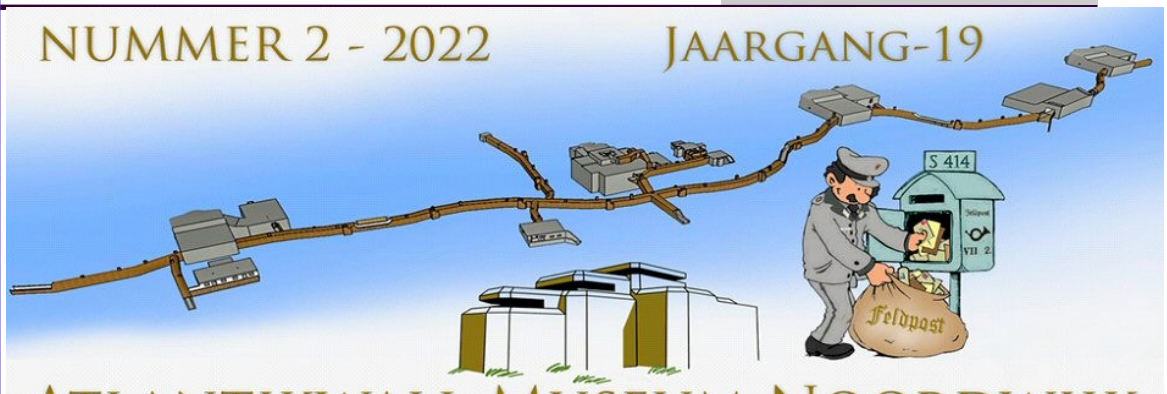
NUMMER 2 - 2022 JAARGANG-19



ATLANTIKWALL MUSEUM NOORDWIJK
BUNKERPOST

Museumbunker:
Verlengde Bosweg 1
2202 NT NOORDWIJK
(Fietspad richting Zandvoort)

Openingstijden museum:
Zie onze website :
https://atlantikwall.nl/

Contact
info@atlantikwall.nl

In dit nummer:

Column van de vicevoorzitter

Van de secretaris

Vrijwilligers bijeenkomst

Bunkerdag

Geveld door een pom-pom

Fietstocht naar Neuengamme

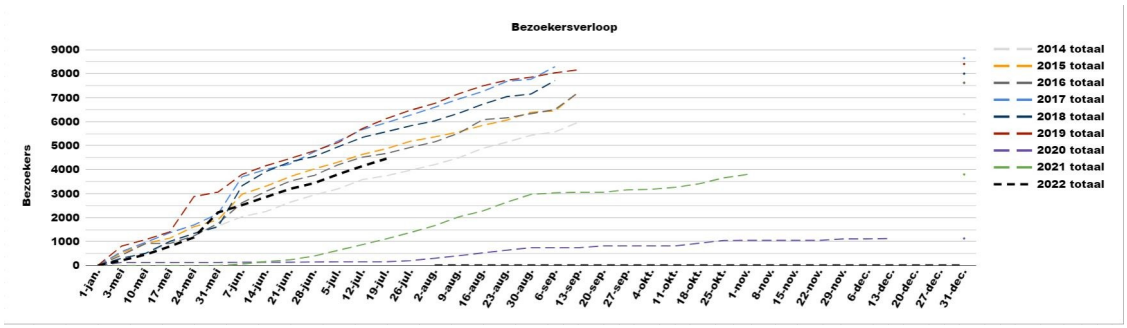
COLUMN VAN DE VICEVOORZITTER (André v.d. Niet)

Beste vrijwilligers, donateurs en relaties!

