



LUCHTOORLOG BOVEN HOUTHEM : PARACHUTIST 1943 - GEULHEM

Rob Odekerken

Ter gelegenheid van haar éénjarig verblijf in Engeland voerde de Amerikaanse 8th Air Force Division op 17 augustus 1943 een ongekend zwaar bombardement uit op Nazi Duitsland, de beruchte Schweinfurt/Regensburg missie.

De Amerikaanse luchtmacht (USAAF) voerde haar missies uit met zwaar bewapende B-17 bommenwerpers, ook wel de "*Flying Fortresses*" genoemd. Er werd in formaties gevlogen onder begeleiding van P47 Thunderbolt escortjagers, en de intentie was de doelen overdag met hoge precisie uit te schakelen. De bemanning van één bommenwerper bestond uit ongeveer tien man, waarvan ieder een eigen taak had.

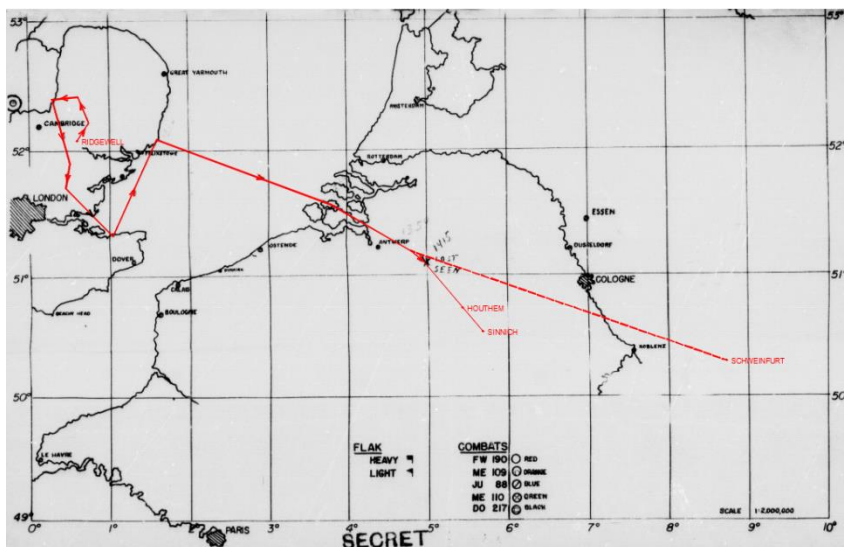


B-17 Flying Fortress, het vliegende fort

Die bewuste dag vlogen er honderden B-17 bommenwerpers over Zuid-Limburg.

Als eerste zouden de Messerschmitt vliegtuigfabrieken in Regensburg gebombardeerd worden, en later op de dag de kogellagerfabrieken in Schweinfurt. Door weersomstandigheden zat er een onvoorziene 3½ uur tijdsverschil tussen de missies, waardoor de Luftwaffe op haar hoede was bij de Schweinfurt missie. Ondanks de verliezen bij de slag om Engeland in oktober 1940 en de discutabele leiding van Hermann Göring was de Luftwaffe nog steeds slagvaardig. De Duitsers hadden inmiddels hun eigen radarstations verder ontwikkeld en konden zo de naderende formaties B-17 bommenwerpers nog beter spotten vanaf diverse locaties in Nederland.

Zo gebeurde het dat rond 11:30 uur een B-17 met nummer 42-3227 in formatie opsteeg vanaf de RAF-basis Ridgewell (bij Cambridge) en reeds rond 13:15 uur boven Geel (België) frontaal werd aangevallen door Duitse jagers. Het toestel was niet meer te redden en verliet de formatie, en de piloot gaf rond 13:30 u opdracht aan de bemanning om eruit te springen nadat hij het op de automatische piloot had gezet met de bommen nog aan boord. Alle inzittenden hebben het overleefd dankzij hun parachute. Het toestel is uiteindelijk doorgevlogen vanuit Geel over Houthem en rond 14:15 uur gecrasht nabij de boerderij van de familie Xhonneux in Obsinnich bij Teuven (België).



