

STICHTING MENNO VAN COEHOORN

OPGERICHT 18 APRIL 1932 BESCHERMHEER PROF. MR. PIETER VAN VOLLENHOVEN

Secretariaat: Mariaplaats 51, 3511 LM Utrecht, tel. 030 - 231 22 30

E-mail: info@coehoorn.nl, website: www.coehoorn.nl

Commissie Evenementen en Excursies

Voorjaarsexcursie van Stichting Menno van Coehoorn naar Vliegveld Deelen en Bunker Diogenes Arnhem op Zaterdag 6 april 2024

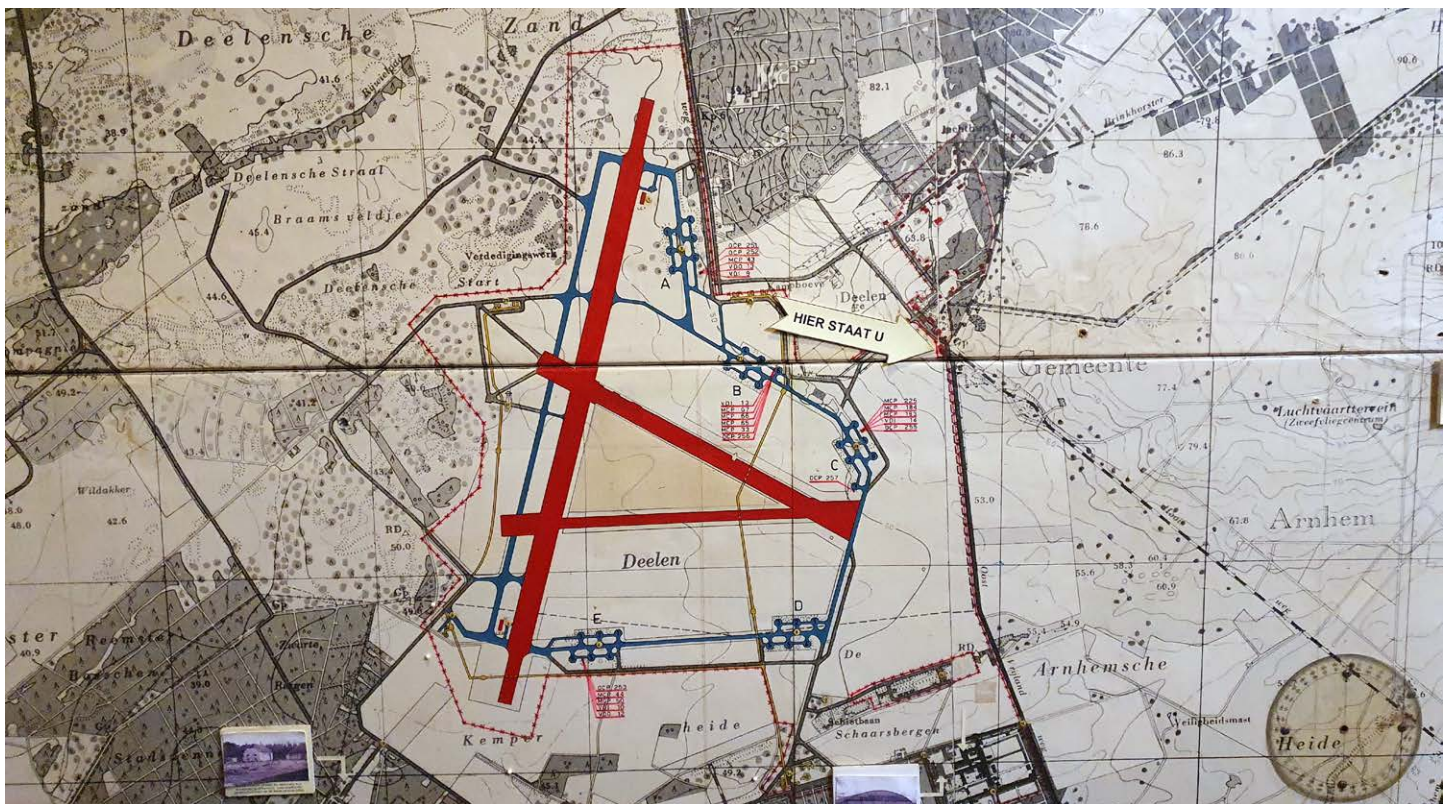


Foto: Raphaël Smid. Kaart van Vliegveld Deelen in het Museum.

Welkom op deze voorjaarsexcursie van de Stichting Menno van Coehoorn met het thema Tweede Wereldoorlog. Vandaag staat de toenmalige Duitse luchtverdediging in Nederland centraal. Al lang voor de oorlog hadden op de Arnhemse Kemperheide, op het bescheiden Arnhemse Vliegterrein luchtvaartpioniers zoals Clement van Maasdijk het publiek verستeld doen staan. Tijdens de Tweede Wereldoorlog had de bezetter snel het vliegveld in bezit genomen en uitgebreid tot een multifunctioneel complex van duizenden hectaren. Er zijn nog veel restanten van die periode waar onder andere in het Museum Vliegbasis Deelen het nodige van te bezichtigen valt. Zoals gebruikelijk gaan we na enkele presentaties rondkijken. Vooral aan de inmiddels lege bunker Diogenes besteden we veel tijd.

Inleiding

De Duitse luchtverdediging om de basis stak complex in elkaar. Het vliegveld is uitgestrekt met banen in verschillende windrichtingen en met uitgebreide operationele- en onderhoudsfaciliteiten. Zo omvangrijk dat er na de oorlog overwogen is om hier de nationale luchthaven te vestigen. Amsterdam maakte om begrijpelijke redenen bezwaar en Albert Plesman, de directeur van de KLM, was ook tegen. Mede omdat hij net in Den Haag een nieuw hoofdkantoor had gebouwd en er ook woonde.

