

DIEDERICH'S FLUGZEUGBAU IN DOETINCHEM 1942-1944

Arno Landewers

In de loop van 1942 wist Walter Diederichs, de eigenaar van Diederichs Flugzeugbau uit Emmerich in Duitsland, zijn bedrijf sterk uit te breiden. Diederich Flugzeugbau opende een tweede vestiging in bezet Nederland en betrok de gebouwen van Nemaho in Doetinchem (20 km noordelijk van Emmerich). De vestiging in Doetinchem werd al snel vele malen groter dan de vestiging in Emmerich, er werkten tussen 1942 en 1944 honderden mensen aan de productie van onderdelen voor Messerschmitt en reparaties van onder meer DFS 230 zweefvliegtuigen en Bücker Bü 131 Jungmann lesvliegtuigen. De gerepareerde Jungmanns werden ingevlogen vanaf vliegveld Groenendaal bij Doetinchem.

Walter Diederichs

Walter Diederichs werd op 26 februari 1900 geboren in Wuppertal-Barmen, Duitsland. Na baantjes als autoverkoper en assistent van zijn vader (die blikslager was) richtte hij in 1929 de "Diederichs & Co. Kommanditgesellschaft" op, aanvankelijk gevestigd in Bochum, later in Dortmund. Helaas vermeldt de geschiedenis niet waar deze firma zich precies mee bezig hield; feit is wel dat Diederichs & Co ten onder ging door financiële malversaties van de "Co". De luchtvaart carrière van Diederichs begon hierna toen hij dienst nam bij de marine, waar hij een vliegopleiding kreeg en diende bij de Seefliegerabteilung. Rond deze tijd behaalde hij ook het zweefvliegbrevet en een licentie als zweefvlieg instructeur.

In november 1941 richtte Diederichs de gelijknamige Flugzeugbau op, gevestigd in Emmerich, welke zich aanvankelijk richtte op de productie van lichtmetalen onderdelen voor vliegtuigen. Er werden twee kleine werkplaatsen gepacht: de voormalige *Nationalsozialistische Fliegerkorps* (NSFK)-Reparaturweft en een ruimte van de Germania Ölwerkeⁱ. Begin dat jaar was er een krediet van RM (Reichsmark) 50000,- (Hfl. 37500,-) aangevraagd (en toegekend) bij de Bank der Deutschen Luftfahrt om de aanschaf van machines te bekostigenⁱⁱ. Voorwaarde voor het krediet was een eigen bijdrage in de bedrijfsmiddelen van RM 20000,-. Walter Diederichs was niet onbemiddeld: hij verklaarde RM 80000,- als eigen kapitaal bezitten en was samen met zijn 2 zusters eigenaar van 4 huizen in Wuppertal-Barmen (totale waarde RM 127800,-), zodat deze investering geen probleem was. Begin 1942 moeten de ideeën rond uitbreiding zijn ontstaan, in april 1942 meldt het *Reichsluftfahrtministerium* (RLM) aan Diederichs dat er goedkeuring is verleend aan de ingebruikname van de fabriekshal van Nemaho in Doetinchem voor de reparatie van DFS 230 zweefvliegtuigen en het daarvoor vervaardigen van onderdelen. Walter Diederichs investeerde vervolgens nog eens RM 60000,- uit eigen middelen om de uitbreiding te financierenⁱⁱⁱ.

Nemaho

In 1920 moest in Doetinchem een pand voor een elektromotoren fabriek worden gebouwd. De plaatselijke NV Houthandel G.J. Horsting kwam bij deze gelegenheid in contact met de firma Hetzer in Weimar, Duitsland, fabrikant van gelijmde houtspanten. Hetzer was patenthouder van een methode waarbij met behulp van dunne buigzame planken en een speciale lijm (gebaseerd op caseïne) zware gebogen spanten konden worden geconstrueerd.

Horsting en Hetzer kwamen overeen een gezamenlijke fabriek voor gelijmde spanten op te richten, de "NV Houthandel voorheen G.J. Horsting, zich bedienende van de naam Eerste Nederlandsche Maatschappij voor Houtconstructies", in de wandeling Nemaho genoemd. In 1921 leverde Nemaho het eerste bouwwerk af: een kerk in Enschede. De Delftse werktuigbouwkundige H.E. Deleth werd directeur toen in 1934 Houthandel Horsting Nemaho verkocht. De eerste buitenlandse order kwam in 1935: een hangaar op vliegveld Hato op Curaçao. In 1939 werd de fabriekshal te klein, en na een kapitaal injectie van de Zaanse houthandel William Pont NV werd begonnen met de nieuwbouw van een fabriekshal op een terrein aan het Zaagmolenpad in Doetinchem, enkele honderden meters verwijderd van het oude pand en gelegen aan de Oude IJssel. De nieuwe bedrijfshallen hadden een oppervlakte van 6700 m², het volledige terrein besloeg 37500 m^{2iv}. Niet lang na de aanvang van de Duitse bezetting kreeg Nemaho opdracht een verwoeste hangaar op vliegveld Eindhoven te herbouwen. Deleth weigerde aanvankelijk de opdracht met als argument dat het bedrijf zo druk met order was bezet dat er geen nieuwe opdrachten konden worden aangenomen. Na dreiging met beslaglegging en arrestatie werd de hangaar toch gebouwd, echter in een zodanig slechte kwaliteit dat al binnen een jaar reparaties moesten worden uitgevoerd om instorting te voorkomen.

Eind 1941 kwam de nieuwe fabriekshal aan het Zaagmolenpad gereed. Nemaho heeft maar twee maanden van het nieuwe onderkomen gebruik kunnen maken; waarschijnlijk in maart of april 1942 werd Deleth meegedeeld dat de Duitse bezetters de gebouwen vorderden om plaats te bieden aan de vestiging van Diederichs Flugzeugbau. Het is niet duidelijk hoe de plannen voor vestiging van Diederichs in Doetinchem zijn ontstaan. Mogelijk heeft het incident met de Eindhovense hangaar ook een rol gespeeld; Nemaho was het eerste bedrijf in Doetinchem dat met vordering te maken kreeg.