RAF-kaart uit 1943 van de missie, vliegroute aangevuld in rood; plaats van de aanval: 51°10'N 5°0'E, Geel

De bemanning van de B-17, toestel 42-3227, 534th bomb squadron, 381th bomb group:

Hamden L. Forkner	Piloot	22-12-1918	EVA	New York, New York
Joseph A. Kelly	Co-Piloot	09-01-1920	POW	Cleveland, Ohio
Robert E. Hyatt	Navigator	04-12-1922	POW	Leominster, Massachusetts
Edwin L. Vincent	Bombardier	onbekend	POW	Atlantic City, New Jersey
Paul F. Shipe	Top Turret Gunner	27-07-1918	EVA	Shamokin, Pennsylvania
Ralph E. Stease	Ball Turret Gunner	03-10-1924	POW	Cleveland, Ohio
Chester E. Shattuck	Radio Operator	04-03-1912	POW	Greenfield, Massachusetts
Edward F. Sobolewski	Left Waist Gunner	20-06-1914	EVA	Chicago, Illinois
Harry H. Horton	Right Waist Gunner	20-08-1922	EVA	Ashville, North Carolina
Lin Foon Chew	Tail Gunner	13-12-1920	POW	Albuquerque, New Mexico

POW=prisoner of war (krijgsgevangene)

EVA=evasive (voortvluchtig)

Forkner wist onder te duiken in de Brusselsestraat 120 te Maastricht en keerde op 18 september 1943 terug in Engeland via de ontsnappingslijn “Comete”.

Kelly, Hyatt, Stease en Shattuck werden opgepakt door de Duitsers, lot onbekend.

Vincent werd in Geulle opgepakt en belandde in Stalag Luft III (Brandenburg, Duitsland).

Shipe landde in Houthem in de weide nabij de familie Curfs aan de Geulweg, en wist via het verzet en de ontsnappingslijn “Comete” in Engeland terug te keren op 29 november 1943 vanuit Gibraltar.

Horton en Sobolewski landden in Geulle en doken onder op zolder van de familie Hennekens te Beek. Ze wisten via Brussel en de ontsnappingslijn “Comete” in Engeland terug te keren op 24 januari 1944 vanuit Douarnenez (Bretagne, Frankrijk).

Chew werd in Ulestraten opgepakt en belandde in Stalag Luft XVIIIB (Krems, Oostenrijk).

Ooggetuige

Ooggetuige Wiel Curfs weet zich de parachutist als volgt te herinneren (letterlijk citaat uit een interview in 2017):

*“Er is in 1943 een parachutist afgekomen in een weiland bij de Bronsdalgroeve. Hij zag mij en er kwamen mensen aan die hem hadden zien dalen, en hij wist in eerste instantie niet wat hij moest. Hij kwam neer en stond om zich heen te kijken, pakte zijn hele hebben en houwen bijeen en rende op de Geul aan. Daar smeed hij zijn parachute in het water, maar die dreef niet af en bleef hangen. Er stond een oude veldschuur die was afgesloten met een hekwerk en er stonden twee tonnen. Hij rende achter de schuur, en deed zijn overall uit, waaronder hij een uniform aan had. De overall deed hij in een ton die hij omdraaide. Ik ging naar hem toe en liep met hem mee, deed het hekwerk open. Hij zei tegen mij “good boy”, en liep daarna het bruggetje over, en toen stond ie tussen de mensen in, te kijken. Toen nam een jongeman met een wollen kabeltrui * de parachutist bij de arm, en dat was het einde van mijn observatie.*

Hij (de parachutist) was over de brug heen, en de jongeman nam hem mee. Daar heeft de parachutist zich verschanst achter een ontluichtingskoker, en opeens waren ze weg. De Duitsers hebben daarna grondig naar de parachutist gezocht. Er stond een hooimijt en daar stootten ze in. Toen ze naderhand bij Mam kwamen vragen waar de parachutist gebleven was, zei ze tegen de Duitser: “Weet ik niet, als je hem moet hebben dan zoek je hem maar! Hier is hij niet!” Ik stond naast mijn moeder. Mam zei tegen mij: “Kijk voor je!” Toen stelde de Duitser aan mij dezelfde vraag, en heb ik voor de eerste keer in de

loop van een wapen gekeken. Ik dacht “Jesus noch aan toe, dat is afgelopen!” Dat 9 mm gaatje van een Schmeisser werd zo’n gat! Maar het was niet afgelopen, het ging goed, en we kwamen ervan af. De parachutist was veilig!”

“Ze hebben hem niet gekregen. Hij is van daaruit weggebracht op een fiets, en terwijl hij wegfietste bekeek de piloot zich alles heel goed. Ik dacht dat dat nog wat ging geven als die terugkwam in Engeland, waar hij natuurlijk ging rapporren over hetgeen wat hij gezien had ** . En zo was het ook: zes weken later zaten de Spitfires erop! Er is toen gemitrailleerd geworden. Die schoten er zonder pardon op, zo van: we weten waar jullie zitten. Toen werd in allerijl door de Duitsers alles gecamoufleerd, maar het kwaad was geschied. Er zijn toen nog 7 of 8 Belgische werkslaven doodgebleven, vlak boven de ingang tegen de hoge bergwand, omdat ze niet konden wegvluchten. Het geheel duurde maar een ogenblik.”