We zijn weer open en we kunnen nu halverwege het seizoen tevreden terug kijken. We telden al 4000 bezoekers, meer dan geheel 2021 (Corona). Er kwamen weer veel schoolklassen langs, bezoekers uit heel Nederland en toeristen uit vele landen, waaronder veel uit Duitsland. De belangstelling is breed en dat maakt ons werk mooi en nuttig. Ik zie en hoor positieve reacties van bezoekers, dankbaar voor de uitleg van al die enthousiaste gidsen. De kassa vrijwilligers zorgen voor de vriendelijke ontvangst. En laat ik vooral de planners niet vergeten, die met de nodige creativiteit steeds weer zorgenvoor voldoende bezetting. Hulde en dank voor al die uren en dagen en jullie prachtige werk. De meest gestelde vraag gaat nog steeds over de openstelling van de noord gang. De zaterdagklussers hebben daar weer veel gedaan. We komen steeds een stapje dichterbij. Toch moeten er ook nog wat grotere aanpassingen gedaan worden, deels ook door leveranciers. Dat vraagt veel coördinatie en ook dat kost weer vele uren. Het wordt beter, veiliger en mooier. Dank dus ook aan alle zaterdagklussers, helpers, sponsors en bestuursleden die zich hier zo inspannen.
We hebben dus een prima herstart gemaakt na 2 moeilijke corona jaren.
In juli en augustus zijn we vrijdagmiddag, zaterdagmiddag en zondag open.
Zo kunnen we het bezoek meer spreiden en onze gasten meer aandacht geven.

VAN DE SECRETARIS (Johan Gieske)

Het museum is inmiddels alweer 2 maanden geopend. Zaterdag, 28 mei, hadden we tijdens Bunkerdag 702 bezoekers. Op dit moment (juli) zitten we van af 1 mei j.l. op een totaal aantal bezoekers van 4458. Hiermee zitten we, ondanks de beperkingen vanuit de brandweer, nu in de lijn van 2016. Dat jaar kwamen we rond de 7600 bezoekers uit. Met het aantal van 4458 bezoekers per begin juli hebben we nu al meer dan 100% van het aantal van vorig jaar mogen ontvangen. (toen eindigden we namelijk op 3799)!



12 maart 2022, VRIJWILLIGERS BIJEENKOMST

Tijdens de gebruikelijke zaterdag werkzaamheden werd de munitiebunker met de welluidende naam FI246 omgetoverd tot een party ruimte. Tijdens de Covid periode waren de onderlinge contacten tussen de verschillende vrijwilligersgroepen tot een minimum beperkt. Het werd dus hoog tijd om elkaar weer eens te ontmoeten en kennis te maken met de nieuw bijgekomen vrijwilligers. Onder het nuttigen van een drankje en een hapje werden er gesprekken aangeknoopt, ervaringen uitgewisseld en nieuwe ideeën geventileerd. De opkomst was groot, dus een zeer geslaagde en nuttige bijeenkomst. (foto's Cor van Duin)

28 mei 2022, BUNKERDAG.

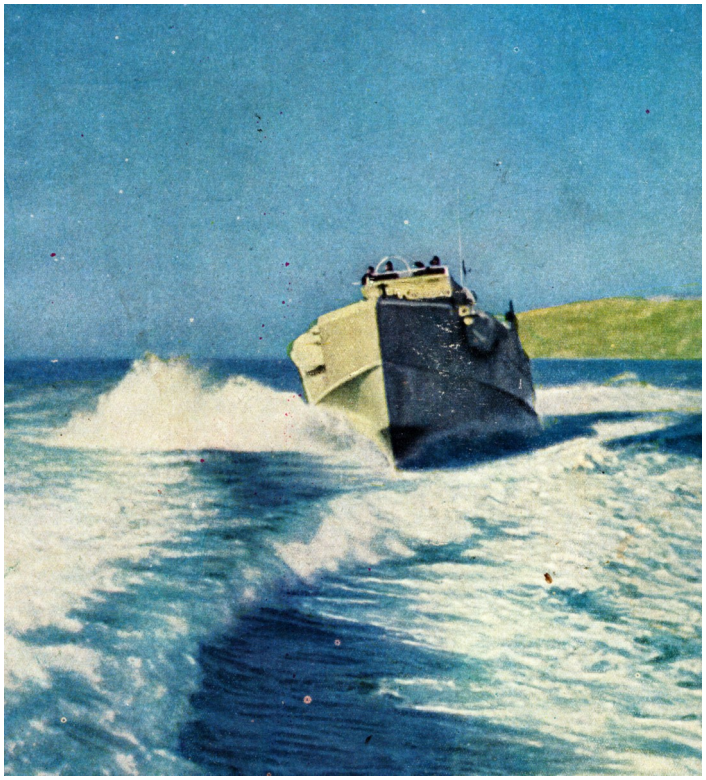
Dit jaar kon er gelukkig weer een bunkerdag worden georganiseerd. De opkomst was massaal.
In totaal mochten we 702 bezoekers in ons complex ontvangen. Er heerste een prima stemming. De gidsen en suppoosten konden zich eindelijk weer uitleven en de bezoekers een onvergetelijke dag bezorgen.
Dank aan al die vrijwilligers die er voor gezorgd hebben dat alles in goede en veilige banen liep.