Aan camouflage werd heel veel aandacht besteed: de banen werden groen geschilderd, in de omgeving waren twee schijnvliegvelden aangelegd, waarvan een bij Harskamp. De gebouwen stonden wijd verspreid en waren in “Heimatstil” vormgegeven. Het leken boerderijtjes, maar wel met hele grote deuren en klinkerweggetjes (met witte klinkers in het midden) die leidden naar de rolbanen.

Het hele complex wordt nog steeds door het Ministerie van Defensie gebruikt waardoor een volledige bezichtiging niet mogelijk is.

De Duitse luchtverdediging

De Duitse verovering van Nederland in mei 1940 bood de Duitse Luftwaffe de voordelen van vooruitgeschoven posities voor het offensief tegen Engeland. Tegelijkertijd verschaftte dit extra ruimte voor de bescherming van de strategisch belangrijke gebieden van vooral het Ruhrgebied tegen Britse bombardementen.

Ons land was zowel door de civiele- als de militaire luchtvaart rijkelijk voorzien van vliegvelden. Al aan het einde van de maand mei 1940 begonnen lokale aannemers in opdracht van de bezetter op diverse plaatsen in het land de vliegvelden te voorzien van een verzwaard (beton of klinkers) banenstelsel, voor gebruik door de zwaardere Duitse bommenwerpers. Zo werden Deelen, Eindhoven, Gilze-Rijen, Leeuwarden, Schiphol, Soesterberg en Twente aanzienlijk uitgebreid en geschikt gemaakt voor verspreide opstelling van honderd of meer bommenwerpers.

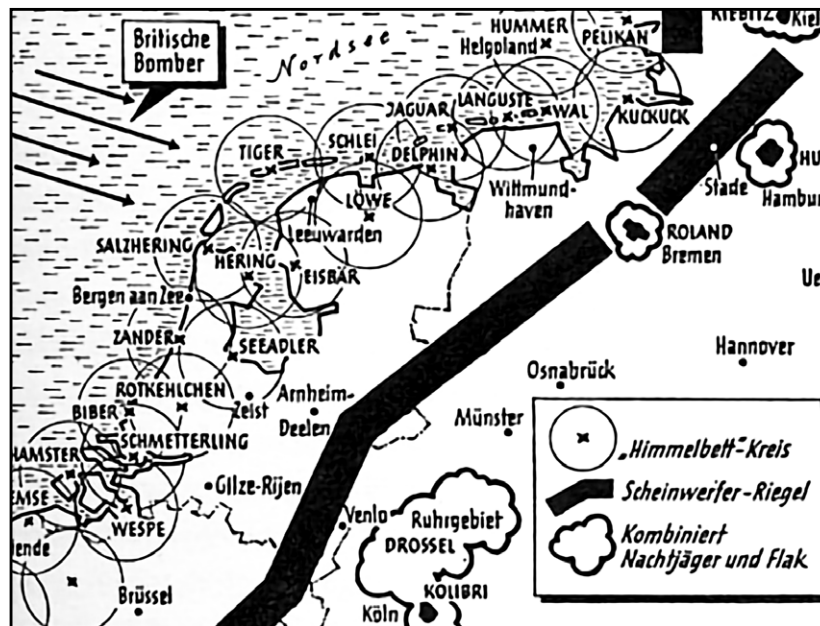
De Luftwaffe was aanvankelijk sterk gericht op het ondersteunen van de snelle opmars van de Duitse troepen door België en Frankrijk en daarna op de aanval op Engeland. De Duitse luchtmacht verkreeg het luchtoverwicht boven Engeland uiteindelijk niet, en beperkte zich tot hevige bombardementen, waarbij aan Duitse zijde hevige verliezen geïncasseerd werden. In de zomer van 1941 richtte de aandacht zich op de inval in Rusland en begon een periode, waarin de Duitse en Britse luchtmachten een zekere mate van pariteit boven West-Europa hadden. Dat betekende dat beide partijen zowel offensieve bombardementsvluchten uitvoerden, maar tegelijkertijd de luchtverdediging van het eigen grondgebied niet konden verwaarlozen.

De Royal Air Force had al aan het begin van de Tweede Wereldoorlog ondervonden dat bombardementsvluchten naar Duitsland bij daglicht grote verliezen opleverden, aangezien de Duitse jagers een enorm voordeel hadden. Begin 1940 schakelde de Britse luchtmacht over op nachtvluchten. De Duitse luchtverdediging kon daar aanvankelijk weinig tegenoverstellen. Met zoeklichten kon men de bommenwerpers proberen te ‘vangen’ en met luchtafweergeschut proberen neer te schieten. De Duitse kant probeerde met tweemotorige vliegtuigen bij nacht de aanstormende bommenwerpers tegemoet te treden.

De invoering van radar verhoogde de effectiviteit van de Duitse luchtverdediging. Eerst, doordat de radar de zoeklichten behulpzaam was om de bommenwerpers sneller te ‘vangen’. In een latere fase kwam er betere apparatuur, die de Duitsers in staat stelde om tegelijkertijd een binnenkomend doel te volgen alsook een eigen nachtjagers naar het doel te ‘praten’. De elektronische oorlogvoering werd steeds belangrijker, bijvoorbeeld toen de Britten aluminium snippers (Chaff) gingen uitgooien om de Duitse radars blind te maken. Daar werd dan weer wat op gevonden, enz. De Duitse nachtjagers kregen kleine radars aan boord, zodat zij bij een onderschepping het laatste stuk zelfstandig konden uitvoeren.