* dhr. Horsmans, bouwingenieur bij de nabije kalkbranderij van Schunck, met connecties bij het verzet, zou hierbij indirect een rol gespeeld kunnen hebben. Hij zal zeker de Engelse taal hebben beheerst.

** hier refereert Wiel aan de werkzaamheden voor de ondergrondse oorlogswerkplaats van de Duitsers.

Opmerking:

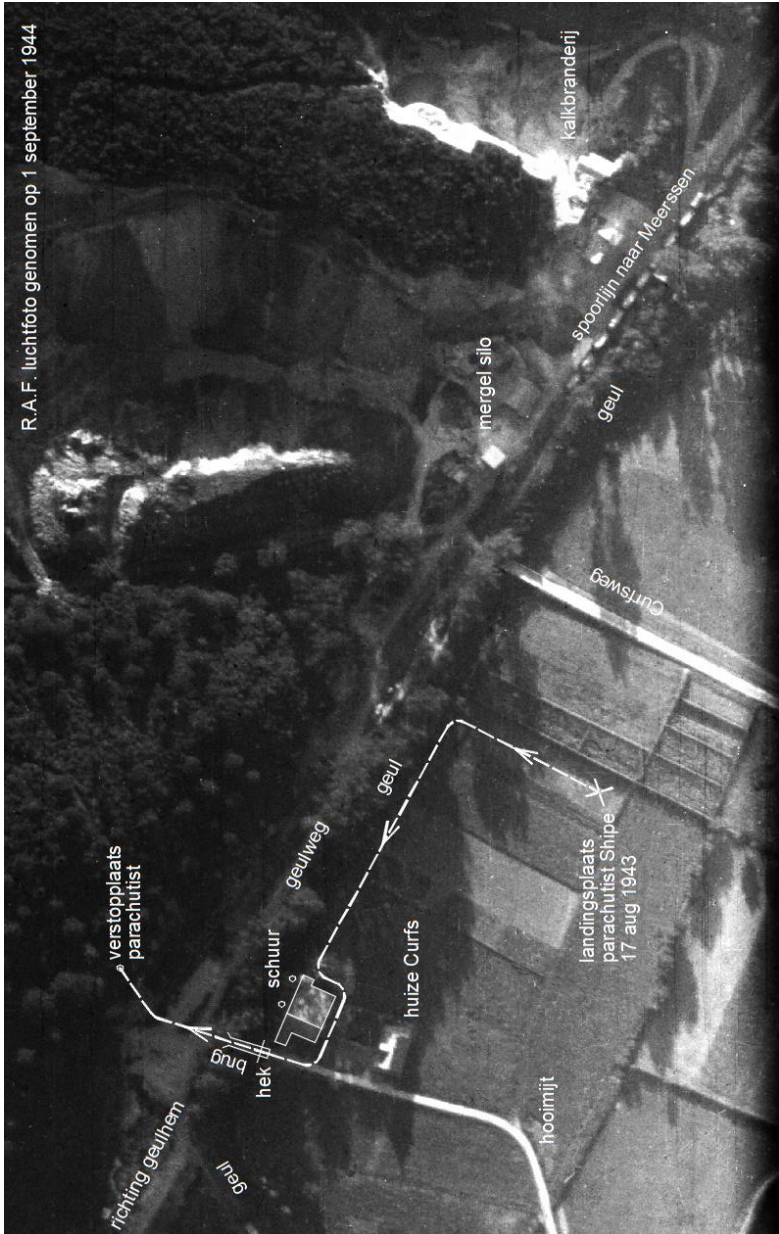
Deze gebeurtenis wordt ook omschreven in het dagboek van de in de grotten ondergedoken Joop Geijssen. Hierin staat een foto van het kompas van de parachutist. In een gefilmd interview vertelt Joop Geijssen dat hij het kompas in de zoom van het uniform van de piloot heeft gevonden. Onderstaande afbeeldingen tonen een vergelijkbaar kompas, verstopt in een knoop. Waar het uniform en kompas nu is, is onbekend. Tevens zou er nog een sjaal met landkaartprint van de piloot bestaan.



