

De berging van een Me 109G-14/ AS te Eefde

Karl Lusink

De Stichting Aircraft Research Group Achterhoek (ARGA) stelt zich ten doel de luchtoorlog boven de Achterhoek, Liemers, Over-Betuwe en de grensstreek Emmerich-Bocholt tijdens de Tweede Wereldoorlog te onderzoeken en te documenteren. Dit doet de stichting door archiefonderzoek in binnen- en buitenland, onderzoek van crashlocaties en het uitvoeren van vliegtuigbergingen. Verder worden ooggetuigen ondervraagd en probeert men in contact te komen met oud-vliegers en familieleden. Een belangrijke taak is ook het archiveren en documenteren van al het historische materiaal. In dit artikel wordt verslag gedaan van een belangrijke ontdekking bij Eefde. Het begin van een uitermate boeiend verhaal, dat ons ook in Lochem zal brengen....

Ontdekking in Eefde

Tijdens onderzoek in de regio Eefde is de Aircraft Research Group Achterhoek (ARGA) getipt over het feit dat zich in een perceel bouwland tussen Eefdense Enkweg 17 en 19 nog een Duits jachtvliegtuig in de grond zou bevinden. Volgens een ooggetuige, de heer H.J. Regelink uit Eefde, zou dit toestel in 1945 zijn neergestort. Na bestudering van luchtfoto's uit 1944 en 1945 bij de topografische dienst in Emmen zijn we er achter gekomen dat dit toestel tussen 29 november 1944 en 23 januari 1945 is neergestort aan de Eefdense Enkweg.

Een andere aanwijzing werd gevonden in een rapport van de luchtbeschermingsdienst van Zutphen van 14 januari 1945. Hierin vonden we het volgende citaat: *“Boven de stad woedt een luchtgevecht omstreeks 13.50 uur. Een vliegtuig stort in de Gemeente Gorssel neer. De piloot drijft met zijn valscherms in de richting Brummen af”*.

Tijdens een locatieonderzoek met een metaaldetector vond de ARGA kleine vliegtuigdelen op het betreffende stuk land. Ook de peiling met een dieptezoeker leverde een positief resultaat op: een Duits jagerwrak bevindt zich sinds 14 januari 1945 in Eefdense bodem!

Winter 1945

14 januari 1945 was een heldere koude winterdag met een oostenwind en zeven graden vorst. Op het gebied van de luchtoorlog was het een zeer hectische dag boven Oost-Nederland. De dag begint met mist en pas tegen 11 uur in de morgen kan de 1^{ste} Gruppe van Jagdgeschwader 1 opstijgen van de vliegbasis Twenthe voor een verplaatsingsvlucht naar Oost-Duitsland. De toestellen zijn net in de lucht, als ze worden aangevallen door de Canadese Spitfires van 401, 411 en 442 squadron. Zij schieten maar liefst elf Fw 190 jagers naar beneden tegen een eigen verlies van 1 Spitfire. Tien Duitse vliegers komen om het leven.

Even later wordt de 4^e Gruppe van (Sturm) Jagdgeschwader 3 met twaalf Fw 190 jagers in een luchtgevecht met Amerikaanse P-51 Mustang uit de lucht geschoten. Twee toestellen komen terecht op Duits gebied, de andere tien komen neer in het gebied Zieuwent-Lichtenvoorde. Vier vliegers worden gewond opgenomen in het Lazaret in Bocholt en vier komen er om het leven.

Even na de middag stijgen er vier Me 109 jagers van de 7^e Staffel van Jagdgeschwader 77 op van de vliegbasis Bönninghardt-Süd voor het onderscheppen van aangeschoten Amerikaanse bommenwerpers boven Oost-Nederland. Een toestel keert al snel terug vanwege motorschade en de andere drie vliegen door en bereiken tegen kwart voor 2 in de middag de regio Zutphen. Daar worden ze plotseling aangevallen door Engelse Spitfires en vermoedelijk ook Tempest jagers. Het toestel met daarin Leutnant Walter Hekel wordt als eerste neergehaald, waarbij de piloot sneuvelt. Dit toestel komt enkele kilometers ten noorden van Zutphen neer. Hekel wordt in Zutphen begraven en in 1951 overgebracht naar Ysselsteyn(L). Daarna wordt het toestel van Oberfeldwebel Erich Ett getroffen. Hij raakt daarbij zwaar gewond aan zijn rechter arm, volgas trekt hij zijn toestel omhoog en springt eruit op een hoogte van 6000 meter.

Hij is in staat om met zijn linkerhand de parachute te openen en zweeft zo hevig bloedend naar beneden. Ondertussen komen de Spitfires voorbij vliegen en “groeten” hem door met de vleugels te bewegen. Ook het derde toestel haalt de basis niet, het toestel van Leutnant Hans Kaiser wordt ten zuiden van Diepenheim

neergehaald. De piloot slaagt erin zich met zijn parachute te redden en wordt licht gewond naar vliegbasis Twenthe gebracht voor behandeling.

