dag gekoppeld met andere gerapporteerde verliezen wijzen er op dat de Nazies hun verdediging tegen zowel dag als nacht aanvallen hadden opgevoerd.



S/L Foss Boulton, S/L Bob Buckham, Sgt. C.H. Brechnell & F/O J.B. Rainville

R.A.F. jagers en Bommenwerpers moesten zich een weg schieten door de sterke defensie van Duitse jagers tijdens de aanval op IJmuiden. Zij schakelden 6 vijandelijke jagers uit en verloren zelf vier toestellen. Een negentienjarige RAF piloot die tijdens de missie naar IJmuiden twee of drie FW190's had uitgeschakeld zei: "The Huns pounced on us from behind in great numbers and made for both fighters and bombers. There was fierce scrapping."

De Duitsers waren dus voorbereid op de Amerikanen en de missie zou geen eenvoudige worden.



Vrijdag, 14 Mei 1943

(8ste. Air Force) VIII Bomber Command Mission Nummer 56:

Een zo groot mogelijke aanvalsmacht wordt deze dag samengesteld voor verschillende missies tegen de Duitsers. IJmuiden was dus niet het enige doel. Dit is de eerste keer dat meer dan 200 Amerikaanse bommenwerpers tegelijk aan een missie deelnemen; B-17's, B-24's en B-26's worden

naar 4 verschillende doelen gestuurd.

1.

De hoofd aanval is gericht tegen U-boot werven en marine installaties rond Kiel, Duitsland; 136 B-17's en 21 B-24's samen met nog eens 126 B-17's en 17 B-24's van andere bomb groepen vallen het doel aan rond 1200-1203 uur locale tijd. Verschillende duitse toestellen worden geclaimd en andere worden beschadigd hier tegen over staan 5 B-24's en 3 B-17's en 1 B-24 zodanig beschadigd dat deze niet meer te repareren valt. 9 B-24's en 27 B-17's lopen meer of mindere schade op. In totaal betekent dit 3 KIA, 17 WIA en 81 MIA.

2.

42 B-17's worden op de voormalige Ford en General Motors fabrieken in Antwerpen in België gestuurd; 38 raken de doelen rond 13.20 uur locale tijd; ook zij claimen enkele duitse toestellen. Zij verliezen zelf 1 en beschadigen 15 toestellen. De verliezen zijn 3 WIA en 10 MIA; Deze missie wordt begeleid door 118 P-47's; zij claimen 4 Duitse toestellen met nog eens 6 waarschijnlijk en 11 beschadigd. Zelf verliezen zij 3 P-47's en 1 wordt beschadigd resulterend in 3 MIA.

3.

In de derde raid worden 39 B-17's naar het vliegveld Courtrai in Frankrijk gestuurd; 34 raken het doel, de verliezen zijn 2 B-17's en 10 andere raken beschadigd, de verliezen betekenen 20 MIA.

4.

De vierde aanval bestaat uit 12 B-26's. Het doel van deze aanval is de PEN Electriciteits centrale van Velsen in Nederland.

Het is niet bekend of de twins deel hebben genomen aan deze eerste aanval. Zeer waarschijnlijk is dat niet.

12 vliegtuigen vertrokken om 09.00 uur (9 uur) van hun basis. Het zicht was uitstekend en ze vlogen laag over de noordzee naar hun doel. Ze vlogen laag over een vissersvloot die ze daarmee de doodsschrik van hun leven bezorgden. Ze bleven op koers naar Amsterdam voordat ze naar het noordoosten afbogen.

Het was hen verboden om op een civiele doelen te schieten, maar de vijand voelde zich daar niet aan gebonden en probeerde hen te raken vanuit alle gebouwen werden ze door de Duitsers beschoten. De groep vloog zeer laag, laag genoeg om met handvuurwapens getroffen te worden. Ze volgden een spoorlijn naar centrale en bogen dan af naar links.

De 500 ponders werden zo gelanceerd dat zij precies door de muren van de centrale heen sloegen. Door de vertraagde ontstekingen kwamen ze nog niet tot ontploffing en werden er dus ook geen grote verwoestingen waargenomen.

Ondertussen waren de Duitsers goed wakker geworden en iedereen met een wapen probeerde hen neer te schieten. Het Flak deed de lucht donker kleuren. Ondanks de 250 mph die ze vlogen leek de route terug naar zee een eeuwigheid te duren. Alle Duitsers in de regio leek gewaarschuwd en probeerde hen neer te halen, de lucht was vol met gloeiend heet metaal en dat waren niet alleen missers. Ze waren er zeker van dat de centrale snel gereduceerd zou zijn tot een ruïne en waren tevreden met de resultaten.

Op dit soort missies kwamen de aanvallers er zelden ongeschonden vanaf en dus ook niet in dit geval. Op één na waren alle toestellen in meer of mindere beschadigd en één toestel ging zelfs uiteindelijk bij de landing verloren. Het was het toestel van Kapitein Maynard. Hij hinkte met zijn zwaar beschadigde B-26 naar Engeland terug en gaf zijn jongens boven Engeland bevel om het toestel met de parachutes te verlaten. Alle vijf de bemanningsleden kwamen veilig aan op de grond maar Maynard zelf overleefde de crash van zijn toestel niet.

De leiding kwam bij elkaar om de aanval te evalueren. Brig. Gen Francis M. Brady, die was meegegaan als waarnemer vatte de missie samen als; "goed gepland en goed uitgevoerd." De volgende avond - zaterdag - , organiseerde de 322e Bomb Group een feestje. Ze konden niet te lang stilstaan bij de gewonden en de verliezen. Felicitaties kwamen binnen uit het 8e Bomber Command en de 8e Luchtmacht.



Foto van een eerdere aanval in Mei 1943 door de RAF op de P.E.N. centrale in Velsen. Duidelijk te zien dat zij geen gebruik maakten van bommen met een vertraging zoals de Amerikanen later. Foto: K. Vreeburg

De resultaten waren echter minder goed dan gedacht. Slechts de helft van de bommen, merendeels blindgangers, viel in het doelgebied. In elektriciteitscentrale ontstond slechts lichte schade aan gebouwen, maar geen onderbreking van de stroomvoorziening. Wel was er tijdelijk een versperring van de spoorlijn Velsen-Beverwijk. Ongeveer 75 huizen moesten worden ontruimd tijdens de onmanteling van de blindgangers. Vermoedelijk waren de vertraagde ontstekingen bij het neerkomen van de bommen zodanig beschadigd dat zij niet meer functioneerden en makkelijk onschadelijk konden worden gemaakt.

De volgende morgen, zondag, belde General Brady de boodschap door naar de leiding van de 322ste. "Slecht nieuws, Stillman," zei hij. "We misten het doel."