GEVELD DOOR EEN “POM –POM”

Over het tot zinken brengen van Schnellboot S 71 in de nacht van 17 op 18 februari 1943 en het lot van haar bemanning

Geschreven door Jaap Plokker
Onderzoek gedaan door Jaap Plokker & Rinus Noort e.a.

Deel 1 - Schnellboote



Hoe het begon

Op 27 augustus 2021 ontving ik van Rinus Noort uit Noordwijk een e-mail met een verzoek. Hij beschikte over een politierapport van een op 9 april 1943 te Noordwijk aangespoelde Duitser van de Kriegsmarine, waarin wel het nummer van diens Erkennungsmarke werd vermeld, maar niet diens naam. Rinus wist me verder nog te melden dat desbetreffende Duitser op 22 april 1943 van Noordwijk naar het ‘Groene Kerkje’ te Oegstgeest was overgebracht om op de Duitse begraafplaats aldaar begraven te worden. Of ik hem kon helpen de identiteit van deze onbekende Duitser te achterhalen. Op basis van het ‘EM’ nummer en een door mij opgesteld overzicht van aanvankelijk te Oegstgeest en later te Ysselsteyn herbegraven Duitsers kwam ik tot de veronderstelling dat de voor Rinus onbekende Duitser wel eens Eberhard Kronke geweest kon zijn. Toen Rinus me mailde dat Eberhard Kronke niet de enige was, maar binnen 24 uur maar liefst vier Duitsers van de Kriegsmarine op het Noordwijkse strand waren aangespoeld ontpopte het verzoek van Rinus van 27 augustus zich tot een interessante casus: Was er een verband tussen deze vier aangespoelde stoffelijke overschotten en zo ja, wat had zich op de Noordzee afgespeeld? Gegevens over Duitse gesneuvelde militairen werden bijgehouden in een kaartensysteem. Gelukkig kon Danny Hoek me de gevraagde Gräberkarteikarten verstrekken. De drie geïdentificeerde Duitsers, inclusief Eberhard Kronke, behoorden tot het 6. Schnellbootsflotille en waren op 18 februari 1943 omgekomen. Gedurende het onderzoek leverde Danny Hoek ook nog de Gräberkarteikarten van twee in april 1943 te Zandvoort aangespoelde en eveneens op 18 februari 1943 omgekomen bemanningsleden van het 6. Schnellbootsflotille. Met deze gegevens kon ik aan de slag, met tussentijds input van Rinus wanneer hij iets ontdekt had.
Het resultaat was een kennismaking mijnerzijds met de Duitse Schnellboote en een reconstructie van de gebeurtenissen op 17 en 18 februari 1943 die uiteindelijk hebben geleid tot het zinken van Schnellboot S 71. Van dit schip waren namelijk drie bemanningsleden op 9 april 1943 op het Noordwijkse strand aangespoeld en ook de twee in april op het strand van Zandvoort aangetroffen Duitsers afkomstig.