In het Lazaret

Erich Ett komt zwaar gewond aan de grond in de omgeving van een Duitse Flak eenheid bij Brummen. De Duitse soldaten vragen eerst of hij een Duitse vlieger is en brengen hem naar de Flakstelling. Daar krijgt hij medische hulp en wordt zijn hevig bloedende arm afgebonden.

Hij wordt met een ziekenauto naar het lazaret in Lochem (Kriegslazarett 5-686 Heuvel-Enk aan de Zwiepseweg) gebracht en daar door de Duitse chirurg Dr. Hegendörfer geopereerd aan arm, knie en hand.

In dit lazaret ontmoet Erich Ett ook de Nederlandse verpleegster Toos Haaring, die hem verzorgt en waarvan hij ook de eerste halve liter bloed ontvangt. Een ontmoeting die hem zijn hele leven lang bij zal blijven!

Op 7 februari 1945 wordt Erich Ett overgebracht naar Kriegslazarett 2-686 in Enschede en op 27 februari wordt hij met gewondentrein 828 overgebracht naar een lazaret in Lauingen a/d Donau. Daar is hij eind april 1945 krijgsgevangen genomen door de Amerikanen. Hij wordt overgebracht naar een krijgsgevangenenkamp in Frankrijk. Op 20 februari 1946 wordt hij vrijgelaten en keert hij terug naar zijn vrouw Rita.

De berging op 16 maart 2002

Op 16 maart 2002 wordt de Messerschmitt 109 van Erich Ett geborgen door de Stichting Aircraft Research Group Achterhoek. De Stichting krijgt vrij snel toestemming van de landeigenaar, de heer A.J. Oostenek, om het toestel te bergen. Binnen een week is alles geregeld. Het is die dag prachtig weer en de berging is een groot succes. Zoals verwacht zit het hele wrak nog onaangeroerd in de grond. Als eerste wordt er een band gevonden, daarna volgen er in rap tempo steeds meer vliegtuigdelen. De waterkoelers komen naar boven, het staartstuk met staartwiel, rompdelen, cockpitdelen, de propellernaaf en delen van de propellers.

Tenslotte wordt op ruim zeven meter diepte de Daimler Benz 605AS motor gevonden. Met veel moeite (veel water in het gat) en vakkennis slaagt onze kraanmachinist Vincent erin om de motor te bergen. En zo wordt het hele Messerschmittwrak door de ARGA geborgen. Het gat wordt weer dichtgemaakt en de grond weer geëgaliseerd. De vliegtuigdelen worden opgeladen en afgevoerd naar de loods in Hummelo om schoongemaakt te worden. Op zondag 17 maart vinden we bij het schoonspuiten van het staartstuk het Werknummerplaatje met daarop de cijfers 784155! De ARGA heeft de Me 109G-14/AS van Oberfeldwebel Erich Ett gevonden.



En het geluk blijft aan onze zijde, op de Namentliche Verlustmeldung staat ook nog het oorlogsadres van Erich Ett en zodoende kan de zoektocht naar Erich Ett beginnen.....

Speurtocht in het archief

De ARGA heeft haar archiefonderzoek met de groots mogelijke precisie uitgevoerd: van Duitse documenten tot luchtfoto's van de RAF. Het was dan uiteindelijk ook geen verrassing dat toen het werknummerplaatje gevonden werd dit exact het werknummer was, wat het volgens ons archiefonderzoek wel moest zijn!! Wat de ARGA op dat moment niet kon weten was dat het vinden van het werknummer het eerste puzzelstukje was van een reis naar het verleden, die zeer bijzonder zou worden.

De Verlustmeldung, die de ARGA reeds in haar bezit had, was het tweede puzzelstuk. Om onbekende redenen was het laatst bekende oorlogsadres van Erich Ett hierop niet weggestreept, zoals gebruikelijk wanneer men dit soort documenten opvraagt. Op dit document staan een aantal gegevens die van groot belang zijn tijdens dit soort onderzoek.