Stillman kon zijn oren niet geloven. "Wat bedoelt u, meneer? ' U was er zelf bij, U zag de

bommen het doel treffen". "Die klote energiecentrale staat er nog steeds ", antwoordde hij. Een bijeenkomst werd snel belegd, Brady, Col. Russell L. Maugham, chief of staff: Col. Millard Lewis, A-4 en Col. Harold Huglin A-3, waren er bij. Er waren nog geen verkenning foto's, maar Intelligence was er van overtuigd dat de centrale in IJmuiden nog steeds overeind stond.

Al snel kwamen ze tot de conclusie dat de vertraagde ontstekingen de oorzaak moesten zijn van deze tragedie. Deze ontstekingen werden gebruikt als gevolg van een overeenkomst met de regeringen in ballingschap van de bezette gebieden. Het idee was dat de burgers door de vertraagde ontstekingen de gelegenheid kregen om zich zelf in veiligheid te brengen.

De realiteit was hun snel duidelijk, ze moesten er nog een keer heen. Maar ze wilde af van die verschikkelijke vertraagde ontstekingen van 20 minuten. Ook werd gepleit voor het uitvoeren van een foto verkenning zodat ze goed konden leren van de fouten van de vorige missie. Helaas bleek daar geen tijd voor en wilde het commando geen wijzigingen in de missie aanbrengen. Zelfs een geemotioneerd telefoontje naar General Longfellow bracht daar geen verandering in. "De raid gaat zoals gepland door in de ochtend. Het sluit aan bij een heleboel andere plannen van het Commando en die konden niet uitgesteld worden."

14.05.1943 PEN-Centrale IJmuiden/Velsen

USAAF Bommen afgeworpen en resultaten gezien als goed. Slechts de helft van de bommen, merendeels blindgangers, viel in het doelgebied. In elektriciteitscentrale ontstond slechts lichte schade aan gebouwen, maar geen onderbreking van de stroomvoorziening. Versperring van de spoorlijn Velsen-Beverwijk. Ongeveer 75 huizen moesten worden ontruimd.

De tweede aanval, 17 April 1943

Deze aanval wordt verderop uitgebreid beschreven.

17.05.1943 Elektriciteitscentrales van Haarlem en IJmuiden

USAAF I.p.v. aanval op het opgegeven doel, werden bommen afgeworpen boven de Zuidergasfabriek in Amsterdam.

De Amsterdamse gasfabriek leed nauwelijks schade*

Bominslag in Amsterdamse Zuidergasfabriek. Amsterdamse huizen beschadigd door mitrailleurvuur: Pretoriusstraat 71 en Zacharius. Jansenstraat 20

De elektriciteitscentrale in IJmuiden werd uiteindelijk op 26 maart 1944 door het 322ste alsnog getroffen.

Achttien van de "old boys", die aan de eerste frustrerende poging hadden deelgenomen waren in de leiding van een armada van 350 B-26 Marauders. Zij hadden die dag als doel om de E-boote bunkers te veranderen in een modderpoel. Ze bombardeerden het doel met 1000 ponders - in totaal 600 ton- van een verstandig hoogte van 12.000 voet.



Schnellboot bunkers in IJmuiden tijdens de bouw.

Volgens het verhaal zou Majoor Louis J. Seville een of meerdere bommen achtergehouden hebben en nadat de bunkers waren gebombardeerd koerste hij naar de elektriciteitscentrale en wist hij en zijn bemanning de centrale als nog te treffen en de eerdere verliezen te wreken. Het is zeer de vraag of dit verhaal klopt. Zeker is dat de centrale niet compleet verwoest is en de oorlog heeft overleefd.



Majoor Louis J. Seville zou in 1950 in Korea aan de knuppel van zijn P-51 om het leven komen als hij zijn zwaarbeschadigde toestel bewust in een Noord-koreaans konvooi laat crashen. Een daad waarvoor hij postuum de Medal of Honor zou ontvangen.

Wraak gevoelens waren er ook voor Lieut. Col. Gover C. Celio uit Nevada City, California die mee had gevlogen op de eerste missie naar IJmuiden en die toen was gedwongen om een buiklanding te maken bij thuiskomst. Op die eerste missie was het hydraulische systeem van zijn toestel geraakt waardoor hij een buiklanding moest maken. Tijdens de missie op 26 maart 1944 werd het toestel van Celio wederom geraakt en moest Celio het toestel op 1 motor terug vliegen naar Engeland.

Kapitein Fry, piloot van "Too Much of Texas", en hij hadden voldoende gesprekstof aangezien Fry op die eerste missie zijn toestel op 1 motor en zonder een derde van de staart naar huis moest vliegen. Zijn radio-gunner Tec./Sgt. Clyde D. Willis uit Sumrall, Miss was meegegaan op de tweede missie en Krijgsgevangene gemaakt.

Anders veteranen van de eerste missie waren;
1st/Lieut. Arthur W. Bouquest, San Antonio, Texas, pilot of "Queen Anne the second"
Staff/Sgt. Leveyde Grines of St. Stevens, Alabama, a veteran engineer-gunner.
Capt. George H Watson, San Diego, California, Col. Celio's co-pilot;
Capt. Jack T Tyson, navigator, Albany Georgia;
Capt. Howard E. Short, Co-pilot, Seguin, Texas;
Staff/Sgt. Waldo W. Shows, Taylorville, Mississippi, radio operator;
Staff/Sgt. Jack W Hirsch, turret-gunner, Riverside Drive, New York;

Ook deze aanval blijkt echter niet voldoende en ook de E-boote bunkers blijken de aanval grotendeels te hebben weerstaan. Hierna lijkt de PEN centrale geen doelwit van belang meer te zijn en wordt de aandacht definitief verlegd naar de E-boote bunkers.

Op 15 December 1944 valt No. 617 Squadron de e-boote bunkers in IJmuiden aan met de befaamde reusachtige Thallyboy bommen maar rook verhinderd het waarnemen van resultaten. Later blijken beide bunkers getroffen te zijn maar de bunkers blijken ook deze aanval grotendeels te hebben weerstaan. Een staat er tot de dag van vandaag nog steeds, de andere is in 1947 gesloopt om uitbreiding van de haven mogelijk te maken.

Op 10 Februari 1945 valt de 92nd Bomb group de Schnellboot bunkers aan met Disney bommen, de eerste raket aangedreven bommen.

Op 14 maart voeren B-17's van de zelfde groep wederom een aanval uit.

En op 21 maart zouden 3 B-17's van de 305th Bomb groep de laatste Disney bommen van de oorlog op de Schnellboot bunkers in IJmuiden laten vallen.



Vier Disneys laten een rooksluier na als de raketten ontsteken en zij versnellen richting de *Schnellbootbunker BY (SBB2)*, IJmuiden, The Netherlands, 1945. Beeld afkomstig van een US Army film

Naoorlogse analyses wezen uit dat de Disney bommen niet erg effectief waren als gevolg van onnauwkeurigheid bij het afwerpen en geringe schade die zij aanbrachten als het doel wel werd geraakt.