Het echte kompas in de hand van Joop Geijssen



Paul F. Shipe in 1943



Situatieschets van de landing en ontsnapping van Paul F. Shipe

Parachutist Paul Shipe meldde het volgende bij zijn debriefing in Engeland op 30 november 1943 [vertaald uit het Engels door auteur]:

“Op de weg naar ons doel te Schweinfurt werden we frontaal aangevallen door jachtvliegtuigen [Fw-190 met gele markering] . Motor 1 stond in brand, nr. 2 was geraakt en sproeide olie over mijn geschutskoepel, en nummer 3 haperde. Ik vuurde tevergeefs een lichtkogel af [vanuit de bovenste koepel] om onze escorte jagers te attenderen. Deze waren echter omgedraaid. De piloot Forkner gaf de order eruit te springen, en ik zag Kelly, Hyatt en Vincent springen. Ik deed een parachute aan en Forkner sprong achter me aan. Het vliegtuig stond op de automatische piloot. Ik was eruit boven 6.4 km en was van plan mijn sprong uit te stellen, maar na 15 seconden begon ik duizelig te worden dus trok ik aan het koord. Ik zag een groot dorp onder me maar realiseerde me dat ik ervan wegdreef. Ik landde in een veld nabij de Geul bij Houthem . Er waren enkele mensen een paar honderd meter verderop, allemaal roepend naar mij. Zodra ik uit de parachute was rende ik langs de rivier – niet lettend op de mensen-en stopte een keer om mijn parachute en vliegerslaarzen te verstoppen in een struik. Ongeveer 270 m van waar ik was geland was een brug die ik overging want er waren hoge heggen voor me als ik aan deze kant van de rivier bleef. Van de brug af komend trof ik een grote menigte mensen die schreeuwden “Deutsch? Allemand?”. Het was voor mij onmogelijk te begrijpen wat ze zeiden, en ik wist toen niet wat deze woorden betekenden. In ieder geval kon ik uit hun gebaren niet opmaken welke kant ik uit moest. Ik ging naar links toen ik de brug over ging om van de mensen weg te komen. De vrouwen hielden hun kinderen terug die me wilden volgen. Een jongeman vloog uit de groep en zat me achterna ondanks dat ik probeerde hem kwijt te raken. Hij bleef me vragen of ik Duits of Nederlands was, zoveel verstond ik nog ondanks dat hij geen Engels sprak. Uiteindelijk, in mijn irritatie, vertelde ik hem dat ik Amerikaan was. Toen hij dat hoorde pakte hij mijn arm en stopte me, zeggend dat hij me kon helpen. Ik volgde hem van de weg af en een helling op waar hij me verstopte in wat struiken. Ik was niet meer dan 100 meter van de brug waar ik overeengekomen was, en ik had een goed overzicht van het landschap waarin ik was geland. Voordat de jongeman vertrok begreep ik dat ik hier blijven moest tot hij terugkwam.

Niet meer dan een paar minuten nadat hij was verdwenen arriveerden zes politiemannen ter plekke en begonnen een zoektocht. Als eerste waren ze in de velden waar ik was neergekomen en een van hun vond mijn parachute en vliegerslaarzen. Hij hield ze omhoog en riep naar alle anderen, die hem vergezelden. Toen zochten ze langs de rivieroever, en uiteindelijk aan de kant van de rivier waar ik verstopt zat. Enkele burgers hielpen de politie en ze gingen door het struikgewas. Een van hen stapte bijna op me ondanks dat ik mij zover

mogelijk onder de struik verstoopt had als mogelijk was. Hij gaf geen signaal te weten dat ik er verstoopt zat, maar door de ijver waarmee hij zocht, en de ijver waarmee hij de exacte plek waar ik lag vermeed, voelde ik dat hij wist dat ik er was.

Nadat de zoekers het struikgewas verlieten kroop ik terug naar waar ik de weg weer kon zien. Een politieman patrouilleerde in mijn zicht iedere paar minuten. Een andere politieman was op de brug en een uur later liep een Duitse officier naar hem toe. Ze spraken ongeveer 30 minuten. Voordat de Duitse officier vertrok vuurde hij meermaals in een struik op de helling boven me. De politieman bleef patrouilleren, en in de schemering kroop mijn vriend naar me toe door de bosjes. Terwijl hij dit deed leidde een vriend van hem de politieman op de brug af door met hem in gesprek te gaan. Een hoop rare dingen waren gebeurd die ik niet begreep, maar ik denk dat sommige politiemensen wisten waar ik verstoopt zat omdat ik hen zag spreken tegen de kinderen, en al wijzend hun hoofd zag schudden, alsof ze de kinderen wilden waarschuwen voor iets.