Verder was Doetinchem niet onbekend in Emmerich: tijdens de jaren 30 waren er diverse Nederlanders uit de grensstreek werkzaam in Emmerich, en de Geldersche Tramweg-Maatschappij (GTM) onderhield een dienst tussen Doetinchem en Emmerich.

Diederichs Flugzeugbau in Doetinchem

Tijdens een bespreking in Doetinchem op 12 juni 1942 werd overeengekomen dat Diederichs Flugzeugbau de gebouwen op 6 juli in gebruik zou nemen^v. Nemaho werd financieel gecompenseerd: jaarlijks werd Hfl. 18000,- (RM 24000,-) aan pacht betaald (waarbij het

RLM aantekende dat dit zeer gunstig was omdat het om een volledig nieuw, modern en zeer geschikt pand ging); tevens werd Nemaho eenmalig Hfl. 93546,- betaald om de terug verhuizing naar het oude pand te bekostigen. De oude fabriek was inmiddels verkocht voor sloop, maar de werkzaamheden waren nog niet begonnen. Deleth vond deze vergoeding te gering, hij wees er tijdens de bespreking op dat er onder meer een nieuwe opslag voor hout en verffaciliteiten moesten worden gebouwd. Er werd hem daarom ook een krediet bij de Aero-Bank (welke kredieten verleende aan Diederichs) vestiging in Den Haag aangeboden^{vi}.

Inderdaad werd kort na 6 juli 1942 Diederichs Flugzeugbau actief in Doetinchem; in augustus werkten al 75 mensen in de fabriek. De bedoeling was dat aan het eind van het jaar 12 DFS 230's per maand konden worden gerepareerd; in augustus zou worden begonnen met 3 exemplaren. Opvallend is dat het RLM vaste prijzen voor reparatie van een DFS 230 betaalde: RM 7000,- per machine, waarbij de winst 7% was (dus RM 490,-)^{vii}. De in 1941 aangeschafte frees, draai- en boormachines werden in juli en augustus vanuit Emmerich naar Doetinchem overgebracht^{viii}. Deze machines werden ingezet voor productie van onderdelen voor de Messerschmitt hoofdvesting in Augsburg^{ix}. De opbrengsten hiervan waren zeer profijtelijk en vertegenwoordigden het grootste aandeel in de omzet.

Eind december 1942 werkten er in de vestiging Doetinchem van Diederichs Flugzeugbau 176 mensen, waaronder 15 vrouwen; hiervan waren 125 mensen productiemedewerkers. In Emmerich waren op dat moment 7 mensen werkzaam. Het jaar 1942 werd afgesloten met een winst van ruim RM 16650,- op een totale omzet van RM 525100,-; de zaken liepen dus onmiddellijk goed. In een verslag van een bezoek van een delegatie van de Aero-Bank op 29 juli 1943 wordt vermeld dat er ruim 120 mensen werkzaam zijn in de productie; en dat naast reparaties van zweefvliegtuigen ook vleugels worden gerepareerd voor Fokker. Dezelfde delegatie bezocht ook “een privévliegveld in een ander stadsdeel” dat voor Diederichs gevorderd was. De bedoeling was het veld voor invliegwerk te gaan gebruiken en uit te breiden.

Vliegveld Groenendaal

Het “privévliegveld” was vliegveld Groenendaal, gelegen aan de noordoostelijke zijde van Doetinchem, tussen de wijk de Vijverberg en het bosgebied Slangenburg. Toen de Doetinchemse uitgever Cees Misset in 1936 een Koolhoven F.K. 43 aanschafte, de PH-CMD, besloot hij een standplaats voor het toestel vlak bij huis te creëren. Op zijn initiatief waren in het genoemde gebied enkele projecten gerealiseerd die in de crisisjaren voor broodnodige arbeid zorgden. Zo werden een kanovijver, een wielervedsteg en een openluchtwembad aangelegd. Er werd geen half verricht: op zowel de wielervedsteg als in het wembad werden regelmatig internationale wedstrijden gehouden.

Op zondagmiddag 6 april 1936 landde onder grote

belangstelling de PH-CMD voor de eerste keer op Groenendaal^x. Het toestel werd ingezet voor de Eerste Nederlandsche Luchtrecclame Maatschappij NV, een volle dochter van Uitgeversmaatschappij C. Misset NV. Onder de vleugels van het geheel rode toestel stond “Misset Vakbladen”, en dat was dan ook de enige luchtrecclame die met de PH-CMD werd gemaakt, het toestel werd vooral ingezet voor pleziervluchtjes, rondvluchten en het gaf acte de présence tijdens festiviteiten in de omgeving^{xi}.

In november 1936 nam de Doetinchemsche Zweefvliegclub de Grunau 9 (ESG) PH-53 in gebruik. Er werden vanaf Groenendaal lierstarts met het toestel gemaakt. Naast de PH-CMD en PH-53 zullen weinig vliegtuigen gebruik hebben gemaakt van het vliegveldje. Tijdens de officiële opening op 2 en 3 mei 1936 waren KLM Fokker F.VII PH-ACJ, de NLS Pander PH-AIB en Cierva C.30A PH-HHH aanwezig^{xii}. Het zweefvliegen werd tijdens de mobilisatie stilgelegd, terwijl de PH-CMD door de LVA gevorderd werd, en op 10 mei 1940 waarschijnlijk verbrandde in de Koolhoven fabriek op Waalhaven.