De Amerikaanse Army Air Force kwam in 1943 de gelederen versterken met de zwaarbewapende viermotorige bommenwerpers en de komst van jagers die de luchtvlotten gedurende het gehele traject konden beschermen.

Daarmee keerde het tij zich tegen de Duitsers. De Amerikanen vlogen doorgaans overdag, de Britten – ook met viermotorige bommenwerpers – hielden het op nachtvluchten.



Eigenaar n.n., Radarstations Himmelbett-kart

De Luftwaffe bouwde de aanvankelijk experimentele ‘nachtjacht’ uit tot een steeds groter wordende organisatie, die los stond van de traditionele structuren. De bevelvoering over de dag- resp. de nachtoperaties beruiste in verschillende handen. Zo werden de dag-operaties aangestuurd vanuit Gilze-Rijen en Schiphol, terwijl de nachtjacht vanuit Zeist werd ingezet. De steeds omvangrijker geworden nachtjacht-organisatie verspreidde zich over het gehele Duitse gebied van Denemarken, Nederland, Noord- en Midden-Duitsland en Noord-Frankrijk. De commandovoering over de nachtjachtdivisies in die gebieden vond plaats vanuit Zeist, waar een grote bunker genaamd: ‘Cäsar’ verrees. De divisie die in Nederland opereerde was inmiddels verhuisd naar Schaarsbergen, waar een operationeel commandocentrum kwam voor de bevelvoering over zowel de dag- als de nachtoperaties. Ook daar verrees een nog grotere bunker: ‘Diogenes’.

Vanaf het najaar van 1943 was de Duitse luchtmacht in het defensief gedrongen, zo sterk zelfs, dat in september 1944 besloten werd om het commandocentrum van de divisie in Schaarsbergen over te plaatsen naar de omgeving van Berlijn. De ontruiming van Diogenes was al gaande toen op 17 september 1944 de operatie Market Garden de verdere ontmanteling en vernieling bespoedigde.

Fliogerhorst Deelen

De vliegbasis Deelen was al die bezettingsjaren gebruikt als uitvalsbasis en pleisterplaats voor bommenwerpers en jagers van allerlei types. De uitbreiding van het gebied voor de verspreiding van de vliegtuigen en voor munitie-opslag had ook hele stukken van het park De Hooge Veluwe opgeslokt. Er verschenen kampementen, zoals het Klein en het Groot Heidekamp (Heidelager). Rondom het vliegveld verschenen diverse opstellingen voor lichte-, middelzware- en zware (8,8 cm.) luchtafweergeschut. De geallieerden bombardeerden het vliegveld diverse keren; aanvankelijk kleinschalig en meer als speldenprikjes, maar in 1944 was het tweemaal overdag en een keer ’s nachts raak met honderden bommenwerpers die het veld met hun bommen omploegden. De Duitse vliegtuigen verdwenen van het veld. Er werden nog enkele korte gras-strips gemaakt, maar in april 1945 was het voor de Duitsers onhoudbaar, wat gepaard ging met de nodige vernielingen aan het complex.

De bunker Diogenes

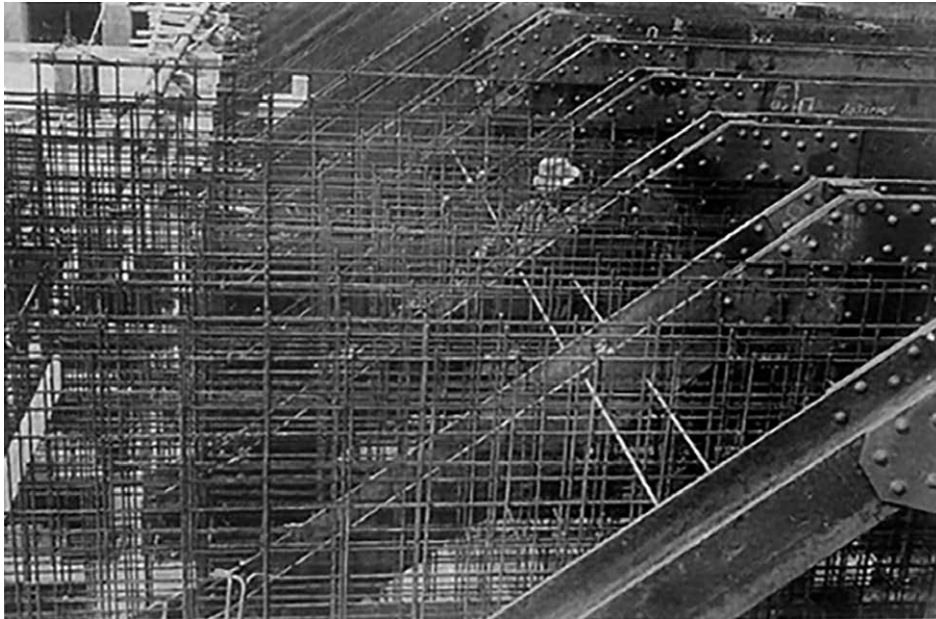
Historie

In de zomer van 1941 begon de 1e Jagddivision (later 3e Jagddivision) in een metselwerkgebouw op het terrein van het Sanatorium aan de Koningsweg. De divisie was belast met de luchtverdediging in een sector die Nederland,

Noord-België en het Ruhrgebied omvatte. Eind 1942 begon men met de bouw van de bunker (Diogenes II), waarvan de oplevering ergens eind 1943 plaats vond. De bunker was slechts operationeel tot September 1944, toen de Duitsers besloten het hoofdkwartier naar Duisburg te verleggen. Nog tijdens de verhuizing begonnen de luchtlandingen (Market Garden) en besloot de Luftwaffe om de belangrijkste ruimtes in de bunker te laten springen.