Toen mijn vriend naar me toe kroop gaf hij me een horloge en wees naar 22:00 u op de wijzer, aangevend dat hij dan zou terugkomen. Hij was rond die tijd terug met drie mannen. Twee van hun hadden fietsen. We fietsten, 2 op een fiets, naar een oude steengroeve, ongeveer op 400 m afstand waar ik civiele kleding aantrok. We fietsten daarna naar een huis in Heerlen waar de rest van mijn reis was gearrangeerd.”



Het is opmerkelijk dat na 75 jaar de belevenissen van zowel Wiel Curfs als Paul Shipe vrijwel identiek zijn, terwijl het E&E report van Shipe tot op heden niet gelinkt was aan het voorval in Houthem.

Paul Shipe wist uiteindelijk vanuit Heerlen via Baarle-Nassau in Brussel te komen bij de ontsnapingslijn voor geallieerde piloten, genaamd “Comete”.

Deze organisatie werd in het geheim gerund door Anne Brusselmans, die hem persoonlijk heeft verhoord, en verantwoordelijk is voor de redding van honderden piloten met gevaar voor eigen leven. Daarna is hij naar Bordeaux en Dax verplaatst, en uiteindelijk rond 5 november via de Pyreneeën en Madrid vanuit Gibraltar naar Bristol in Engeland teruggevlogen op 29 november 1943. Een uitgebreide beschrijving van zijn ontsnapingsroute is te vinden in zijn E&E rapport.

I came down standing - pulled up when I saw Jerry's copy in
 It must have been 15 seconds(?) - in spin - when out of spin - fell
 up - saw large town - landed in field by Gaul river near Hootem
 near Walkeberg - people several hundred yards away - yelling -
 took off chute - ~~landed~~ ran along river - hid boots & chute under tree
 crossed bridge - ran into crowd of people - saw Dutch & airplane - ran
 up road along river - woman held children back so not to follow me -
 - asking German or Dutch - got one

Handschrift van Shipe uit een gedeelte van zijn debriefing E&E report (Evasion & Escape); lees in de derde regel van boven: "landed in field by Gaul river near Hootem"]

In 1958 werd Anne Brusselmans geëerd op de Amerikaanse televisie in het bijzijn van haar man, enkele piloten, en ook Paul Shipe, helemaal rechts op de foto.



I've Got a Secret, 1958
 — (l to r)
 John Chernosky,
 Martin Minnick,
 Anne Brusselmans,
 host Garry Moore,
 Stanley Lepkowski,
 Julien Brusselmans,
 and Paul Shipe.

Paul Shipe overleed op 22 januari 1992 te Danville, Pennsylvania op 73- jarige leeftijd. Hij was getrouwd met Regina Zlotorzynski en had 1 zoon Patrick en 2 dochters Jeanne Mayan en Barbara Buschmann.

Zijn dochter Jeanne Mayan schreef het volgende artikel in 1992:

“I wish to inform you of the death of my father, Paul F. Shipe, who died in January. Dad was a quiet man who rarely spoke of his adventures during the war. He saw much suffering. An example of this was the time a Belgian family were killed because of their aid to American airmen. Once in a while though, Dad related his experiences with much animation. We could tell that he had been profoundly affected by all that had happened to him. “When I saw Anne Brusselmans on ‘I’ve got a Secret’ I knew she had written a book about the underground but it has been banned in the United States” he told his family. Anne Brusselmans had written to the producers of the TV show that her secret was she had helped hundreds of American soldiers during the war. Gary Moore and the producers asked her to come to New York City to appear on the show and to remember the names of five soldiers she had helped. Dad was one of them she remembered. So, he went to New York and was on live TV. I can’t remember the year. It may have been 1958 or 1959. He was such a special person. We all miss him greatly.”

Bronnen

Wiel Curfs	interview d.d. 11-11-2017
Joop Geijsen	interview op DVD “Onderaards in oorlogstijd” van J. Silvertant, 2007, deel 1
Joop Geijsen	“Oorlogsduet tussen Zuid en Noord”, 1992, pagina 52-61
Ron Pütz	“Duel in de wolken”, 1994, pagina 58
Martin Middlebrook	“The Schweinfurt Regensburg Mission”, 1983, pagina 191
Paul F. Shipe	National Archives, Escape and Evasion report E&E 237
I’ve got a secret	Amerikaanse TV-show d.d. 12-10-1958
Jeanne Mayan	Air Forces Escape and Evasion Society, vol. 6, nr. 3, page 8, October 1992
MACR	Missing Air Crew Report MACR 661