Schnellboote

In het na de Eerste Wereldoorlog opgestelde Verdrag van Versailles waren allerlei bepalingen opgenomen om de opbouw van een sterke Duitse krijgsmacht in de toekomst te voorkomen. Zo was de Duitse Kriegsmarine bij de nieuwbouw van oorlogsbodems o.m. gebonden aan allerlei beperkingen wat betreft de omvang van de vloot en de bouw van slagschepen. De Duitsers besloten een oorlogsvloot op te zetten, weliswaar zonder grote slagschepen, maar met oorlogsbodems die vanwege bijzondere eigenschappen toch geduchte tegenstanders zouden zijn.
Een voorbeeld hiervan was de Schnellboot. Het besluit de eerste Schnellboot aan te schaffen werd in 1929 genomen. Na de bouw van de S 1 werd de vloot niet alleen uitgebreid, maar het type ook steeds gemoderniseerd. Het oorspronkelijke houten casco bleef men trouw. In de loop van de Tweede Wereldoorlog kwamen er boten in de vaart met een lengte van 35 meter. De Schnellboot deed haar naam eer aan, want de latere types hadden onder gunstige omstandigheden een maximum snelheid van ca. 40 knopen. Vanwege deze eigenschap waren ze bijzonder geschikt voor snelle prikacties tegen vijandelijke schepen, i.h.b. vrachtschepen. Ze waren daarvoor o.m. uitgerust met torpedo’s, maar ze konden ook worden ingezet voor het leggen van mijnen in vijandelijke wateren.
De Duitse Schnellboot vormde een geducht wapen van de Duitse Kriegsmarine in de Tweede Wereldoorlog.

Schnellboote in Nederland

Tijdens de Tweede Wereldoorlog stationeerde de Duitse Kriegsmarine in de bezette gebieden Schnellboote in zeehavens van het noorden van Noorwegen tot in Bretagne. De Schnellboote waren ondergebracht in een aantal flottieljes. De flottieljes wisselden regelmatig van standplaats.
In januari 1943 waren in Nederland drie flottieljes gestationeerd: het 2. en 6. Schnellbootsflottille in IJmuiden en het 4. Schnellbootsflottille te Rotterdam. De thuisbasis van laatstgenoemde was de Schnellbootbunker in de Waalhaven. In IJmuiden bouwden de Duitsers Schnellbootbunker I' aan het kopeinde van de Haringhaven. Tijdens de oorlog werd, aan het begin van de Haringhaven, begonnen met een groter en beter beschermend onderkomen voor de Schnellbootsflottillen, maar die is nooit afgebouwd.
Vanuit IJmuiden en Rotterdam voerden de schepen, vaak in gezamenlijk verband, in de nachtelijke uren acties uit onder de Engelse kust van East Anglia. Konvooien geallieerde vrachtschepen, veelal beladen met steenkool, voeren van Firth of Forth in Schotland naar Londen en vice versa langs dit van banken en mijnenvelden vergeven deel van de Noordzee. Met boeien waren tussen deze obstakels vaarroutes uitgezet. De Schnellboote werden van te voren gewaarschuwd wanneer een konvooi vrachtschepen deze kuststrook zou passeren. Wanneer de omstandigheden dat toelieten, geen ruwe zee en een donkere nacht, trokken ze er op uit om met torpedo's schepen tot zinken te brengen. Met een diepgang van 1,70 m was hun manoeuvreerruimte in dit deel van de Noordzee veel groter dan die van de diepliggende, trage vrachtschepen, die in dit kustgedeelte vaak maar een vaargeul van niet meer dan honderden meters breed tot hun beschikking hadden.
Ook werden ze regelmatig weggestuurd met als opdracht in de vaarroutes langs de kust van Norfolk en Suffolk zeemijnen te droppen, vaak vergezeld van zogenaamde springboeien om het vegen van de mijnen te vertragen.
De Schnellboote werden eveneens ingezet voor duikbootbestrijding en met dit doel voorzien van dieptebommen.
In het gebied tussen Nederland en Bretagne, het zogenaamde Westraum, werden Schnellboote zelden met deze opdracht op pad gestuurd.
In Oostende waren ook Schnellboote gestationeerd. Met die uit IJmuiden en Rotterdam was de Engelse oostkust van Cromer tot en met de Thamesmonding hun belangrijkste operatiegebied. Voor de in de Lage Landen gestationeerde Schnellboote lag de focus vooral op de konvooiroute tussen Cromer en Orford Ness.
De te Boulogne en Cherbourg gestationeerde flottieljes namen het Kanaal en de Engelse zuidkust voor hun rekening.