Uitvoering

Het is aannemelijk dat de Luftwaffe een luchtaanval als grootste dreiging voor Diogenes voor zag. Om het risico op uitval bij luchtaanvallen te verkleinen was Diogenes “stevig” uitgevoerd. De muren zijn aan de onderzijde 3,40 meter dik en lopen aan de buitenzijde enigszins taps toe naar boven. Het dak van de belangrijkste ruimte in de bunker (de Kampfraum genoemd had een inhoud van 31 x 15 x 13 m.) was “slechts” 2,80 meter dik. De rest heeft 3,60 meter dak. Het verschil zit hem in de uitvoering van het dak. In het dak van de Kampfraum zijn 21 stalen frames ingegoten die ook nog eens met betonijzer aan elkaar zijn verbonden. Het “gewone” dak bestaat zoals bij een normale Ständige Duitse bunker uit gewapend beton gelegen op een reeks parallelle I-profielen. Rondom de bunker ligt een dikke betonnen plaat, de Zerschellerplatte, die moest voorkomen dat bommen onder de bunker terecht konden komen. Tevens was de begane grond van de bunker verzonken in de grond. Aan de oostzijde is een (organiek) dagverblijf gebouwd. De uitvoering was een stuk lichter maar met 70 cm buitenmuren en 40 cm binnenmuren nog steeds zwaar. De bunker is als type niet uniek, vergelijkbare bunkers zijn in Stade (Sokrates)(DU) en Gedhus (Gyges)(DK) gebouwd. Tevens zijn er lichtere uitvoeringen gebouwd in Döberitz (Dädalus)(DU), Metz (Minotaurus)(FR) en München-Oberschleißheim (Minotaurus)(DU). Al deze werken hebben in principe dezelfde grondvorm.



Collectie Elmer Bosman: Het dak van Diogenes tijdens de bouw

Zelfvoorzienend

De bunker was geheel zelfvoorzienend en moest het in geval van alarm kunnen functioneren. Hiertoe waren een aantal belangrijke functies onder beton gebracht:

- de watervoorziening, een grote Wasserbehälter waarin bijna 100 ton water kon worden opgeslagen en een pompruimte voor noodgevallen,
- centrale verwarming met een hele grote kolenkelder,
- trafo om hoogspanning van buitenaf naar een werkspanning om te zetten,
- een motor/generator om bij uitval van externe spanning, zelf de meest kritieke systemen te voeden,
- de bunker was geheel gasdicht en alleen te betreden via gassluizen.

Daarnaast waren de vele telefoon- en telexverbindingen in gescheiden kabelgoten naar buiten gerouteerd. Zelfs het gemetselde telefoonkabel-huisje van Diogenes-I werd verbunkert en aangesloten op Diogenes via een betonnen goot. Om gegevensverlies bij uitval van belangrijke verbindingen te beperken werden deze verbindingen in parallel ook via de ether verzonden/ontvangen, kosten nog moeite werden gespaard.

Realisatie van de luchtverdediging

Aan het begin van de oorlog was er geen sprake van een gecentraliseerde luchtverdediging. Dag- en Nachtjacht was gescheiden en de eenheden waren zelf verantwoordelijk voor het opstellen van een eigen luchtbeeld in de toegewezen sector. De dagjagers werden geleid vanuit Schiphol ondersteund door de Duitse Luchtwachtdienst (die viel onder de LuftGau)

De nachtjacht begon met enkele losse stellingen en later werd een keten van zoeklicht- en radarstellingen gebouwd. De verantwoording voor het luchtbeeld lag bij het Geschwader. Vervolgens ging men over tot groepjes van radarstellingen onder één commando, een Nachtjagd Raumführer.

De scheiding tussen dag- en nachtjacht bleek niet heel efficiënt en in 1943 besloot men uiteindelijk beide onder één commando te brengen. De logische plek hiervoor was natuurlijk Diogenes, daar kwam alles onder één dak.

Diogenes was de schakel tussen de Staf en Operationele eenheden. Haar taak was:

- het opstellen van een duidelijk luchtbeeld,
- het aansturen van eigen (nacht-)jagers ter bestrijding van vijandelijke eenheden,
- informatievoorziening over het luchtbeeld aan derden,

Hiertoe werden in Diogenes alle gegevens van de diverse bronnen samen op één grote kaart geprojecteerd. De officieren in Diogenes konden daarmee zelfs bij uitval van een bron (bijv. door vijandelijke storing) toch nog een gewogen beslissing nemen over de manier waarop de eigen eenheden werden ingezet.

Al met al heeft deze bunker van 39.000 m³ beton en heel veel tonnen staal slechts 9 maanden dienst mogen doen. Ondanks de poging om Diogenes te springen en de naoorlogse verbouwingen ten spijt is er nog genoeg te zien in de bunker.