De tweede aanval op de PEN centrale 17 mei 1943

Station 468 Rougham Field

De 322e Bomb Group waren nog aan het bijkomen van de 14e mei missie, waar ze een aantal slachtoffers leed. Ze verloren Lt Howell en zijn bemanning in een crash de buurt van de thuisbasis in Browns Farm, Rougham.

X

Op 16 mei, werd de nieuwe groepscommandant, kolonel Robert Stillman, opgeroepen voor een vergadering op het hoofdkwartier, Elvedon Hall, in de buurt van Thetford. Hem wordt meegedeeld dat verkenning foto's van de PEN elektriciteitscentrale bij IJmuiden aan de Nederlandse kust, geen schade hadden getoond en dat de centrale nog in vol bedrijf was.

Col Stillman kreeg te horen dat VIIIe Bomber Command wilde dat het doel weer zou worden aangevallen en wel de volgende dag al. Kolonel Stillman kon niet geloven dat ze serieus waren, waaruit blijkt dat aan hetzelfde doel aanval zo snel zou kunnen betekenen dat vijandelijke verdediging zou klaar zijn en hen zou verwachten. General Longfellow, VIIth Bomber Command, was exhter vastberaden de aanval zou doorgaan en hoewel hij sympathiseerde met Col. Stillman's mening dreigde hij hem met het verlies van zijn commando indien hij de orders niet zou opvolgen. Geschrokken van de gedachte om de bemanningen zo snel na de eerste bijna fatale missie weer terug te moeten sturen naar het zelfde doel spoedde Col. Stillman zich terug naar Rougham Field.

Stillman besloot om het leidende vliegtuig zelf te besturen. Toen werd ook nog bekend dat ze bovendien niet alleen IJmuiden werden verondersteld aan te vallen maar ook de Centrale in Haarlem. Voorgesteld werd om de groep te verdelen in twee onderdelen van ieder zes vliegtuigen.

De tweede groep zou kort voor het doel afbuigen naar het tweede doel. Elke groep zou na de aanval op eigen gelegenheid terug vliegen naar Engeland. Op het laatste moment bleek ook nog eens dat ze een toestel te kort kwamen en dus maar met 11 toestellen de aanval zouden inzetten.



B-26



Maj Gen Francis S. Brady, commandant van de B-26 eenheid die alle 10 vliegtuigen

Een B-26 vallen bommen op een Duitse installatie in Frankrijk. (US Air Force foto)

verloor op de missie van 17 mei 1943, ", legt uit aan generaal-majoor Ira C. Eaker waarom geen toestel terugkeerde naar Engeland. Ze bekijken hetzelfde model van het doel als de bemanning in de volgende foto. (US Air Force foto)



B-26 Mission Briefing

Luitenant-kolonel Stillman brieft de bemanningen voor een eerdere B-26 missie gevlogen op 14 mei 1943. Ze bestuderen een model van het doel, de centrale in Ijmuiden/Velsen, Nederland. (US Air Force foto)

http://www.nationalmuseum.af.mil/factsheets/factsheet_media.asp?fsID=1614

MONDAY, 17 MAY 1943

(Achtste Luchtmacht) VIII Bomber Command Mission Nummer 58:

159 B-17's worden naar het havengebied en de U-boot basis in Lorient in Frankrijk gestuurd; 118 bombarderen het doel tussen 12.13-12.17 uur lokaal; claim 47-8-29 Luftwaffe vliegtuigen, verliezen 6 B-17's, een ander is onherstelbaar beschadigd en 27 anderen zijn beschadigd; slachtoffers: KIA, 8 en 57 WIA MIA.

Een extra 39 B-17's zijn naar de dokken en sub pennen in Bordeaux, Frankrijk gestuurd; 34 bombarderen tussen 12.38-12.44 uur lokaal; Claim 0-1-0 Luftwaffe vliegtuigen, verliezen een B-17 en een ander is beschadigd; slachtoffers zijn twee WIA en 11 MIA.

In een derde missie 11 B-26's van de 322d Bombardement Group (Medium) worden op een laag niveau missie gestuurd om de centrales te bombarderen bij Haarlem en Ijmuiden, Nederland; een B-26 breekt de missie af, de andere 10 zijn allemaal neergeschoten zonder het oorspronkelijke doel te raken; slachtoffers zijn 58 MIA.

De missie start

Het bevel tot de missie arriveerde op Rougham rond 00:36 hours op 17 Mei met het verzoek tot een "maximum effort raid". De route zou de zelfde zijn als die op 14 Mei. Lt. Colonel Alfred Von Kolnitz, de Chief Intelligence Officer van de 322nd BG, was bezorgd dat de zelfde route zou worden genomen want hij verwachtte zware Duitse tegenstand van jagers. Hij schreef snel om

01.30 hr. een memo aan Col. Stillman dat eindigde met; "For God's sake, get fighter cover!"

17 May 1945
0130 Hrs

SUBJECT: Extreme danger in contemplated mission.

To : CO. 322nd Bomb Group.

1. Receipt of B Form for mission later today same route and same objective. This follows exactly the pattern of R.A.F. attacks of May, May 5 which resulted in negative damage. The Nazi are skilled and experienced and will alert to a repetition of our attack. We may expect to encounter violent E/A reaction. There are fourty known E/A's in the vicinity of the route and target.

2. Our formations are too loosely flown to hope for successful resistance to fighter attack.

3. It is respectfully suggested that every effort be made to secure fighter support for this mission.

/s/ Alfred H. VonKolnitz
Senior Intelligence Officer.

Col: You were sleeping and I did not want to wake up up - for God's sake get fighter cover

(K)

Von Kolnitz De memo

De bemanningen voor de missie waren afkomstig van het 450e en de 452e Squadron. Op vier uitzonderingen na hadden ze de eerste missie niet gevlogen. Een van deze was de Col Stillman, die vastbesloten was om de gevaarlijke aanval te leiden. De 322e konden elf B-26 Marauders veld voor de missie, met de 452e vliegtuig voorop.

Hoewel de bemanning waren zeker van een tweede succes, zij allen zullen naar verwachting stijf tegenstand te ontmoeten, en velen waren ervan overtuigd dat ze niet zouden terugkeren.