	Raum Zutphen (Holland)
✓	14.2.1945
	Feindflug
	Bf 109 G-14
	Werk-Nr. 784155
	Bruoch: 98%

7./77	Off. aktiv	Erhol.	E t t 7./J.G.77	21.
	ff		ARK.N.Nr. 54595/206	4.
				21.
		S.B.H./J. 56	Bd III	

Gezien de leeftijd die Erich Ett nu zou hebben was het niet geheel onmogelijk dat hij nog zou leven. Ons onderzoek had reeds uitgewezen dat hij in ieder geval de oorlog had overleefd. Tijdens briefwisselingen met diverse Duitse instanties bemerkten we dat het internet een fantastisch medium is. In een tijdsbestek van nog geen vier dagen waarin met vijf gemeentes, die allen zeer behulpzaam waren, werd gemailld kwam de ARGA erachter dat Erich Ett nog leefde. Een brief, met daarin het bergingsverhaal en onze bedoelingen, werd verstuurd en het wachten op antwoord was begonnen. Al na een kleine week lag er op de deurmat een brief van de piloot van “onze” Messerschmitt 109. De eerste zin die Erich Ett schreef was: *”Sie haben das grosse Los gezogen und mich gefunden, der am 14.1.45 über Zutphen im Luftkampf abgeschossen wurde.”* De laatste zin was: *”Bitte melden Sie sich.”*

Na telefonisch contact gezocht te hebben met Erich Ett werd er een afspraak gemaakt voor een ontmoeting.

Bezoek aan Ett

Tijdens dit eerste bezoek aan Erich Ett en zijn vrouw Rita kwamen er herinneringen bij Erich boven die veel emoties losmaakten. Het verhaal van het luchtgevecht en zijn eerste herstel in het lazaret in Lochem maakten een diepe indruk op de leden van de ARGA. Ook de verhalen over de laatste fase van de oorlog en zijn krijgsgevangenschap zijn zeer indrukwekkend en nauwelijks voorstelbaar.

Erich Ett vertelde tijdens dit eerste bezoek ook over een Nederlandse verpleegster, Toos Haaring, die hem in de eerste uren na zijn verwonding en operatie verzorgd had. Voor Erich Ett was dit zeer emotioneel. Hij verbaasde zich erover dat een Nederlands meisje zo onpartijdig een Duitse militair kon verplegen. Hij wist zelfs na zoveel jaar haar naam nog en waar ze vandaan kwam, samen met een aantal andere gegevens. De wens van Erich om haar nog eens te kunnen ontmoeten was duidelijk en de ARGA had nu de informatie die nodig was om haar te vinden. Na terugkeer in Nederland werd onmiddellijk aan de zoektocht naar de Nederlandse verpleegkundige Toos Haaring begonnen.

Terug naar toen

Het derde puzzelstukje kwam via de schoonfamilie van de secretaris. Zij kenden een familie met dezelfde meisjesnaam als Toos. Na een aantal telefoontjes had de ARGA ook Toos Haaring opgespoord en later in die week bezocht. Voorzichtig werd door de ARGA het idee geopperd om een ontmoeting tussen Erich en Toos te regelen. Toos Haaring stemde daarmee in en zo gezegd zo gedaan. Een ontmoeting werd door ons geregeld. De ARGA haalde Erich Ett en zijn vrouw Rita naar Nederland, alwaar zij in Hummelo in een hotel werden ondergebracht. Een dag later startte de reis naar het verleden die op alle betrokkenen een zeer grote indruk zou maken!

Overdag brachten Erich en zijn vrouw Rita een bezoek aan onze oude opslagruimte waar een uitstalling van de onderdelen van Erich Ett zijn 109 was gemaakt. De herinneringen aan toen kwamen boven. De aanblik van de wrakdelen was erg moeilijk voor Erich Ett. Het idee van wat er allemaal *had* kunnen gebeuren als hij niet tijdig zijn toestel had kunnen verlaten, of als zijn vliegtuig op een boerderij zou zijn neergestort maakte het bezoek aan onze opslag zeer emotioneel. Erich vertelde onder meer dat hij zijn vliegtuig gepolijst had om sneller te kunnen vliegen.....Vandaar dat tijdens de berging nauwelijks camouflageverfresten werden gevonden.



Er werden die ochtend veel herinneringen opgehaald.

In de middag werd de crashplek bezocht. Daar waar vijf maanden eerder zijn toestel werd geborgen waar het toen 57 jaar eerder was neergestort. Op de crashplek waren ook de ooggetuige, Jan Regelink, de vrouw en zoon van de landeigenaar en een aantal omwonenden aanwezig. Zij luisterden nieuwsgierig en geïnteresseerd naar het verhaal van Erich, dat grote indruk op hen maakte!

Erichs verhaal

Op 14 januari 1945 kreeg Erich Ett met drie kameraden de opdracht om vanuit Duitsland terugkerende aangeschoten Amerikaanse bommenwerpers te onderscheppen en neer te halen. Eén van hen moest met motorproblemen afhaken en bleef achter. Met z'n drieën vlogen ze vanaf Bönninghardt Süd richting het noordoosten en in de buurt van Zutphen werden ze plotseling verrast door Britse RAF Spitfires en waarschijnlijk ook Tempest jagers. Bij de eerste salvo's die de Britten afgaven ging Leutnant Hekel onmiddellijk met een zwarte rookpluim naar beneden. Erich vloog een zeer scherpe bocht om de Britten kwijt te raken en verloor daarbij ook contact met de 3^e vlieger, Leutnant Kaiser.