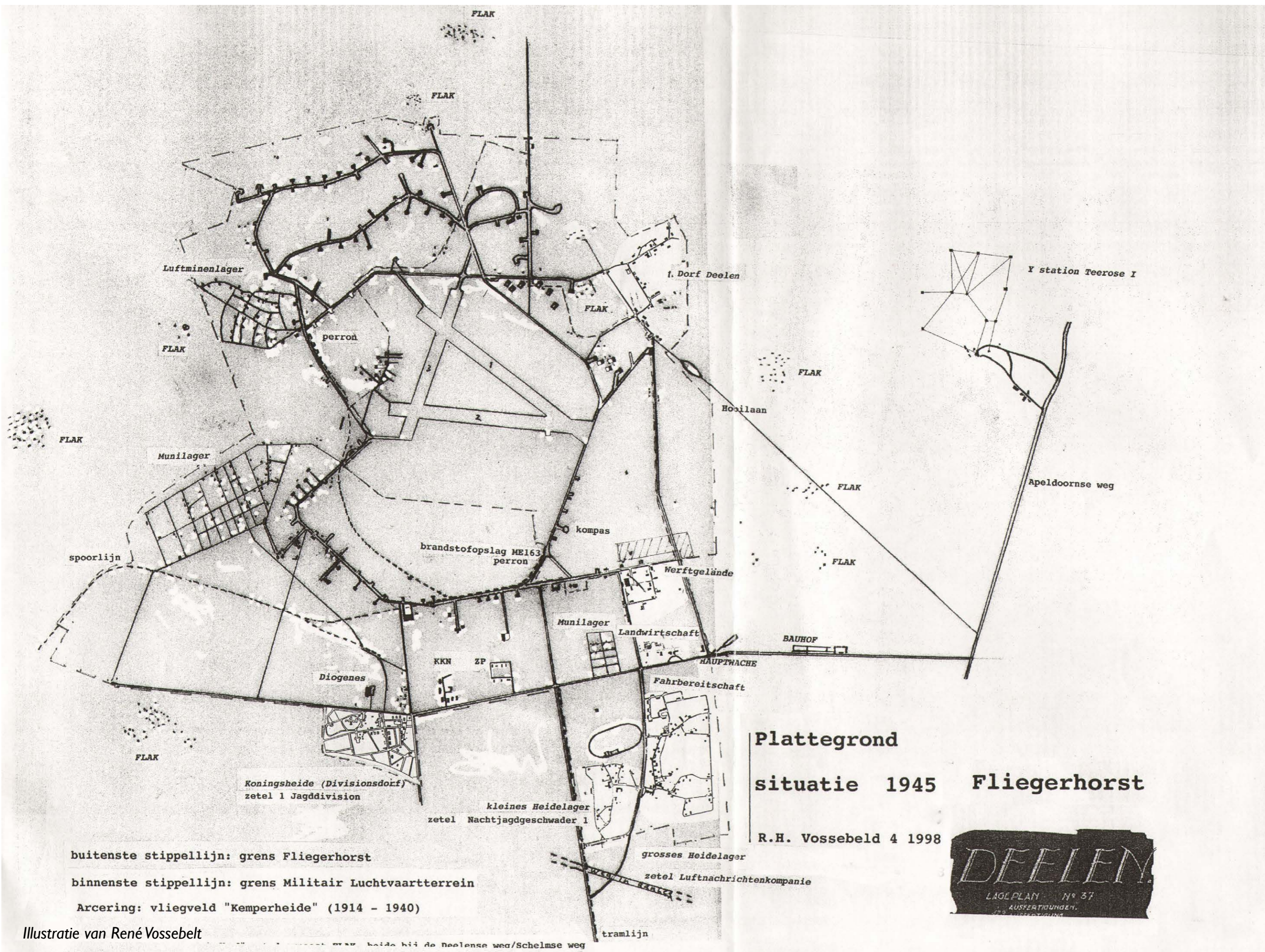


Foto: Raphaël Smid, het noodaggregaat

Teerose-1 en Teerose-2

Om bommenwerpers en jachtvliegtuigen effectief te leiden had de Luftwaffe het zogeheten Y-systeem ontwikkeld. Door gebruik te maken van uitgezonden en ontvangen radiosignalen was het mogelijk de eigen gevechtsvliegtuigen te peilen, te leiden en met de vlieger contact te onderhouden. De toen beschikbare radarsystemen konden geen onderscheid maken tussen vriend en vijand. Het Y-systeem gebruikte hiervoor 12 m hoge, houten torens, waar op de hoogste etages de apparatuur en de bediening waren ondergebracht. Een Y-eenheid, een Teerose, beschikte meestal over 5 of 6-torens, coördinatie- en evaluatiegebouwen en faciliteiten voor de 200 man/vrouw personeel nodig voor een permanente beschikbaarheid. Mede met dit Y-systeem werden, volgens Duitse meldingen, in augustus 1943 een 230 geallieerde bommenwerpers uitgeschakeld.

Eén toren kon één vliegtuig begeleiden en vanwege de mogelijke interferentie moest het aantal torens per locatie beperkt blijven. In Diogenes waren 80 telefoonlijnen gereserveerd voor de Y-eenheden. In de omgeving van



buitenste stippellijn: grens Vliegerhorst
 binnenste stippellijn: grens Militair Luchtvaartterrein
 Arcering: vliegveld "Kemperheide" (1914 - 1940)