Dat het vliegveld in de loop van 1943 door de Duitse bezetters is gevorderd blijkt uit een notariële akte, waarmee de op het vliegveld aanwezige hangaar op 8 april 1943 werd overgedragen van de Eerste Nederlandsche Luchtrecclame Maatschappij NV in liquidatie aan de NV Natuurzwembad Groenendaal. De akte vermeldt dat “de hangaar, staande nabij “Groenendaal” op terrein van de heer H.J. Veenink [...] indertijd gebouwd [werd] door en voor rekening van de Luchtrecclame Maatschappij”. Misset was ook eigenaar van de NV Natuurzwembad Groenendaal, de overdracht vond dan ook plaats zonder dat er geldstromen op gang kwamen en had ongetwijfeld te maken met weigering van uitbetaling aan bedrijven in liquidatie van de bij vorderingen gebruikelijke vergoeding.

Vliegveld Groenendaal werd na de vordering voorzien van een kleine militaire bezetting. In de buurt van het vliegveld waren al eerder zoeklichten en luchtafweer geplaatst, dit had echter niets met het vliegveld te maken (de bosrijke omgeving en de aanwezigheid van verblijfsruimte bood een hiervoor aantrekkelijke combinatie).

Uitbreiding van de activiteiten

Vanaf 1943 werd Diederichs Flugzeugbau ook ingezet voor reparaties van Bücker Jungmanns. Dit verliep wellicht via Fokker. Emil Meinecke, al sinds het einde van de Eerste Wereldoorlog in dienst bij Fokker en op dat moment hoofd van het Fokker invliegbedrijf voor Bücker Bestmanns op Hilversum^{xiii}, ging regelmatig naar Doetinchem om vanaf Groenendaal gerepareerde Jungmanns in te vliegen. Uit bewaard gebleven afrekeningen die Diederichs aan het RLM stuurde kan in ieder geval worden opgemaakt dat er in juni 1943 al minimaal 5 Jungmanns in reparatie waren. Dezelfde afrekeningen laten ook zien dat er in de loop van 1943 reparatie werkzaamheden werden uitgevoerd aan

diverse typen zweefvliegtuig van de NSKF (Akaflieg Mü 13; DFS Weihe; Gövier; Kranich; Olympia en Grunau Baby), allen in bescheiden aantallen (van de Grunau Baby's het meeste: 6). Niet uit te sluiten is dat deze toestellen in de werkplaatsen in Emmerich zijn gerepareerd.

De reparaties aan de DFS 230's bleven de hoofdmoot van het werk: eind 1943 kwamen er maandelijks wel 25 tot 30 machines binnen, die in groepjes van 5 of 6 werden geleverd aan Diederichs. Een lijst met ter reparatie aangeboden DFS 230's tussen augustus 1943 en januari 1944 telt meer dan 100 toestellen. De vliegtuigen werden per trein vanuit Duitsland aangevoerd, afgeladen op het kleine station aan de Wijnbergseweg in Doetinchem (aan de westkant van de Oude IJssel) en opgeslagen bij Houthandel Horsting (vlak bij de panden van Diederichs).

Diederichs Flugzeugbau was het enige bedrijf waar aan de lopende band zweefvliegtuigen werden gerepareerd; eind 1943 concludeerde het RLM dat deze "industriële" werkwijze zeer effectief was, van hogere kwaliteit dan reparaties in de NSFK werkplaatsen en ervoor zorgde dat vliegtuigen die voorheen afgeschreven zouden worden nu ook gerepareerd werden^{xiv}. Afgaande op ordernummers kan worden geconcludeerd dat er tussen augustus 1942 en september 1944 een kleine 350 DFS 230's en ongeveer 100 Bücker Jungmanns bij Diederichs moeten zijn gerepareerd.

In februari 1944 ontstonden korte tijd financiële problemen doordat het RLM een rekening (totaal Hlf. 140000,-) nog niet betaald had. Diederichs moest bij de Aero-Bank aankloppen om de salarissen te kunnen betalen^{xv}.

Om aan personeel 'voor de zweefvliegtuigbouw' te komen werd door Diederichs geadverteerd in een aantal door Misset uitgegeven bladen^{xvi}. Het administratieve personeel van Diederichs bestond voor het grootste deel uit Duitsers, maar op de werkvloer waren voornamelijk Nederlanders actief. Er zou op geringe schaal sabotage zijn verricht door het doorsnijden van kabels in het besturingssysteem van DFS 230's. Dit overigens volgens naoorlogse verklaringen, er zijn echter geen geschreven bronnen die dit bevestigen. Dat er niet altijd even loyaal werd gewerkt blijkt uit de instelling van extra politiebewaking bij Diederichs op 29 april 1943 in verband met onrust rond stakingen die zich vanuit Twente over delen van Gelderland uitbreidden. Aanleiding was de aankondiging dat alle militairen van de Nederlandse krijgsmacht in krijgsgevangenschap moesten terugkeren. De staking werd binnen een dag gebroken na zware Duitse repressie, waaronder afkondiging van standrecht.

September 1944

De ongeorganiseerde Duitse terugtocht rond de razendsnelle bevrijding van België begin september 1944 (met als hoogtepunt 4 september, "dolle dinsdag") leidde tot grote concentraties van Duitse

troepen in en rond Doetinchem. Deze werden namelijk aan de grens tegengehouden, het eigen volk mocht de wanordelijke en ontredderde groepen soldaten niet zien. Nadat vanaf 8 september het gemeentelijk gasbedrijf wegens beperkte kolenvoorraad per dag maar enkele uren gas kon leveren, viel op 17 september de stroom uit in Doetinchem. Dit had alles te maken met het begin van operatie Market-Garden, waarbij geallieerde parachutisten landden bij onder meer Arnhem en Nijmegen in een poging de grote rivieren over te steken. De stroomverbinding met de centrale in Nijmegen werd verbroken, en dit zou zo blijven tot na de bevrijding. Er werd weliswaar overgeschakeld op alternatieve aanvoer, maar dit leverde bij lange na niet genoeg stroom op. De ingekwartierde Duitse troepen (waaronder ook nog richting Arnhem oprukkende SS-eenheden kwamen) en "geëvacueerde" NSB-gezinnen uit het westen legden ook nog eens onevenredig veel beslag op het beperkte aanbod van elektriciteit.