Tijdens het gevecht, dat nu in alle hevigheid losbrandde, kon Erich nog een Britse machine effectief onder vuur nemen, maar hij kon niet zien of het daardoor ook neerstortte. Geheel omringd door Britse Spitfires probeerde Erich met vol motorvermogen in de wolken te ontkomen. Op dat moment werd hij in de vleugel getroffen, wat het voor hem nog noodzakelijker maakte om snel het wolkendek te bereiken. Kort nadat de machine voor het eerst getroffen was knalde het nogmaals, maar dit keer in de cockpit. Rook vulde de cockpit en bloed was tegen de gepantserde voorruit gespat. Een 20mm explosief granaat had Erichs rechter arm verminkt en het toestel was onbestuurbaar. Kalm en volledig bewust van de situatie maakte hij zich gereed om zich met zijn parachute in veiligheid te brengen. Cockpittak openen, keelmicrofoon losmaken en op het moment dat zijn hoofd buiten de cockpit kwam werd Erich naar buiten gezogen waarbij hij met zijn hoofd ook nog het kielvlak raakte. Op het moment van springen bevond de 109 zich op ongeveer 6500 meter hoogte. Erich Ett kwam, na een geruime tijd aan zijn parachute te hebben gehangen, bij een Duitse Flakstelling in de omgeving van Brummen terecht en werd vervolgens overgebracht naar een lazaret in Lochem (Kriegslazarett 5-686 Abt. Heuvel-Enk) waar hij na zijn operatie Toos Haaring leerde kennen.



Erich en Toos

's Middags was het dan zover, de ontmoeting tussen Erich Ett en Toos Haaring:

Een voormalig jachtvlieger van de Duitse Luftwaffe en een Nederlandse verpleegkundige spreken elkaar na 57 jaar weer. Het moment was voor beide mensen en ook voor allen die erbij aanwezig mochten en konden zijn, zeer bijzonder en emotioneel. In een eetcafé in Lochem werden herinneringen van toen opgehaald. Erich Ett vanuit zijn beleving, zwaargewond en Toos Haaring vanuit haar ervaring als verpleegkundige. Tijdens deze ontmoeting werd door Toos Haaring een bijzonder feit onthuld. Nadat Erich Ett binnen was gebracht, was er geen bloed in zijn bloedgroep voorhanden. Toos Haaring heeft Erich Ett persoonlijk als eerste bloed gegeven en hem daarmee het leven gered! Met deze daad zijn beide mensen met elkaar verbonden op een manier die niemand had kunnen bedenken!!



De gehele middag werd gepraat over wat er toen allemaal gebeurd is, maar ook over zaken die ons allen aangaan, zoals de huidige wereldsituatie.

Voor alle aanwezigen die dag zijn het onvergetelijke uren geworden. Voor de leden van de ARGA was dit *het* hoogtepunt van het onderzoek. Om twee mensen op deze manier weer in contact met elkaar te brengen en zodoende iets bij te kunnen dragen aan hun gevoel over hetgeen er destijds allemaal is gebeurd, is een unieke ervaring. En dit is precies datgene waar de ARGA voor staat: Het verhaal achter een vliegtuigcrash onderzoeken! Dit mag nooit meer worden vergeten !

Tot slot

Inmiddels zijn er door alle gebeurtenissen hechte vriendschappen ontstaan. Toos Haaring heeft samen met haar man Nico reeds meerdere malen Erich Ett en zijn vrouw bezocht op zijn huisadres en ze bellen ook regelmatig met elkaar. Toos en Nico zijn zelfs deze zomer nog op bezoek geweest bij Erich en Rita.

De bestuursleden van de ARGA gaan ook regelmatig op bezoek in Duitsland en ook zij hebben zeer vaak telefonisch contact met Erich en zijn vrouw.

Ook heeft Erich over zijn oorlogsherinneringen een boek geschreven dat hij opnieuw heeft laten uitbrengen..... aangevuld met de berging van zijn vliegtuig en alle momenten die hieruit voortkwamen.

© ARGA

Dit artikel is eerder, in twee delen, geplaatst in *RESEARCH, Nieuwsbrief van de Stichting Aircraft Research Achterhoek*, Jaargang 1, nummer 3 (maart 2005) en nummer 4 (september 2005).

De foto's zijn eigendom van ARGA.

Bronnen

Namentliche Verlustmeldungen voor IV./JG 3, I./JG 1 en II./JG 77. (14/01/1945)

Deutsche Dienststelle WAST, Berlijn.

Boek: *Zutphen in Oorlogstijd*, door Jan Kreijenbroek , 1994, blz 221.

De heer H.J. Regelink, Eefde.

De heer Erich Ett

Archief ARGA