Illustratie van René Vossebelt

**Plattegrond
 situatie 1945 Vliegerhorst**

R.H. Vossebelt 4 1998



Koningsheide (Divisionsdorf)
 zetel 1 Jagddivision

kleines Heidelager
 zetel Nachtjagdgeschwader 1

grosses Heidelager
 zetel Luftnachrichtenkompanie

Y station Teerose I

Apeldoornse weg

Hooilaan

1. Dorf Deelen

BAUHOF

HAUPTWACHE

Fahrbereitschaft

Landwirtschaft

Munilager

Werftgelände

kompas

brandstofopslag ME163
 perron

Diogenes

KKN ZP

perron

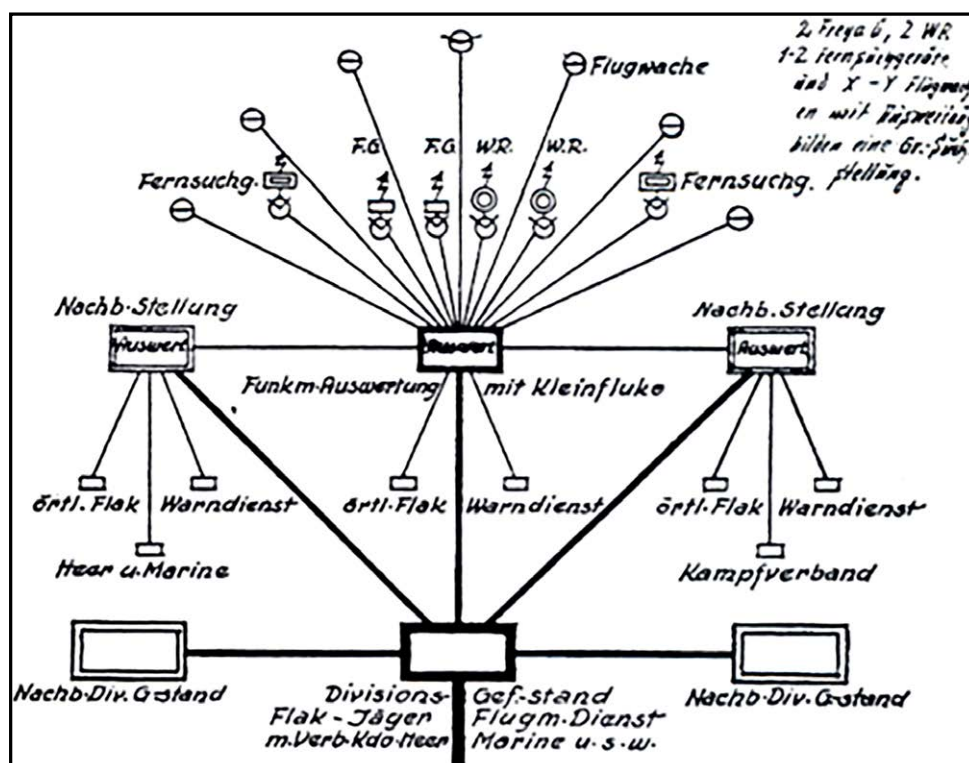
Luftminenlager

Munilager

spoorlijn

tramlijn

Deelen bevond Teerose-1 zich op Terlet en de latere Teerose-2 zich even ten noorden van Velp. Van de beide Teerosen-constructies is amper iets overgebleven, alleen op het zweefvliegveld Terlet is er nog iets te herkennen.



Collectie Elmer Bosman

Heidekamp 1 en 2

Voor al het personeel en de ondersteunende diensten was ook accommodatie nodig. Hiervoor werden wijd verspreid in een parkachtig landschap “dorpjes” in de bekende “Heimatstil” gebouwd. Huisjes met luiken en zadeldaken met pannen. Lieflijk en schilderachtig zo op het eerste gezicht. Bij zorgvuldig kijken werd duidelijk dat muren op de begane grond 70 cm dik waren, de luiken van dik staalplaat en de zolders waren loos. Bij de bezichtiging is een nadere inspectie niet mogelijk.

In de nabije omgeving waren er ook nog wel enkele meer kleinschalige accommodaties.

De archeologie van het Luftnachrichtenlager nabij Diogenes II

Direct na 15 mei 1940 begon de Duitse Luftwaffe in Nederland met het inrichten van faciliteiten voor de ondersteuning van de luchtslag om Engeland en de voorbereiding op de invasie van het Verenigd Koninkrijk. De vliegeniers moesten de Britse Royal Airforce op de knieën krijgen en het absolute luchtoverwicht zien te behalen om dit te bewerkstelligen. Vliegerhorst Deelen betrof het grootste Duitse vliegveld op Nederlands grondgebied met een oppervlakte van circa 4000 hectare. Het enorme complex bestond niet alleen uit een kern met start en landingsbanen, *Liegeplätze* en aanverwanten structuren, maar bijvoorbeeld ook uit vele luchtafweerstellingen, legeringscomplexen, radar- en radiopeilstellingen en munitiedepots. Tijdens de oorlog werd door de bezetter nagenoeg voortdurend gewerkt aan verbetering en uitbreiding van de terreinen.

Een van deze uitbreidingen vormde het *Luftnachrichtenlager* (latere kamp Koningsweg Noord) aan de huidige Koningsweg in Schaarsbergen. In maart 1944 werd dit Lager met zes legeringsgebouwen en een kantine met bioscoop opgeleverd. Het was bedoeld voor de huisvesting van *Nachrichtenhelferinnen* die werkzaam waren in de 580 meter ten westen van dit terrein gelegen *Diogenes II* (*Grossraumgefechtstand Diogenes*), het gevechtscenarium van de 1. en later 3. *Jagddivision*. Lang bleven deze *Helferinnen* niet in hun nieuwe onderkomen.

Nog voor Operatie Market Garden was een groot deel van de gebouwen ontruimd en waren de bewoners verplaatst naar andere locaties. In 2020 bleek tijdens archeologisch onderzoek dat de sporen van het Lager en objecten van deze vrouwen echter nog steeds in grote aantallen op het terrein aanwezig waren.

Het Luftnachrichtenlager op de schop

Nadat de Nederlandse krijgsmacht het terrein aan de Koningsweg had afgestoten, zijn herontwikkelingsplannen voor het terrein gemaakt. Onder de naam ‘Buitenplaats Koningsweg’ werd het complex vervolgens omgevormd tot ‘culturele enclave’; een plaats waar kunst en landschap, wonen en werken, erfgoed, natuur en bijzondere architectuur hand in hand gaan. Niet alleen de bestaande gebouwen werden onder handen genomen, ook de bodem moest hiervoor flink op de schop. Dit bleek een mooie kans om op een unieke locatie archeologisch onderzoek uit te voeren.