Op de dag dat operatie Market-Garden begon, werd door de Nederlandse regering in Londen opgeroepen tot een algemene spoorwegstaking, waaraan onmiddellijk gehoor werd gegeven. Onder deze omstandigheden zagen vrijwel alle bedrijven geen andere mogelijkheid de poorten te sluiten. Rond deze tijd besloot de nazi-top om alle vliegtuigbouw activiteiten in Nederland stop te zetten, wat ook een abrupt einde betekende van de vliegtuigreparaties bij Diederichs. Vrijwel onmiddellijk werden de fabriekshallen van Diederichs Flugzeugbau ingezet als reparatiewerkplaats voor militaire voertuigen. Begin september 1944 was in Doetinchem al een reparatiewerkplaats van de Wehrmacht ingericht in de werkplaats van de Geldersche-Tramweg Maatschappij (GTM), vlak bij de panden van Diederichs. Na enkele luchtaanvallen werd in oktober uitgeweken naar een papierfabriek, en waarschijnlijk werd toen ook het fabriekscampus van Diederichs in gebruik genomen. Het kan nog enige tijd geduurd hebben tot de op dat moment aanwezige vliegtuigen konden worden afgevoerd; er zijn berichten dat dit pas in februari 1945 gebeurde. Waarschijnlijk werkte de reparatiewerkplaats voor militaire voertuigen onder de vlag van Diederichs Flugzeugbau^{xvii}.

Op 7 oktober 1944 bombardeerden honderden RAF bommenwerpers Emmerich, waarbij in het kader van een actie om de Duitse olieproductie lam te leggen de vestiging van Germania Ölwerke het hoofddoel was. Meer dan 95% van het stadje werd verwoest, waarbij kan worden aangenomen dat de activiteiten van de lokale vesting van Diederichs Flugzeugbau ook tot een eind kwamen.

Eind september 1944 werd vliegveld Groenendaal beschoten door jachtbommenwerpers. Op 13 oktober 1944 viel er een bom nabij het vliegveld, waarbij 3 Duitse militairen gewond raakten. Het is niet duidelijk of het vliegveld of de luchtafweer batterijen het doelwit vormden. Op 5 februari 1945 volgde een zwaardere aanval, in de omgeving van het vliegveld vielen ongeveer 60 bommen, waarbij woonhuizen werden

vernield en 3 bewoners omkwamen.

Rond deze tijd werden in de bossen rond Doetinchem V-1 en/of V-2 raketten opgeslagen. Dit zou de geruchten kunnen hebben gevoed dat Diederichs Flugzeugbau was betrokken bij fabricage van onderdelen voor deze wapens. In de archieven is hier geen bevestiging voor gevonden.

Het einde

Op maandag 19 maart 1945 verschenen vroeg in de ochtend 30 Engelse Hawker Typhoon jachtbommenwerpers boven Doetinchem. De toestellen waren van 193, 197 263 en 266 squadron, gestationeerd op de vliegstrip bij Mill. In twee aanvallen op lage hoogte werd 14,2 ton aan brisantbommen op het complex van Diederichs Flugzeugbau geworpen, ook werden raketten gebruikt. Hierbij waren voltreffers, waarbij 3 doden vielen (2 inwoners van Doetinchem en een Duitse militair) en de panden verwoest werden. Er werden ook stukken luchtafweer aangevallen, onder meer nabij vliegveld Groenendaal. Tijdens een poging luchtafweer geschut op de molenberg aan de Oude IJssel uit te schakelen vielen twee bommen in de Doetinchemse binnenstad, waarbij 11 doden vielen.

Uit een fotoverkenning, nog diezelfde dag uitgevoerd, bleek dat de panden van Diederichs Flugzeugbau met de grond gelijk waren gemaakt.

Op 21 maart en 23 maart 1945 vielen er opnieuw, maar op veel grotere schaal, bommen op Doetinchem. Hierbij werd het centrum vrijwel geheel vernield en vielen in totaal meer dan 170 doden. Het bombardement van 23 maart betrof een vergissing: het doel waren de nabijgelegen Duitse stadjes Anholt en Isselburg^{xviii}, over het bombardement van 21 maart zijn diverse theorieën. Op 1 april bereikten Canadese troepen Doetinchem, nadat ze op 28 maart vanuit Duitsland de Achterhoek waren binnengekomen, en op 2 april was de laatste Duitse tegenstand gebroken.

Het terrein waarop de panden van Diederichs Flugzeugbau hadden gestaan kwam weer beschikbaar voor Nemaho, dat de panden herbouwde (zonder de karakteristieke toren op het portiersgebouw), en tot aan het faillissement eind 2009 was Nemaho er gevestigd. In de gebouwen zijn nu enkele kleinere bedrijven gevestigd.

Ondanks naspeuringen is het niet gelukt het lot van Walter Diederichs te achterhalen.

Het vliegveld Groenendaal heeft in april 1945 nog kort dienst gedaan als basis voor Austers van de RAF. Tussen 12 en 17 april was hier het 661 AOP squadron te vinden dat uit Grave afkomstig was. Op de 16de arriveerde uit Gilze-Rijen het 657 AOP squadron, dat al de 21ste doortrok naar Otterlo. Hoewel de landingscirkel er nog tot in de jaren 50 heeft gelegen is het vliegveld sinds 1945 niet meer gebruikt. Heden ten dage liggen op het oostelijk deel van het voormalige

vliegveld enkele voetbalvelden, het westelijk deel is natuurgebied. In mei 1995 kwam het voormalige vliegveld nog kort in het lokale nieuws toen directeur van Leeuwen Boomkamp van Ultra Light Nederland (gevestigd op Lelystad) beweerde in onderhandeling te zijn met het gemeentebestuur van Doetinchem over vestiging van een ULV vliegschool op Groenendaal. Al de volgende dag meldde het college van burgemeester en wethouders dat er van onderhandelingen geen sprake was en het starten van vliegactiviteiten vanaf Groenendaal ondenkbaar was.