S 38 klasse

In 1927 bouwde de Lürssen werf in Bremen voor de Joodse Duits-Amerikaanse investeringsbankier Otto Hermann Kahn de 'Oheka II'. Dit 22,5 meter lange jacht bereikte, dankzij het lichte gewicht en het model van de romp, gecombineerd met de voortstuwing van drie motoren, een voor die tijd indrukwekkende snelheid van 34 knopen. Toen Lürssen in 1929 de opdracht kreeg de eerste Schnellboot te bouwen stond voor het ontwerp daarvan de Oheka II als model. In 1930 kwam de eerste Schnellboot, S 1, in de vaart. Geheel overeenkomstig de in het Verdrag van Versailles vastgelegde bepalingen omtrent snelle boten was de bewapening licht en bevond zich aan boord geen torpedolanceerinstallatie, alhoewel bij de bouw rekening was gehouden die te kunnen plaatsen wanneer dat mogelijk c.q. noodzakelijk was. Gedurende de jaren '30 liepen een 20-tal Schnellboote van verschillende types van stapel. Naarmate de jaren '30 vorderden werd steeds minder geheimzinnig gedaan omtrent de mogelijkheid om deze schepen in te kunnen zetten als torpedoboot. In 1940 kwam de S 26 in de vaart. Het, nog altijd houten, casco van dit schip zou model staan voor alle later te bouwen types. Tot dan waren de beide torpedolanceerbuizen bovendeks geïnstalleerd, maar met ingang van de S 26 werden ze aan weerszijden van de boeg in een verhoogd voordek geïntegreerd. Verdere zichtbare verbeteringen, die tijdens de Tweede Wereldoorlog werden aangebracht, hadden vooral betrekking op de bewapening en de opbouw, die steeds meer bescherming moest bieden tegen, bijvoorbeeld, geallieerde luchtaanvallen. Een verbeterde versie van de S 26 klasse was de S 38 klasse. Deze Schnellboote hadden een gepantserde brug, een zogenaamde Kalottenbrücke. Met de bouw van de S 38 werd in 1940 begonnen. Veel van de

gedurende de Tweede Wereldoorlog gebouwde Schnellboote waren van de S 38 klasse, ook de S 71. De drie dieselmotoren gaven het schip een maximum snelheid van ca. 40 knopen. De bewapening bestond uit twee torpedolanceerbuizen, drie klein kaliber kanonnen en mitrailleurs. Bij vertrek zat in iedere lanceerbuis een torpedo, gereed om af te vuren. Er bestond een mogelijkheid nog twee extra torpedo's mee te nemen. Met name voor een geplande aanval op een konvooi werd hiervan gretig gebruik gemaakt. Verder was het schip op het achterdek ingericht om zeemijnen te leggen. Men kon er zes meenemen. Gedurende de oorlogsjaren vertoonde de bewapening van de Schnellboote tal van variaties. In de regel waren aan boord drie kanonnen geplaatst: op het voor- en achterschip een, respectievelijk, 20 en 40 mm kanon en een 20 mm meerloops geschut midscheeps, achter de brug. Ze waren vooral bedoeld voor luchtverdediging. Ook waren er 7.62 mm machinegeweren aan boord om zich tegen aanvallende vliegtuigen te verdedigen. Voor een confrontatie met vijandelijke oorlogsbodems was de Schnellboot veel te licht bewapend. Haar snelheid, en de verrassing- en ontsnappingsmogelijkheden die dat bood, waren de ultieme wapens van de Schnellboot. Een licht casco en dito bewapening waren hiervan de consequenties. Met name de houten romp bood de bemanning nauwelijks bescherming tegen vijandelijk vuur. Modificaties aan de brug gedurende de oorlog hadden ten doel de besturing en bevelvoering meer bescherming te bieden. (wordt vervolgd)