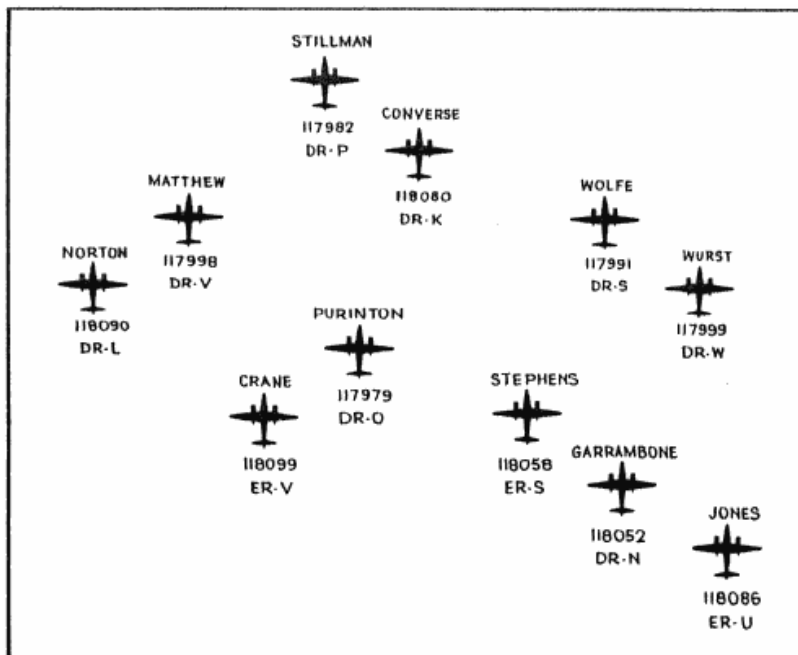
Col Stillman was er ook van overtuigd dat de missie zou een ramp zijn, maar was vastbesloten om zijn plicht te doen en te zorgen dat het doel deze keer werd vernietigd. Toen hij de Sectie inlichtingen na de missie briefing verliet zei luitenant-kolonel Von Kolnitz : "Cheerio". Waarop Stillman somber antwoordde: "Nee, dit is een afscheid". Von Kolnitz probeerde hem op te vrolijken en zei: "Ik zie je om een uur." "Het is vaarwel", antwoordde Stillman somber.



Takeoff

Om 10.50 uur stuurde kolonel Stillman het "lead" vliegtuig de oost / west startbaan op en steeg met een langzame linkerbocht op van het veld. De overige vliegtuigen stegen op met 30-seconden intervallen. De twin startte waarschijnlijk als 5de of 6de toestel en zouden helemaal aan de linkerkant van de eerste groep vliegen. Nadat alle elf vliegtuigen in de lucht waren en zich hadden verzameld werd een 'Javelin' formatie aangenomen, Col Stillman vloog om 11:10 uur over de velden van oost Engeland op een hoogte van 250ft. (80mtr.). De formatie spoedde zich naar de kust en kruiste zoals gepland de kustlijn ter hoogte van Orfordness. Op de grond was het Royal Observer Corps poststempel het bewijs van hun passeren om 11:20 uur. Ze vertrokken in twee groepen en vlogen laag en snel over de zee richting Holland. Ze onderhielden strikte radiostilte. Het idee was om zover mogelijk onder het Duitse radar te blijven. De ochtendlucht was heig en dat was in het voordeel van de aanvallers.

De formatie draaide Oost -Noord-Oost en schakelde na 15 mijl hun 'Friend or Foe' identificatie signaal uit, en daalde vervolgens tot 50 meter. De Nederlandse kust was ongeveer een half uur vliegen.



Op 11:47 uur, en 33 mijl uit de kust van Holland moest kapitein Stephens van het 452e de vlucht afbreken als gevolg van stroomuitval naar de top-koepel en een motor die niet de juiste stuwkracht gaf. Hij maakte een bocht van 180 ° en ging terug naar Engeland.

Verdwalen

Op vijf minuten van de Nederlandse kust werd de snelheid van de formatie opgevoerd van 200 naar 250 MPH. Een konvooi van de vijandelijke schepen werd gezien, deze schepen zouden via

de radio de koers van de passerende vliegtuigen door kunnen geven aan de vijandelijke radar en luchtverdediging op de kust. Als gevolg hiervan besloot Col Stillman om ze te verwarren en naar het zuiden te draaien.

Het konvooi voer bij Hoek van Holland, dat is **18 mijl** ten zuiden van waar de 322e oorspronkelijk de kustlijn had moeten kruisen! Dit werd waarschijnlijk veroorzaakt door een sterker dan verwachte Noord-Oosten wind.

Zodra het konvooi uit het oog was verloren draaide de formatie weer naar het noord-oosten in de verwachting de Nederlandse kust vijf mijl van Noordwijk te kruisen. In werkelijkheid bevond de formatie zich **25 mijl** ten zuiden van Noordwijk en was het om 11.50 uur op weg naar het eiland Rozenburg, in de Maas-monding, het zwaarst verdedigde gebied in Nederland.

Heavy Flak!

Terwijl de Nederlandse kust met een snelheid van 210 mph dichterbij kwam zagen de bemanningen plotseling een heleboel felle lichtflitsen. Vrijwel tegelijkertijd leek het water onder- en om hen heen tot leven te komen. Grote geisers van water sprongen omhoog, veroorzaakt door de inslagen van de luchtafweergranaten. Op de een of andere manier wist de Duitse artillerie van hun nadering. De kolommen water reikte hoger dan de toestellen. De leider signaleerde "spread out" met zijn vleugels en verhoogde de snelheid tot 235 kilometer per uur in een poging zo snel mogelijk uit deze hel te komen.

Als de formatie op het eiland afraast werden ze overladen met 20mm kanon projectielen. Het leidende vliegtuig kreeg direct treffers, die de flight controls beschadigden en Lt Resweber, kolonel Stillman's co-piloot van het leven beroofden. Als gevolg van het verlies van de controle over het toestel draaide de Marauder in een roll. Col Stillman zag nu, ondersteboven vliegend, de grond snel op hem af komen.

Volgens plan zouden ze ongeveer 5 mijl ten noordoosten van Den Haag de kustlijn en duinen oversteken. In werkelijkheid waren de Amerikanen flink uit koers. In plaats van ten noorden van Den Haag vlogen ze recht op de zeer sterk verdedigde Maasmond af. De duinen die zij overstaken waren niet die van Wassenaar maar die van het eiland Rozenburg dat vol stond met luchtafweer.

De mitrailleur-nesten waren goed verborgen langs de hoger gelegen duintoppen. Lichtspoor van tenminste 3 stellingen staken hun vurige tentakels uit naar het leidende toestel. Dat gebruikte op zijn beurt de vier vooruit vurende 0.50 's aan beide zijden van de romp om het vuur te beantwoorden. Er werden treffers waargenomen maar het was een ongelijke strijd. Het Leidende toestel van luitenant-kolonel Stillman werd getroffen en stortte neer.