-
- i Antecedentenonderzoek RLM naar Walter Diederichs, juli 1942 (in Bundesarchiv Berlijn).
 - ii Brief Diederichs Flugzeugbau aan Bank der Deutschen Luftfahrt dd 11 mei 1942 betreffende investeringskrediet (in Bundesarchiv Berlijn).
 - iii Kreditprotokoll Nr. 12 NV Hollandsche Buitenland Bank betreffende Diederichs Flugzeugbau, Den Haag, 16 oktober 1942 (in Bundesarchiv Berlijn).
 - iv Bericht über die Aufstellung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 1942 u. die Prüfung der Bücher der Firma Diederichs Flugzeugbau, Emmerich (verslag van Heinrich Becker, vereid. Bucherrevisor u. Wirtschaftstreuhändler, Emmerich) (in Bundesarchiv Berlijn).
 - v Brief Bank der Deutschen Luftfahrt aan NV Hollandsche Buitenland Bank 30 juni 1942 inclusief verslag bespreking RLM, Diederichs en Nemaho van 12 juni 1942 (in Bundesarchiv Berlijn).
 - vi De Aero-Bank/Bank der Deutschen Luftfahr AG was een in 1940 opgerichte bank welke luchtvaartbedrijven van kredieten voorzag. In september 1941 werden de vestigingen in Amsterdam en Den Haag van de NV Hollandsche Buitenland Bank bijkantoren van de Aero-Bank.
 - vii Kreditprotokoll no. 7 NV Hollandsche Buitenland Bank betreffende Diederichs Flugzeugbau, Den Haag, 5 augustus 1942 (in Bundesarchiv Berlijn).
 - viii Correspondentie rond investeringskrediet voor aanschaf machines tussen Diederichs Flugzeugbau en Bank der Deutschen Luftfahrt mei 1942 (in Bundesarchiv Berlijn).
 - ix Verslag bezoek Aero-Bank NV aan Diederichs 29 juli 1943, opgemaakt Amsterdam 2 augustus 1943 (in Bundesarchiv Berlijn).
 - x Graafschapbode 7 april 1936.
 - xi Misset had als vlieger Hein Bulten in dienst genomen. In de meidagen van 1940 vloog hij een Fokker D.21, na de oorlog was Bulten in dienst bij Avio Diepen en één van de eerste Nederlandse helikoptervliegers op de PH-HAA.
 - xii Verder waren diverse hoogwaardigheidsbekleders aanwezig: o.a. A. Plesman (KLM), H. Wallaardt Sacré (KNVvL), W.M. Van Nijenhoff (Fokker) en C. Kolff (NLS). De Fokker F.VII PH-ACJ bleef t/m 19 mei 1936 staan ter bezichtiging, het toestel werd door P. Noomen naar Schiphol teruggevlogen.
 - xiii Nederland werkt voor de Luftwaffe, deel 3B: Vliegtuigen van Fokker, door Peter Grimm en Wijbe Busing in Bulletin Air War 1939-1945 No.

316 (oktober 2010), Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945.

- xiv Niederschrift über die Prüfungsschlussbesprechung bei der Firma Diederichs Flugzeugbau, Emmerich und Doetinchem, am 15. Dezember 1943 – Abrechnung des Jahres 1942 (in Bundesarchiv Berlin).
- xv Verslag Aero-Bank NV van telefoongesprek met procuratiehouder Mevr. Ria Reinders van Diederichs Flugzeugbau, opgemaakt 14 februari

1944 (in Bundesarchiv Berlin).

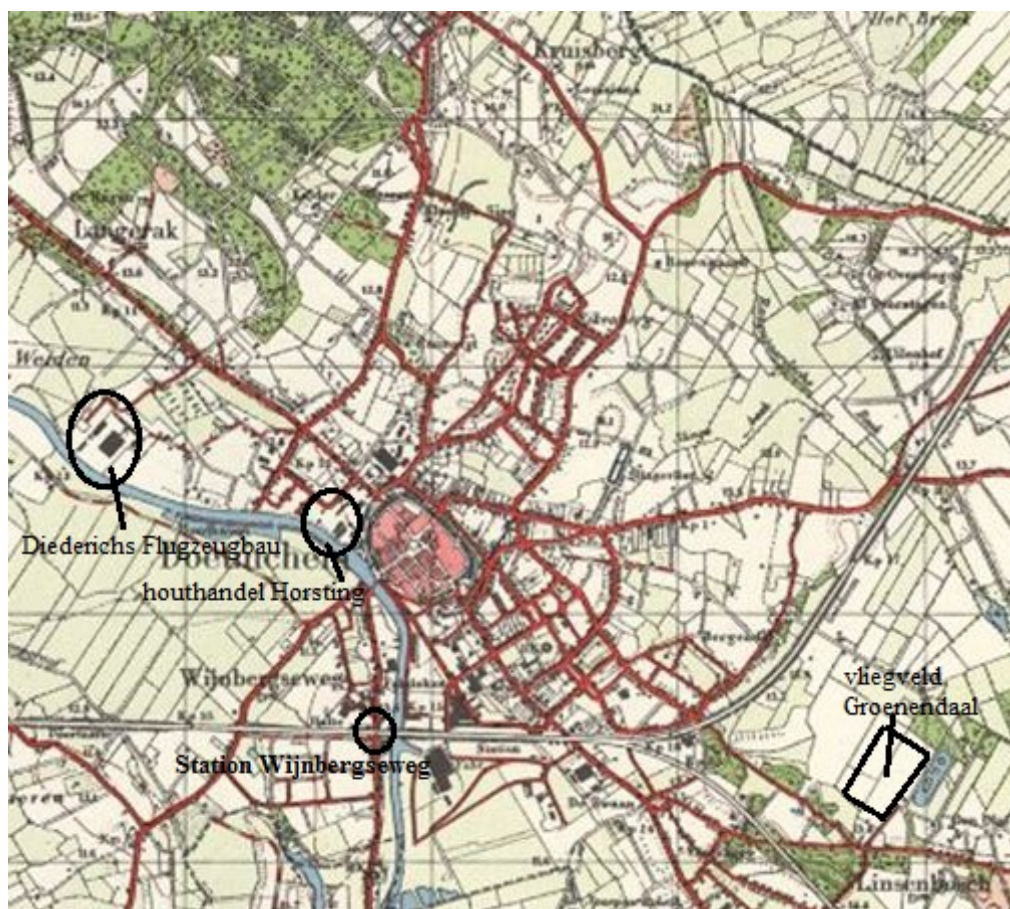
- xvi Huisarchief P.J. Grimm, diverse berichten verzet.
- xvii In een memo van de Aero-Bank Amsterdam aan “Büro Berlin” van 5 januari 1945 over een boekhoudkundige kwestie komt de zinsnede “Zu unserem Schreibens [...] in Angelegenheit der Unterbeteiligung Diederichs” voor (in Bundesarchiv Berlin).
- xviii Trouw, 22 maart 1995.