(Noot van de redactie: Aan de horizon zie je een metalen boog waar schepen doorheen konden varen om gedemagnetiseerd te worden zodat magnetische mijnen geen invloed op de metalen romp van het schip hadden)

FIETSTOCHT NAAR NEUENGAMME (Dirk Zweers)

Zomer 2020, dat rare jaar. Wat doe je met je vakantiedagen als je partner wegens Covid het allerliefste thuis blijft, maar je zelf tóch iets wilt zien en meemaken? Uiteindelijk dan toch maar in je uppie erop uit, met de trekking fiets, fietstassen, tentje en voldoende goede mondkapjes etc. er op en gáán. In dit geval naar één van de doelen op mijn ooit nog te bezoeken lijstje, voormalig kamp Neuengamme. De koerslijn Katwijk - iets zuidoost van Hamburg voert dwars door de Flevopolders, daarna verder richting Schoonebeek. De eerste etappe ging zeer lekker, een stevige bries uit het zuid-westen bracht me ruim voorbij Hasselt (Ov.). Etappe 2 Rouveen – Haren (Emsland). Volgende etappes voerden naar respectievelijk Kirchhatten (westelijk van Bremen) en Zeven (tussen Bremen en Hamburg). Aldus in ruim 4 dagen via overwegend rustige weggetjes Neuengamme bereikt.

Wat is daar te zien?

Veel, ik begon in het Mahnmal, een sober doch stijlvol ingericht herdenkingscentrum, gebouwd op het stuk terrein waar in het verleden de gestorven gevangenen werden gecremeerd. In het Mahnmal worden alle gevangenen die op of bij de locatie zijn overleden herdacht door hun naam op langs de wanden gedrapeerde banieren te vermelden. Van één persoon had ik de naam paraat, Rudolf Tappenbeck, bij leven mede-eigenaar van Hotel Huis ter Duin. Tappenbeck overleed overigens naar verluidt niet op de locatie van het hoofdkamp, maar in één van de tientallen 'satelliet' kampen van Neuengamme. Buitengewoon indrukwekkend om die duizenden namen, alfabetisch gegroepeerd naar jaar en maand van overlijden op al die banieren te zien. Naar verluidt zijn er in en rond Neuengamme in de oorlogsjaren bijna 43.000 gevangenen gestorven! Indien je naam en herkomst van een slachtoffer weet, kun je ter plaatse in gedrukte registers of door middel van een PC met slimme database details over die persoon vinden.

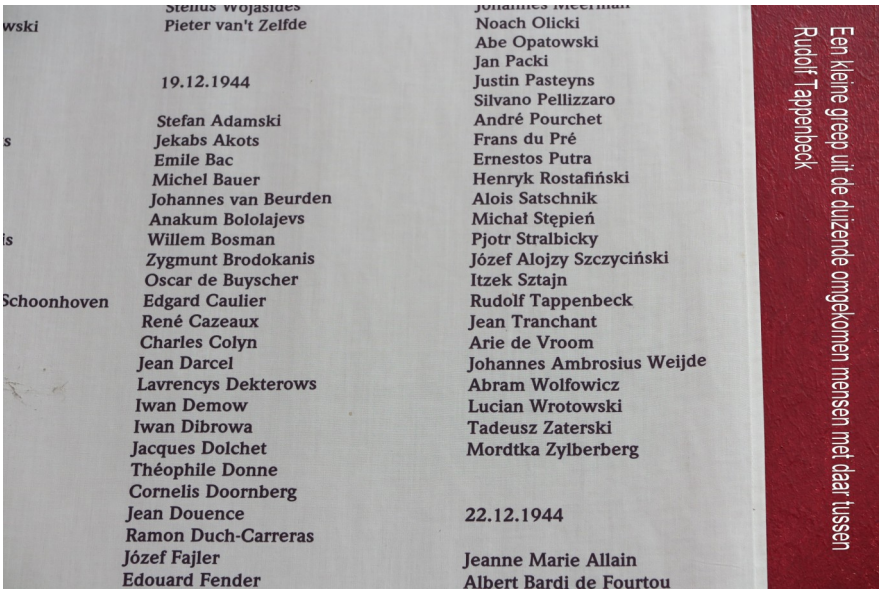
Wat is er verder te zien?