Stillman werd door de luchtwafweer treffers kort buiten bewustzijn geslagen en zijn co-piloot Lt EJ Resweber werd dodelijk getroffen. De lamgeslagen Marauder draaide zich op z'n rug. De roerkabels waren vermoedelijk getroffen want het toestel reageerde niet meer op het stuurwiel of pedalen nadat Stillman weer een beetje bij kennis was gekomen. Een geluk voor de bemanning was dat ze zo laag vlogen en hoewel het toestel op nu op z'n rug lag raakte het de grond in een scherpe hoek waardoor de snelheid niet meteen heel sterk werd verminderd en het toestel terwijl het in duizend stukken uit elkaar brak met 300 mph. over het strand stuiterde. Wonder boven wonder werden er 3 bemanningsleden min of meer levend tussen de wrakstukken gehaald. Verbazingwekkend konden kolonel Stillman, Sgt. Freeman en Sgt. Willis door de Duitsers nog

levend uit het wark getrokken worden. De twee Sgts overleefde de eerste missie en nu dus gelukkig weer.

In 1973 zou bij de aanleg van de Maasvlakte delen van het toestel van Stillman worden teruggevonden door de Koninklijke Luchtmacht.

De volgende vlucht ondervond ook zwaar afweervuur van de grond. Lt Garrambone's vliegtuig werd geraakt, hij verloor de controle en het vliegtuig stortte neer in de Maas. Lt Garrambone en drie van zijn bemanningsleden overleefden de crash.

De bommenwerpers dachten dat ze snel het doelgebied zouden naderen, piloten en navigators zochten gehaast naar markeringspunten die hen op de missie briefing waren verteld. Die waren natuurlijk nergens te bekennen en ze vlogen daarom maar door ergens tussen Delft en Rotterdam. Captain Converse leidde nu de eerste vlucht. Bij het ontwijken van flak kwam hij in botsing met het vliegtuig van Lt Wolf, die het tweede element leidde. Beide B-26s gingen verloren maar in totaal vier schutters van beide toestellen overleefden de crash. Een van hen was Sgt. Thompson, de vierde veteraan van de 14e mei.



Onderdelen en puin van de twee Marauders raakte een volgende vliegtuig genaamd 'Chickersaw Chief', waardoor de piloot, Lt Wurst de B-26 ternauwernood in een veld nabij het plaatsje Meije, ten noord-oosten van Bodengraven, kon zetten. Sgt. Heski, de top-schutter, verloor een voet in deze crash maar dit was de enige ernstig verwonding.

Dit liet alleen luitenant FH Matthew en Lt ER Norton van het derde element in de lucht. Lt Norton's co-piloot was zijn tweelingbroer, JA Norton. Deze twee vliegtuigen sloten zich aan bij de tweede vlucht om een meer effectieve aanvalskracht te maken voor het bombarderen van het doel. Helaas was de tweede vlucht net zo verdwaald als de eerste, en hadden ze geen flauw idee waar ze waren of waar het doel lag.

Poging om naar huis terug te keren.

Vijfenveertig mijl boven Nederlands grondgebied besloten de resterende vliegtuigen om weer naar huis te gaan. Op de hoogte waarop ze vlogen was het onmogelijk zich te oriënteren.

Luitenant-kolonel Purinton, die de tweede vlucht leidde, vroeg zijn navigator, luitenant Jeffries om een koers naar huis. Lt Jeffries antwoordde: "270 graden", gevolgd door, "Hold it a minute, ik

denk dat ik het doel zie - ja, daar is het!". De Bomb-deuren werden geopend en Purinton's co-piloot, Lt. Kinney, dropte de bommen op wat zij dachten dat het doelwit was. In werkelijkheid was het doel dat ze bestookten de Zuidergasfabriek en de gashouder in de buitenwijken van Amsterdam. Ze moeten zich dat ook gerealiseerd hebben want het vertoonde niet veel gelijkenis met het model dat ze in Engeland hadden bestudeerd. Er was echter geen tijd voor nadenken...

'Naar alle kanten vlogen de mitrailleurkogels,' aldus fabriekschef van de Zuidergasfabriek de heer J. Wagener, 'en voor we goed en wel wisten wat er aan de hand was, vlogen de bommen door de kap van de stokerij, de balken van de telpherbaan, in het bad- en schaftlokaal, door de regeneratieruimte van het koolgaszuiverhuis en hier en daar op het terrein. Wonder boven wonder ontplofte op het moment van vallen geen der bommen.' Op 17 mei 1943 om 12.09 uur bombardeerden vier overgebleven Amerikaanse bommenwerpers van het type B-26 Marauder de Zuidergasfabriek aan de Ouderkerkerdijk.

Fabriekschef Wagener waarschuwde direct na de aanval de directie en liet de politie, brandweer, luchtbeschermingsdienst, G.G. en G.D. oproepen. Het productiebedrijf van de gasfabriek werd geheel stilgelegd. Één van de bommen lag 15 meter van de ingang van de schuilkelder. Het personeel kreeg de opdracht om de schuilkelder langs de slootkant aan de noordzijde te verlaten. Toen het personeel zich langs de buitenkant van de fabriek naar het voorterrein begaf, ontplofte plotseling deze bom. Gelukkig werd niemand getroffen. Kort hierna kwam een tweede bom, op het terrein van de aangrenzende rioolwaterzuiveringsinrichting, tot ontploffing. Deze twee geëxplodeerde bommen richtten geen schade aan. Een zeer mager resultaat voor een bomaanval.



Foto: Dienst Publieke Werken; afdeling Stadsontwikkeling. Stadsarchief Amsterdam.



Zuidergasfabriek Korte Oudkerkerdijk, bij 'de Omval'. Foto 1954 Rinus Knopper, Stadsarchief Amsterdam

De Amsterdamse luchtbeschermingsdienst meldde: 'Om 12.09 uur hebben vier vliegtuigen een aanval gedaan op de Zuidergasfabriek en gedeelten van de stad met mitrailleurvuur bestookt. Op het terrein van de Zuidergasfabriek werden 12 tijdbommen uitgeworpen. Twee hiervan zijn respectievelijk om 12.40 en 12.57 uur ontploft.' Het mitrailleurvuur beschadigde de percelen: Chasséstraat 100, Amstellaan 17, Amstellaan 64, A.M.V.J.-gebouw, gebouw Atlanta en gebouw van de Duitse veldpost. Vier personen raakten licht gewond door mitrailleurkogels en granaatscherven. In verband met de aanwezigheid van tijdbommen werden meerdere huizen in de omgeving van de gasfabriek tijdelijk ontruimd. Een 25-tal geëvacueerden werd bij familieleden ondergebracht en 12 anderen in de Stadsdoelen. Van 22.10 tot 22.40 uur werden vier blindgangers op het terrein van de Zuidergasfabriek door personeel van de Duitse weermacht tot ontploffing gebracht. Gedurende deze periode was er geen spoorwegverkeer met Utrecht mogelijk. De andere blindgangers werden 18 mei tot explosie gebracht. Op donderdag 20 mei trof men tussen de kolen een laatste tijdbom aan, die dezelfde dag tot ontploffing werd gebracht. Na een stil stand van 50 uur was de Zuidergasfabriek weer in bedrijf. Om de gasdistributie in Amsterdam op peil te houden werd drie nachten lang gas van de Westergasfabriek naar de Zuider 'gezogen'.