Naast de in de eindnoten genoemde bronnen is gebruik gemaakt van:

- Doetinchem in oorlogstijd; vijf jaar Duitse bezetting in Doetinchem en Gaanderen 1940/45; I. Volker; Oudheidkundige Kring “Deutekom” en Oudheidkundige Vereniging “Gander”, 1996
- Zestig jaar NEMAHO te Doetinchem; W. van Keulen, in Jaarboek Achterhoek en Liemers 1981, De Walburg Pers/Oudheidkundige Vereniging “De Graafschap”.
- En nooit was het stil....., kroniek van een luchtoorlog, deel 2: luchtaanvallen op doelen in en om Nederland door Gerrit J. Zwanenburg, Koninklijke Luchtmacht, 1990

Met dank aan: Karel Berkhuyzen, Peter Grimm, Hein Jansen en Peter van Kaathoven, Karl Lusink/ARGA

Op <http://www.brooksart.com/Rumbold.html> is een afbeelding van een schilderij van de aanval op 19 maart 1945 op Diederichs Flugzeugbau te vinden. Het torentje van het portiersgebouw is aan een vrije interpretatie onderhevig geweest (vergelijk met foto), de loop van de Oud IJssel op de achtergrond is wel geheel correct.



Globale locaties van de panden van Diederichs Flugzeugbau, houthandel Horsting, vliegveld Groenendaal en het station Wijnbergseweg (ingetekend op een kaartje van Doetinchem uit begin jaren 50).