Rondom het Mahnmal is een gedenkpark aangelegd met gedenktekens voor zowel afzonderlijke overleden gevangenen als ook voor groepen of categorieën gevangenen. Denk bij groepen bijvoorbeeld aan de mannelijke inwoners van Putten van de aldaar begin oktober 1944 weggevoerde mannen zijn een groot aantal in Neuengamme en haar satellietkampen om het leven gebracht of aan ontberingen gestorven.

Echter bestrijkt het Mahnmal park slechts een klein deel van het voormalige kampterrein. Er zijn nog veel oorspronkelijke gebouwen overgebleven, zoals werkplaatsen, loodsen, een enorme steen- en klinker bakkerij, etc.. Diverse gebouwen zijn voor publiek toegankelijk, en deels nog ingericht zoals in de gebruiksperiode. De oorspronkelijke barakken, waarin de gevangenen woonden, zijn er niet meer, want die waren van hout. Wel zijn op een fors deel van het terrein de contouren van de barakken nog zichtbaar, het maakte mij niet vrolijk te beseffen dat hier vele duizenden personen onder erbarmelijke omstandigheden op elkaar gepakt verplicht 'woonden'. Ook op het terrein nog stevige muurresten van de in het begin van deze eeuw gesloopte 'gewone' strafgevangenis. Indien men alles op het immense kampterrein goed wil bekijken, adviseer ik om daar toch een héle dag voor uit te trekken. Fietsen op het terrein bleek niet toegestaan, je dient je te voet te verplaatsen. Voor minder validen zijn er golfkarretjes beschikbaar. Aldaar tegen sluitingstijd, en behoorlijk onder de indruk, vertrokken. Met de veerpont de Elbe overgestoken, koers daarna zuid-west. Nabij Lüneburg een prettige camping aangetroffen. De volgende dag langs Munster gefietst, aldaar is het Deutsches Panzermuseum, een absolute aanrader voor liefhebbers van de zwaarste categorie Mobiele Militaire Hardware. Ik bleek, met mondkapje op, tussen twee tijdsloten in, naar binnen te mogen en heb hier nog even de fraaie collectie kunnen bewonderen. Zeer boeiend om de hele ontwikkeling van allerlei soorten tanks vanaf begin 20e eeuw te kunnen zien! Later die dag nog langs het bezoekerscentrum KZ-lager Bergen-Belsen gefietst. Dit bleek zojuist gesloten, wellicht maar goed ook, anders zou het wellicht een erg triestige vakantie geworden zijn! Nog éénmaal gekampeerd in de omgeving van Hannover. De volgende dag in deze grote stad aangekomen, tegelijk met een meerdaags buienfront.

GEDENKTEKEN VOOR DE GESTORVEN MANNEN VAN PUTTEN

In de wetenschap dat aldaar tijdens kantooruren elke 2 uur een prima trein met fietsrijtuig op de verbinding Berlijn – Amsterdam CS langs komt, in de stevige motregen naar Hannover HBf gefietst. Vanaf daar in dik vier uur per DB IC International trein naar Amsterdam CS, alwaar het inmiddels weer droog bleek. Vanaf daar nog een dikke twee uur fietsen, naar huis. Al met al in pakweg 10 dagen toch een 1.000 km. per fiets afgelegd, en er even boeiend tussenuit geweest!