In het najaar van 1943 waren de Marauders weer actief in de Amsterdamse regio. In drie aanvallen werd van 3 oktober tot en met 13 december 1943 de grote en strategisch gelegen Duitse luchthaven Schiphol geheel van de kaart geveegd. De Marauder, aanvankelijk geplaagd door extreem hoge verliezen, ging uiteindelijk de geschiedenis in als het type bommenwerper met de laagste verliezen.

Geplaatst in Amsterdams Stadsblad van woensdag 19 mei 2004, blz 5.



Gasfabrieken. De gashouder van de Zuidergasfabriek in Amsterdam, Nederland. 1916. Collectie SPAARNESTAD PHOTO/Het Leven/Fotograaf onbekend

Op de voormalige Zuidergasfabriek aan de Spaklerweg heeft de brandweer tegenwoordig al heel lang een oefengebouw in gebruik, dat vroeger diende als stookgebouw.

Nadat alle vliegtuigen hun bommen hadden laten vallen gaf luitenant Kinney koers naar huis, maar zonder het te realiseren bracht die nieuwe koers hen precies boven het 'echte' doel IJmuiden! Daar waren ze echter al gewaarschuwd door alle tumult boven Amsterdam en stuitten ze op nog meer zware flak. Luitenant-kolonel Purinton's vliegtuig werd geraakt, maar hij slaagde erin om het twee mijl uit de kust te ditchen. Lt Jeffries werd gedood in de crash en een Duitse patrouilleboot plukte de rest van de bemanning uit zee.

Lt Jones 'vliegtuig was de volgende die zou worden neergeschoten, het stortte neer en Lt Aliamo was de enige overlevende.

De twins

De Norton broers, nu vliegend op een topsnelheid van 250MPH om te proberen buiten het bereik van de FLAK te komen, konden hun vliegtuig niet in de lucht houden en crashten uiteindelijk ten westen van IJmuiden, hiermee kwam er een einde aan het leven van de tweelingbroers. Gezeten naast elkaar in de cockpit van hun B26 stierven ze zoals ze geleefd hadden; onafscheidelijk van elkaar. Hun tailgunner, Sgt. Longworth, was de enige overlevende van deze bemanning.



LOW LEVEL ATTACKS SURPRISED THE NAZI BUT HE TOOK A TOLL.

US AAF PHOTO 22811



Slechts twee vliegtuigen blijven over

Alleen Lt Matthews en Captain Crane bleven op enige afstand van elkaar in de lucht over. Ze overleefden de FLAK aan de kust en spoedde zich snel richting Engeland. Maar hun problemen waren nog niet voorbij. Toen de B-26's de kust bereikten op weg naar het doel werden 26 Focke Wulf jagers van Woensdrecht geallarmeerd en kregen een koers om de bommenwerpers te onderscheppen. Om 12:18, zagen zij de toestellen van Lt Matthews en Captain Jack Crane laag en snel over de Noordzee naar huis racen , en ze vielen aan.

Aan boord Kapitein Crane's B-26, waren er problemen. Kapitein Crane vroeg de opper-schutter en boord-engineer, George Williams, naar beneden te komen om naar de problemen met het roer te kijken. Williams gecontroleerd de roer kabels en repareerde een beschadigd deel met een aantal veiligheidskabels van de achterkant van zijn geschutstoren. Toen hij terug naar zijn geschutskoepel klom werd het toestel doorzeefd met kogels, hij zag de een van de motoren in vlammen staan. Hij riep kapitein Crane op maar kreeg geen antwoord. Het vliegtuig begon hoogte te verliezen waarna het weer iets optrok en uiteindelijk het water raakte. Het ketste als een scheersteen over het water waardoor het nog grotendeels intact bleef.

Sgt. Williams en Sgt. Jesse Lewis, de staart schutter, krabbelde uit het camera luik en klommen in een reddingsvlot waarna ze de Marauder in ongeveer 45 seconden onder het wateroppervlak zagen verdwijnen. De tijd was 12:24 uur, en ze waren 80 mijl van de Engelse kust.



Ze werden op 22 mei 1943, na 5 dagen rondgedobberd te hebben, door een Engels Marine schip opgepikt uit hun rubbervlot..

Crew list: 41-18099 ER-V

P:	CAPT Jack Crane	0-438487	KIA
CP:	2LT Charles F Elliott	0-663498	MIA
N/B:	LT John B Champlin	0-662246	MIA
ENG:	S/S George W Williams	16037189	RTN
RO:	T/S Jesse W Southworth	33121996	MIA
TG:	S/S Jesse H Lewis	18063474	RTN

S/S George W Williams zou een jaar later alsnog om het leven komen op de vroege ochtend van D-day Jun. 6, 1944 wanneer zijn B26 tijdens het formeren in botsing komt met een andere B26 bij Battle, Sussex, England. Het doel die dag de kuststrook van Normandië.

Lt Matthews 'vliegtuig werd neergeschoten in de zee om 12:30. Er waren geen overlevenden. Het lijkt erop dat hij zijn kapot geschoten vliegtuig terug probeerde te brengen naar de dichtsbijzijnde kust, die van Nederland, aangezien hij uiteindelijk op slechts 5 KM ten westen van Zandvoort is neergestort.

Claims

Hieronder de enige claims van B-26's die dag in het Nederlandse luchtgebied;

17-05-43 "Fw." "Kurt" "Niedereicholz" "Stab II." "JG 1" "B-26" "5 km W. Zandvoort"
(Prien: JG 1 / 11 Lijsten f. 634)

17-05-43 "OFW." "Ernst" "Winkler" "JG 1" "B-26" "80 km W. Noordwijk"
(Prien: JG 1 / 11 Lijsten f. 634)

Dit zijn de enige Duitse claims die dag op B-26's en toont aan dat alle andere B-26's werden neergeschoten door Flak. Beide Duitse piloten zouden de oorlog echter niet overleven.

Niederreicholz, Kurt Ofhr

Niederreicholz zou uiteindelijk 16 toestellen neerschieten. De B26 die hij neerschoot op deze missie zou zijn elfde overwinning blijken te zijn. Hij zou de oorlog niet overleven en kwam om het leven in de grote zelfmoord missie van de Luftwaffe op 1 januari 1945, Operatie Bodenplatte, nabij Gent België. Zijn lichaam is nooit teruggevonden.