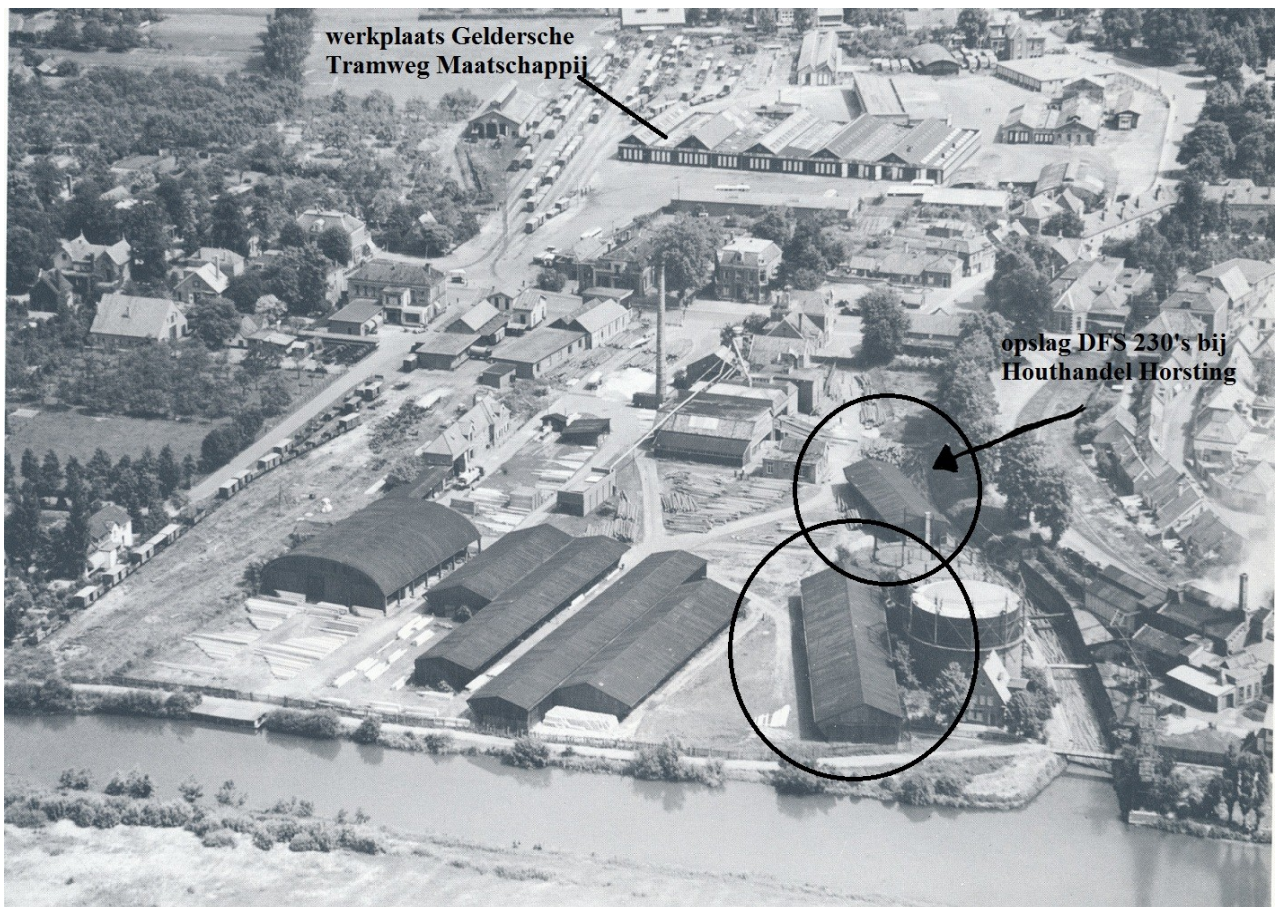


De fabriekshal aan het Zaagmolenpad in Doetinchem, waar tussen juli 1942 en het bombardement van 19 maart 1945 Diederichs Flugzeugbau was gevestigd.

Het Achterhoeks archief bezit drie foto's van DFS 230's in Doetinchem, uit de collectie van J.C.W. Massink. Deze zijn afgedrukt in de papieren versies van dit artikel (*Luchtvaart Historisch Tijdschrift Luchtvaartkennis* van de afdeling Luchtvaartkennis Koninklijk Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart, nummer 1 van 2011 en in (twee foto's) in *Kronyck* juni 2012, het tijdschrift van de Historische Vereniging Deutekom en de Oudheidkundige Verenigingen Salehem en Gander. De foto's tonen de opslag van DFS 230 rompen in bij Horsting, en het vervoer van een DFS 230 op de Wijnbergseweg in Doetinchem.



Bücker Bü 131D Jungmann werknummer 4191 (BG+AY), welke tussen 18 september 1943 en 29 april 1944 in reparatie was bij Diederichs Flugzeugbau.



Vooroorlogse luchtfoto (KLM) van Houthandel Horsting, met aangegeven de schuren (bestemd voor opslag van houtstammen) die werden gebruikt voor de opslag van DFS 230 rompen.

BIJLAGEN

A. Personen

In de financiële documenten komen de volgende namen voor:

Alle rekeningen van Diederichs richting RLM zijn goedgekeurd en getekend door ene **Löffelsender** van Bauaufsicht des RLM. Contacten naar de Aero Bank verliepen via de NV Hollandsche Buitenland Bank, Javastraat 68 in Den Haag via (waarschijnlijk) directeur **Dr. Brunck**, voor de "prüfung" van de boeken kwam ene **Gosejakobs** naar Doetinchem. Later lopen de financiën via het Aero Bank filiaal in Amsterdam, Herengracht 481, directeur **Remnitz**.

In oktober 1943 komen een drietal heren op bezoek in Doetinchem om de financiën te bespreken:

Wirtschaftsprüfer **Dr. Bostel**

RLM Registrationsinspector **Both**

RLM Oberzahlmeister **Dr. Heckhausen**

Ze bezoeken ook vliegveld Groenendaal.

De boekhouding van Diederichs werd in 1941 en een deel van 1942 bestiert door **Dr. Eckermann**, en daarna overgenomen door "Fraulein" **Ria Reinders** uit Emmerich, de boekhouder was Abbing. Eckermann maakte er kennelijk een rommeltje van, pas eind 1943 konden de jaarstukken over 1942 worden ingeleverd, na een flinke stapel correspondentie.

B. Overzicht gerepareerde vliegtuigen Diederichs Flugzeugbau 1942-1944 Doetinchem

Tussen juli 1942 en september 1944 repareerde het Duitse bedrijf Diederichs Flugzeugbau in Doetinchem honderden vliegtuigen, met name DFS230 zweefvliegtuigen en Bücker Jungmann lesvliegtuigen. Uit rekeningen die Diederichs Flugzeugbau aan het Reichs Luftfahrt Ministerium (RLM) verstuurde is onderstaande overzicht samengesteld, waarin per vliegtuigtype het RLM werknummer (het op het vliegtuig aangebrachte staartnummer), (administratieve) dag van binnenkomst en dag van overname (na reparatie) door het RLM zijn gegeven ("Tag der BAL-Übername; BAL = Bau Aufsicht Luftwaffe). Ook is het ordernummer van Diederichs Flugzeugbau gegeven. De overzichten bestrijken helaas niet de gehele periode waarin Diederichs Flugzeugbau actief was in Doetinchem, er zijn gegevens beschikbaar vanaf augustus 1943 tot aan eind juli 1944.

De rekeningen zijn afkomstig uit het Bundesarchiv Berlijn.

Onderstaande figuur geeft een fragment van een door Diederichs aan het RLM verstuurde rekening.

Aufstellung
der im Monat J u l i 1944 übernommenen Flugzeuge.