Pieter van't Zelfde
Noach Olicki
Abe Opatowski
Jan Packi
19.12.1944
Justin Pasteyns
Silvano Pellizzaro
Stefan Adamski
André Pourchet
Jekabs Akots
Frans du Pré
Emile Bac
Ernestos Putra
Michel Bauer
Henryk Rostafiński
Johannes van Beurden
Alois Satschnik
Anakum Bololajevs
Michał Stępień
Willem Bosman
Pjotr Stralbicky
Zygmunt Brodokanis
Józef Alojzy Szczyciński
Oscar de Buyscher
Itzek Sztajn
Edgard Caulier
Rudolf Tappenbeck
René Cazeaux
Jean Tranchant
Charles Colyn
Arie de Vroom
Jean Darcel
Johannes Ambrosius Weijde
Lavrencys Dekterows
Abram Wolfowicz
Iwan Demow
Lucian Wrotowski
Iwan Dibrowa
Tadeusz Zaterski
Jacques Dolchet
Mordtka Zylberberg
Théophile Donne
Cornelis Doornberg
Jean Douence
22.12.1944
Ramon Duch-Carreras
Józef Fajler
Jeanne Marie Allain
Edouard Fender
Albert Bardi de Fourtou
Een kleine greep uit de duizende omgekomen mensen met daar tussen Rudolf Tappenbeck

Colofon:
Stichting Atlantikwall
Museum Noordwijk

info@atlantikwall.nl

Bankgegevens:
Giro NL23INGB0009185700
Bank NL03RABO0146683110
t.n.v. St. Atlantikwall Museum te Noordwijk

Bestuur:
Voorzitter: Victor Salman
Vice voorzitter: André v.d. Niet
Secretaris: Johan Gieske
Penningmeester: Joeri de Jong
Lid: Jeroen v.d. Zalm
Lid: Rob Dorst
Lid: Joan Rückert

Ereleden
Cor van Duin
Ruud Boot
Jan Heus

Redactie Bunkerpost:
Anton Haasnoot

Redactieadres:
redactie@Atlantikwall.nl

Medewerkers:
Gerty Haasnoot
Jaap Plokker
Rinus Noort
Dirk Zweers

Logo Bunkerpost:
Peter Wijnberger

Officieel logo
Marjolijn v.d. Jagt

Overname van teksten of afbeeldingen uit deze nieuwsbrief is uitsluitend toegestaan na verkregen schriftelijke toestemming van de redactie en de desbetreffende auteur.

Atlantikwall Museum Noordwijk

Reistip voor degenen die uitsluitend Neuengamme willen bezoeken, en Hanzestad Hamburg letterlijk links willen laten liggen: navigeer naar Winsen (Luhe), iets ten noorden van deze provincieplaats is een veerpont over de Elbe, vanaf die pont is het nog ca. 25 minuten fietsen naar Neuengamme. (Hamburg is een grote stad met alle dagen erg druk verkeer, als je er niets te zoeken hebt, kun je er beter niet zijn. Gezien mijn beroep, stralingsdeskundige, vond ik dat ik er namelijk weer wél moest zijn: in de tuin van het Asklepios Sankt Georg Krankenhaus bevindt zich het Ehrenmal der Radiologie. Een internationaal monument voor alle zgn. Röntgenpioniers, dat zijn personen

die ná de ontdekking van de Röntgenstraling in 1895 allerlei dingen ermee zijn gaan doen en ontdekken, zonder wetenschap te hebben van de schadelijke effecten van ioniserende straling op het menselijk lichaam. Alle personen, vermeld op dit monument, zijn aantoonbaar aan de gevolgen van blootstelling aan straling overleden. Aldus een uitstapje vanaf de handigste route door een beroepsmatige tic.