Winkler, Ernst OFW (6/6/1917)

Winkler zou uiteindelijk 15 toestellen neerschieten voordat hij op 17 juni 1943 om het leven komt door treffers van B-17 boordschutters en Spitfires. Hij wist volgens zijn commandant zijn toestel nog te verlaten maar stierf aan zijn parachute. De Noordzee zou zijn lichaam opeisen, ten zuiden van Vlissingen Holland. Later begraven Ysselsteyn, BC/8/192. Dit was niet zijn eerste crash, op 27 september 1942 crashte hij zijn A-4 de buurt van de Woensdrecht Holland

De B-26 80 km ten westen van Noordwijk op 17 mei, 1943 zou uiteindelijk zijn laatste overwinning blijken te zijn, een overwinning waarvan hij niet lang heeft kunnen genieten.

Er is ook sprake dat een Uffz. Ernst Winkler van 4./JG 3 die in zijn Bf.109F-2 W.Nr. 5719 op 27.06.1941 is neergeschoten door Alexander Pokryshkin, de latere Maarschalk van de Sovjet luchtmacht die drie keer de onderscheiding "Held van de Sovjet Unie" zou ontvangen (24 Mei 1943, 24 Augustus 1943, and 19 Augustus 1944). Het lijkt waarschijnlijk dat het hier om de zelfde Winkler gaat.

Ondertussen, in Engeland ...

Terug in Rougham, de geschatte tijd voor de terugkeer van de Groep was 12:50 uur. Op de Control Tower balkon werden General Brady van 8 Bomber Command en andere toeschouwers steeds meer bezorgd. Om 13:05 uur meldde een RAF luister Post dat het een Duitse radio-transmissie was onderschept, die zei dat het twee bommenwerpers had neergeschoten in zee.

Tegen 13:30 uur, werd besloten dat er geen vliegtuigen in de lucht meer konden zijn en dat een ramp had plaatsgevonden waarbij alle resterende tien vliegtuigen verloren waren gaan. Van de 60 piloten boven vijandelijk gebied neergeschoten overleefden er 22 als krijgsgevangenen.

Krijgsgevangenen

Later die zelfde middag zou Stillman, een van de overlevenden, wakker worden in het Wilhelmina Gasthuis in Amsterdam waar hij nog enkele piloten van zijn groep zou aantreffen. Van de 10 personen op zijn zaal waren 8 bemanningsleden van zijn eenheid, waaronder zijn eigen staartschutter, de overige 2 waren Engelse piloten. Al snel werd duidelijk dat er grote verliezen waren geleden maar hoe erg zou hem pas later duidelijk worden.

Niemand was meer verbaasd de crash te hebben overleefd dan kolonel Stillman, die een van de gevangenen was. Hij vertelde zijn verhaal na de oorlog, en herinnerde, *"Het toestel rolde als een kurkentrekker. Ik was niet bang, ik had geen tijd om angst te hebben. Een vleugel wijst naar*

beneden, Ik keek uit het raam en zag de grond op ons af komen. Er was niets meer aan te doen, ik sloot mijn ogen en wachtte. Het eigenaardige is dat op zo'n moment een man zich geen zorgen maakt..."

Bij het zien van Col Stillman in de Stalag Luft III, kon LT. Kolonel Purinton zijn ogen niet geloven. 'Je kunt hier niet zijn', zei Purinton: "Je bent dood.. - We zagen je crashen en ik heb al gemeld dat jij en je hele crew het niet hebben overleefd!"

Tijdens krijgsgevangenschap vermoed Col Stillman dat de missie uiteindelijk een ramp werd doordat kapitein Stephens bij het afbreken van de missie waarschijnlijk naar 1000 voet klom en door het Duitse radar werd waargenomen. Kolonel Stillman nam het hem niet kwalijk want het was standard operating procedure voor de B-26. Echter Col Stillman was ervan overtuigd dat daarmee Capt Stephens zonder het te weten zijn vliegtuig had blootgesteld aan vijandelijke radar, en daarmee de Duitsers de aanwezigheid van de rest van de groep had verraden.

N.B. dit lijkt onwaarschijnlijk en zeker niet de (enige) oorzaak van de grote verliezen en het dramatische verloop van de missie. De Duitsers werkten naast Radar ook met krachtige geluidsontvangers die geluiden van vliegtuigen boven de Engelse kust konden waarnemen. Deze moeten de B26 formatie gehoord hebben. In andere gevallen is bekend dat dit leidde tot een algemene alarmering in een hele sector van de Duitse kust en luchtverdedigingen. Bovendien kwamen de gewaarschuwde Duitse jagers pas laat ten tonele en waren zij slechts verantwoordelijk voor 2 neergeschoten B26's. De navigatie fout lijkt een veel grotere rol gespeeld te hebben in de tragedie samen met de gering hoogte waarop gevlogen werd en de onervarenheid van de eenheid. Door de navigatie fout kwamen de B26 veel zuidelijker aan land waardoor ze veel langer boven vijandelijk gebied moesten vliegen en dus veel langer werden blootgesteld aan FLAK. Bovendien kwamen ze precies bij het eiland Rozenburg aan land, het meest verdedigde stuk van de kuststrook. Dit gekoppeld met de Amerikaanse onervarenheid en de geringe hoogte waarop de missie werd uitgevoerd leidde tot het desastreuze resultaat.

De nasleep.

Als gevolg van de ramp 17 mei, de 322e Bomb Group waren afgetreden, en de B-26 Marauder programma werd in de wacht gezet tijdelijk. Het werd beschouwd als zelfmoord om de B-26 vliegen op een laag niveau, zodat tactieken werden herdacht, en de B-26 werd gebruikt op medium niveau. 322e Bomb Group werden verplaatst naar Andrewsfield, in de buurt van Braintree, Essex, als onderdeel van deze strategie en hervat operaties op de laatste dag van juli 1943. Kolonel Glen C Nye, de man die had de 322e Groep verpleegd in de vroege dagen van zijn bestaan, voor de kolonel Stillman, kreeg het bevel.

<http://www.rougham.org/322nd-mission.php>

Tijden: -

- 11.51 uur Stillman Flak, crashte.
- 11.52 Garrambone Flak, stortte neer in Maas
- 11.58 Converse Mid air botsing, crashte
- 11.58 Wolfe midden in de lucht botsing, crashte
- 11.58 Wurst Hit door puin uit de lucht botsing, crashte
- 12.12 Purinton Flak, gedumpt op zee