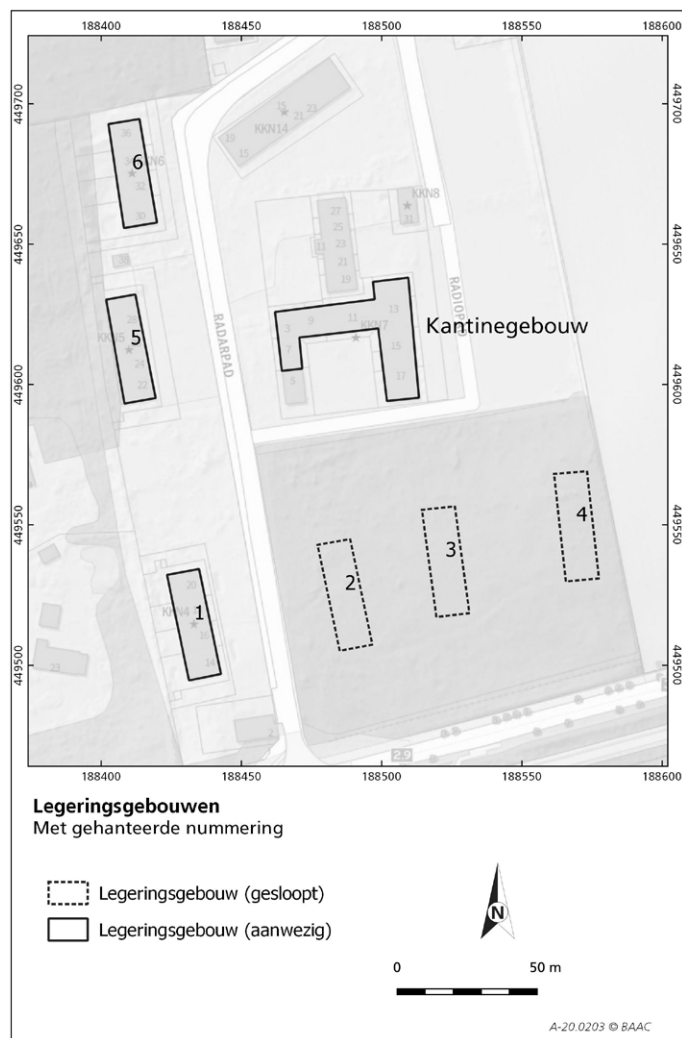
Foto: Nick Warmerdam Lichtpunktwerfer

In 2020 en 2021 zijn door BAAC alle graafwerkzaamheden ten behoeve van munitieopsporingswerkzaamheden en de aanleg van ondergrondse infra op de locatie van het *Luftnachrichtenlager* (Kamp Koningsweg Noord) en het *Angestelltelager* (Zeven Provinciën) archeologisch begeleid. Het onderzoek leverde een grote hoeveelheid sporen, maar vooral vondstmateriaal, op. Deze restanten dateren uit verschillende gebruiksfases en geven een bijzondere inkijk in het gebruik van het gebied, maar vooral het dagelijks leven in en rondom de legeringsgebouwen.

Een sterk gelaagd militair landschap

De meeste sporen hebben niet geheel onverwacht een relatie met het *Luftnachrichtenlager* en de huisvesting van de *Luftnachrichtenhelferinnen*. Ten oosten van de Radarweg zijn de funderingen van de drie gesloopte legeringsgebouwen opgegraven en in kaart gebracht. De funderingen bleken nog zeer goed herkenbaar. Dat gold ook voor de op het terrein aanwezige hemelwaterafvoeren, wateropslag en riolering waarvan de gemetselde bezinkputten en leidingen door het hele terrein gevolgd konden worden.

Rondom de bouwwerken lagen afval- en dumpputten. Laatstgenoemde lagen vooral nabij de nog bestaande gebouwen en bleken materiaal te bevatten die tijdens, maar ook vlak na de oorlog waren achtergelaten. Op basis van het vondstmateriaal is een deel van het dagelijks leven van de hier gelegeerde vrouwen te reconstrueren, net als hun dagelijkse diensttaken. In deze kuilen zijn veel drank- en frisdrankflessen, verpakkingen, kachelas en gebroken vaatwerk aangetroffen, maar ook een groot aantal verzorgingsproducten zoals lippenstift en make-updoosjes, vrouwelijk schoeisel, langspeelplaten, kleurige speldjes en knopen en aanzienlijk veel decoratieobjecten zoals vaasjes, borden en beeldjes. Opvallend was verder de vondst van een onderdeel (de koker zonder lamp of lens) van een *Lichtpunktwerfer*, afkomstig uit de *Gefechtsstand* van *Diogenes II*. Een dergelijke ‘werper’ werd gebruikt om een lichtpuntje op de *Hauptlagekarte* te projecteren en zo vliegbewegingen aan te geven. Een van de vrouwen heeft hier dagelijks mee gewerkt en waarschijnlijk talloze toestellen geprojecteerd. Waarom het hier is achtergebleven, is niet duidelijk. Mogelijk was het kapot, ging het om een reservedeel, bleef het bij de ontmanteling achter of diende het als instructiemateriaal.