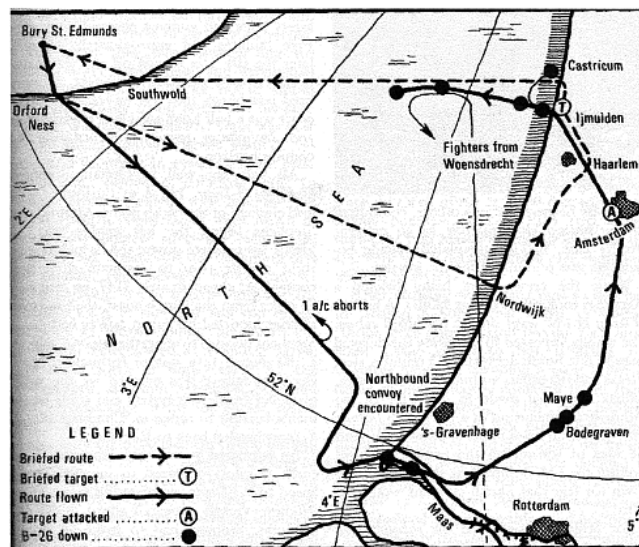
12.13 Jones Flak, stortte in zee
12.13 Norton Flak, stortte in zee
12.18 Crane Shot in zee door vijandelijke strijders
12.30 Matthew Shot in zee door vijandelijke strijders

Het volgende is een uittreksel uit een Duitse Area Command met betrekking tot James Norton:
Op 25 juli 1943, het lichaam van James Norton aangespoeld. Begraven 29 juli 1943 met militaire eer in Memorial Cemetery,? Grave # 198.



foto: Henk Marinus

De overlevenden werden uiteindelijk in april 1945 door de troepen van Patton bevrijd. Ze waren gestart met 30 officieren en 30 manschappen, daarvan zouden 10 officieren en 12 manschappen overleven. Het betekent een verlies percentage van 60 procent. Het is een godswonder dat uiteindelijk 40 procent het wist te overleven.



Routes planned and flown by 322nd BG, 17 May 1943

<http://www.rougham.org/322nd-mission.php>

Zesenzeventig jaar na dato werd op het Myrtle Beach vliegveld in South Carolina een hyper modern gebouw genoemd naar- en opgedragen aan de herinnering van de Twins. De Norton General Aviation Terminal werd op vrijdag 21 Mei 2010 geopend in een ceremony ter nagedachtenis aan de twee broers Edward R. Norton en James A. Norton die op 17 Mei 1943 gezamenlijk om het leven kwamen in hun B26 tijdens de missie naar Ijmuiden op 17 April 1943.



WWII 8thAAF COMBAT CHRONOLOGY JANUARY 1943 THROUGH DECEMBER 1943

<http://www.8thafhs.org/combat1943.htm>

Casualties and Aircraft:- Crews listed in order as pilot; copilot; bomb/nav, engineer/gunner, radio/gunner and tail gunner			
41-17982 DR-P			
Lt. Col. Robert W Stillman	XXXX760	POW	HQ. 322BG
Lt. Ellis J Resweber	XXXX727	KIA	452BS
2Lt. William R Betz	XXXX934	KIA	452BS
S/Sgt. Morgan S Freeman	XXXX852	POW	452BS
T/Sgt Clyde D Willis	XXXX397	POW	452BS
S/Sgt Edward K Hargetter	XXXX978	KIA	452BS
41-18052 DR-N			
Lt. Vincent S Garrambone	XXXX712	POW	450BS

2.Lt. Leonard S Lang	XXXX023	POW	450BS
2.Lt. James R Hoel	XXXX753	POW	450BS
Sgt. John L Stefanowicz	XXXX189	KIA	450BS
Sgt. John Logan	XXXX065	POW	450BS
Sgt. Melvin O Cage	XXXX278	KIA	450BS
41-18080 DR-K			
Capt. William Converse	XXXX585	KIA	452BS
2Lt. Berton H Ramsey	XXXX308	KIA	452BS
Lt. Arthur E Garni	XXXX583	KIA	452BS
T/Sgt. James D Thompson	XXXX464	POW	452BS
Sgt. Kenneth H VonLindern	XXXX818	KIA	452BS
Sgt. Frank Lamonica	XXXX387	POW	452BS
41-17991 DR-S			
Lt. Richard O Wolfe	XXXX745	KIA	452BS
Lt. Jack E Vandergrift	XXXX107	KIA	452BS
2Lt. John H Burns	XXXX019	KIA	452BS
Sgt. Kleber L Jones	XXXX505	POW-suicide	452BS
Sgt. Chester J Walas	XXXX892	POW	452BS
Sgt. John L Nash	XXXX388	KIA	452BS
41-17999 DR-W			
Lt. David V Wurst	XXXX713	POW	452BS
2Lt. Robert L Starr	XXXX320	POW	452BS
2Lt. A E Speer	XXXX308	POW	452BS
Cpl. George Heski	XXXX684	POW	452BS
S/Sgt. Robert J Dempsey	XXXX207	POW	452BS
Sgt. Reginald Foster	XXXX754	POW	452BS

41-17979 DR-O			
Lt. Col. William R Purinton	XXXX835	POW	HQ. 322BG
2Lt. William H Kinney	XXXX525	POW	450BS
Lt. Edward F Jefferis, Jr.	XXXX596	KIA	450BS
S/Sgt. Jean J Duhamel	XXXX080	POW	450BS
S/Sgt. Robert J Gunther	XXXX927	POW	450BS
Sgt. Lester F Miller	XXXX124	POW-repatriated	450BS
41-18086 ER-U			
Lt. Joseph H Jones	XXXX700	KIA	450BS
2Lt. Anthony A Alaimo	XXXX487	POW	450BS
2Lt. Norris K. Calkins	XXXX020	KIA	450BS
Sgt. Marvin L Harbour	XXXX633	KIA	450BS
T/Sgt. Robert Steffen	XXXX782	KIA	450BS
S/Sgt. Milton E Littrell	XXXX802	KIA	450BS
41-18090 DR-L			
2Lt. Edward R Norton	XXXX299	MIA	452BS
2Lt. James A Norton	XXXX300	KIA	452BS
Lt. Alvin X Zeindenfeld	XXXX330	KIA	452BS
S/Sgt. Ralph H McDougall	XXXX539	KIA	452BS
S/Sgt. Harrison E Kegg	XXXX961	MIA	452BS
Sgt. Bennett W Longworth	XXXX379	POW	452BS
41-18099 ER-V			
Capt. Jack Crane	XXXX487	KIA	450BS
2Lt. Charles F Elliott	XXXX498	MIA	450BS
Lt. John B Champlin	XXXX246	MIA	450BS
S/Sgt. George W Williams	XXXX189	Returned	450BS
T/Sgt. Jesse W Southworth	XXXX996	MIA	450BS

S/Sgt. Jesse H Lewis	XXXX474	Returned	450BS
41-17998 DR-V			
Lt. Frederick H Matthew	XXXX062	MIA	450BS
2Lt. Joe B Dalton	XXXX488	MIA	450BS
Lt. Joseph R Chaswick	XXXX025	MIA	450BS
S/Sgt. Joseph T Vandling	XXXX191	MIA	450BS
T/Sgt. James W Belote	XXXX212	MIA	450BS
Sgt. Jose M Basaldu	XXXX457	MIA	450BS

http://www.b26.com/historian/trevor_allen/ijmuiden.htm