Afbeelding: Nick Warmerdam / BAAC

Verder werd vastgesteld dat het complex na het vertrek van de *Luftnachrichtenhelferinnen* gedurende verschillende fases een nieuwe functie kreeg en in gebruik bleef. Rondom de drie legeringsgebouwen ten oosten van de Radarweg en ten noorden van de Koningsweg lagen zeker 32 Duitse schuilgaten of *Deckungslöcher*. De bezetter heeft deze in de periode tussen 17 september 1944 en april 1945 aangelegd. Na de oorlog hebben ze als afvalputten gefungeerd. In vrijwel alle mangaten lagen tussen het afval Duitse en geallieerde uitrustingsstukken en bovenmatig veel vondstmateriaal dat aan Duitse en enkele geallieerde voertuigen gerelateerd kan worden. Lansens van snijbranders, steeksleutels van groot formaat en een sleutel van een haakse slijper kunnen op een mogelijke reparatiewerkplaats duiden. Gezien de historie van de plek ligt ontmanteling echter meer voor de hand. Deelen fungeerde na de bevrijding als *Demob Vehicle Park*. Op dit *Park* waren vooral gedemobiliseerde Canadese voertuigen aanwezig, maar ook beschadigde Duitse exemplaren. De Canadese militairen hebben de legeringsgebouwen waarschijnlijk ook bewoond of als kantoren gebruikt. Het is dan ook niet vreemd dat de militairen het nog aanwezige Duitse materiaal uit de gebouwen en de omgeving hebben verzameld en samen met het eigen afval in de nog openliggende kuilen en nieuw gegraven afvalputten hebben gegooid.

Deelen na 1945

Demobilisatie Dump Deelen

Na de capitulatie in vertrok het Eerste Canadese Leger naar huis en parkeerde al het materiaal op Vliegveld Deelen. Het ging niet alleen om meer dan 37.000 voertuigen, maar ook om veldhospitals, werkplaatsen en alles wat een leger nog meer nodig heeft. Alles werd verspreid opgesteld op en rondom het vliegveld.

Na een paar maanden onderhandelen kocht de Nederlandse Staat het overgebleven Canadese materieel. Voertuigen werden zo mogelijk gerestaureerd. Wat onbruikbaar bleef werd geveild als schroot. Van wat bruikbaar ging een deel naar overheidsdiensten zoals het leger, zowel hier als in Indië, de brandweer, de PTT enz.

Een (omvangrijk restant) werd verkocht aan voor de wederopbouw essentiële bedrijven. De RAI vond dit concurrentievervalsing en eiste verkoop via importeurs en andere leden van de brancheorganisatie. Al snel kwamen er allerlei kantoortjes en verkopers op het vliegveld.

Een dergelijke, schijnbaar vrij beschikbare, overvloed in een tijd van gebrek en schaarste zet de deur open voor diefstal en fraude door burgers en personeel. Er kwam al snel een hek om de dump en generatoren (uit de eigen dump?) zetten een spanning van 1.000 volt op het ijzeren hek. Ongelukken bleven niet uit.



Collectie Museum Deelen, Vliegveld Deelen als dump plek voor overtollig legermateriaal

De Koninklijke Luchtmacht

Na 1950 nam de Koninklijke Luchtmacht het vliegveld weer in gebruik en werd het de thuisbasis voor opeenvolgende squadrons met opeenvolgende typen vliegtuigen, zowel straaljagers als ook de Groep Lichte Vliegtuigen. In de jaren zestig kwam er ook een operationeel logistiek squadron en de opleiding tot helikoptervlieger.

Van 1973 -1995 was Deelen de thuisbasis van het Helikopter Demoteam The Grasshoppers.

In 1995 werd de basis gesloten en werd Deelen een Militair Luchtvaartterrein. Af en toe in gebruik als Forward Operating Base. Na de sluiting van de vliegbasis Soesterberg werd Deelen een basis zonder permanent gelegerde eenheden. Helikopters van de Koninklijke Luchtmacht komen hier regelmatig voor de training van personeel van de Koninklijke Landmacht (Luchtmobiele Brigade uit de Oranje Kazerne) voordat het op missie wordt uitgezonden.

Museum Vliegbasis Deelen

Ditmuseum, een vrijwilligersorganisatie, is een initiatief van de Stichting Dutch Aircraft Examination Group die de achtergebleven resten van omgekomen piloten wil bergen en een graf geven. Voorafgaand aan een berging vinden uitgebreide studies en onderzoek plaats. Bij berging worden ook vondsten gedaan. Veel heeft betrekking op de Duitse nachtjagers en Deelen zodat een locatie voor onder te brengen van documentatie en expositie van vondsten voor de hand lag. Zie ook hun website www.museumdeelen.nl



Beide foto's Raphaël Smid, overzichten Museum Vliegveld Deelen

© 2024 Stichting Menno van Coehoorn.

Gebruik van teksten en foto's uitsluitend na schriftelijke toestemming vooraf, van de St. Menno van Coehoorn en of de auteurs.

Teksten o.a. van:

Elmer Bosma (Diogenes), Kees Neisingh (Duitse luchtoorlog), Nick Warmerdam (Archeologie), Jeroen Wijgerse (Vliegveld Deelen)
Willem Reijnders (verbindende teksten),

Literatuur en bronnen:

Documentatiecentrum Stichting Menno van Coehoorn
Willem H. Tiemens, Facetten van de slag om Arnhem, Weesp 1984

Foto's en afbeeldingen:

Documentatiecentrum Stichting Menno van Coehoorn
Raphaël Smid, Elmar Bosman, Rene Vossebelt, Nick Warmerdam, Kees Neisingh, Museum Deelen

Redactie: Comm. CEE - Raphaël Smid

Opmaak: Peter Zwijnenburg – St.MvC

Druk: Drukkerij Grootendorst Woerden