Lfd.-Nr.	Tag d. Eingangs	Type, Bau- muster u. Werk-Nr.	Tag der BAL-Über- nahme	Uns.Auftrag- nummer	Vorkalk. Gesamt- stunden	Fester Ge- winnbetrag RM
<u>DFS 230</u>						
1	22.10.43	227235	17.7.44	230/226	487,5	336,--
2	2.12.43	227502	7.7.44	230/260	423	336,--
3	3.12.43	130	8.7.44	230/262	467	336,--
4	5.12.43	122200	8.7.44	230/261	450,5	336,--
5	2.12.43	227517	10.7.44	230/263	392	168,--
6	5.12.43	22359	10.7.44	230/264	673,5	336,--
7	5.12.43	130	17.7.44	230/266	605	336,--
8	5.12.43	222323	19.7.44	230/270	507	336,--
9	5.12.43	122889	19.7.44	230/271	436,5	336,--
10	5.12.43	2389	19.7.44	230/272	489,5	336,--
11	5.12.43	2305	19.7.44	230/273	463	336,--
12	5.12.43	221230	17.7.44	230/274	544,5	336,--
13	5.12.43	7488	27.7.44	230/275	494	336,--
14	5.12.43	22166	29.7.44	230/276	454	336,--
15	5.12.43	2227	31.7.44	230/277	534,5	336,--
16	4.12.43	222296	31.7.44	230/293	456	336,--
17	23. 1.44	227428	31.7.44	230/314	320	168,--
<u>Bu 131</u>						
18	26. 6.43	4012	26.7.44	131/05	718	280,--
19	3. 7.43	380	31.7.44	131/17	563	210,--
20	2. 8.43	4081	17.7.44	131/43	577	210,--
21	9. 6.44	614	31.7.44	131/75	684,5	280,--
						6.826,--

DIEDERICHS FLUGZEUGBAU

H. Bräuninger

Es wird hiermit bescheinigt, dass obige Flugzeuge ordnungsgemäß
abgenommen und übernommen sind und die Gewinnbeträge auf Grund
der Vorkalkulation richtig ermittelt wurden.



Verteiler:

- 2 x RM
- 1 x Fi-Bu
- 1 x BAL
- 1 x Aero-Bank
- 1 x Akten.

Overzicht van door Diederichs Flugzeugbau gerepareerde DFS 230's

Tag d. Eingangs	Baumuster u. Werk-Nr.	Tag der BAL-Übername	Uns. Auftragsnummer
27-08-43	122169	08-02-44	230/163
28-08-43	222330	08-01-44	230/168
28-08-43	120169	08-01-44	230/169
28-08-43	120172	10-01-44	230/170
28-08-43	2247	10-01-44	230/172
28-08-43	221262	17-01-44	230/173
28-08-43	122906	20-01-44	230/175
30-08-43	227548	08-05-44	230/210
00-09-43	221220	29-02-44	230/188
00-09-43	125127	21-02-44	230/186
00-09-43	222366	17-01-44	230/174
07-09-43	225446	10-01-44	230/178
08-09-43	225443	26-02-44	230/179
16-09-43	227297	30-01-44	230/182
17-09-43	222273	08-02-44	230/183
17-09-43	227369	19-02-44	230/184
18-09-43	227302	21-02-44	230/185
25-09-43	227553	29-02-44	230/191
28-09-43	227508	10-02-44	230/190
28-09-43	222262	29-02-44	230/192
30-09-43	127038	03-06-44	230/208
30-09-43	127040	05-06-44	230/209
30-09-43	222394	29-04-44	230/212
30-09-43	122165	20-02-44	230/213
30-09-43	227565	24-04-44	230/214
30-09-43	220411	25-04-44	230/215
30-09-43	225404	27-04-44	230/217
30-09-43	222364	29-04-44	230/218
30-09-43	225377	29-04-44	230/219
30-09-43	120151	27-04-44	230/220
30-09-43	25506	24-05-44	230/206
30-09-43	85	24-05-44	230/207
30-09-43	122817	08-05-44	230/211
30-09-43	145	10-05-44	230/216
02-10-43	127031	21-02-44	230/193
04-10-43	100137	02-06-44	230/194
04-10-43	222208	29-02-44	230/195
04-10-43	225492	22-05-44	230/197
04-10-43	221271	24-05-44	230/201
11-10-43	221335	14-06-44	230/221
12-10-43	225510	20-04-44	230/222
14-10-43	225470	04-05-44	230/224
17-10-43	227527	29-04-44	230/223
18-10-43	225378	29-04-44	230/225
22-10-43	227365	10-05-44	230/228
22-10-43	222410	17-05-44	230/229
22-10-43	227235	17-07-44	230/226
23-10-43	120168	08-05-44	230/227
27-10-43	127200	30-12-43	230/161
30-10-43	127022	30-12-43	230/165
02-11-43	225379	30-12-43	230/164
05-11-43	122131	30-12-43	230/166
08-11-43	122168	30-12-43	230/167
09-11-43	127034	25-04-44	230/231
10-11-43	221258	06-05-44	230/232
16-11-43	127238	30-12-43	230/177
16-11-43	122163	22-05-44	230/233
16-11-43	122094	11-05-44	230/234
16-11-43	22236	18-05-44	230/235
16-11-43	25137	18-05-44	230/236
16-11-43	225489	11-05-44	230/239
17-11-43	21276	27-05-44	230/237
17-11-43	21019	17-05-44	230/238
22-11-43	225498	07-06-44	230/246
22-11-43	120397	14-06-44	230/247
23-11-43	227479	18-05-44	230/240
23-11-43	122124	22-05-44	230/241
24-11-43	227530	07-06-44	230/244
24-11-43	227566	22-05-44	230/242
24-11-43	127033	23-05-44	230/243
24-11-43	227568	26-05-44	230/245
25-11-43	227539	09-06-44	230/248
25-11-43	227559	15-06-44	230/249
25-11-43	227561	16-06-44	230/250
25-11-43	227503	16-06-44	230/251
29-11-43	221349	18-06-44	230/252
30-11-43	227526	27-06-44	230/253
30-11-43	227507	18-06-44	230/254
30-11-43	25133	19-06-44	230/255
02-12-43	227452	27-06-44	230/256
02-12-43	227478	27-06-44	230/257
02-12-43	225427	27-06-44	230/258
02-12-43	226259	22-06-44	230/259
02-12-43	227502	07-07-44	230/260
02-12-43	227517	10-07-44	230/263
03-12-43	130	08-07-44	230/262
03-12-43	122200	08-07-44	230/261
04-12-43	222296	31-07-44	230/293
05-12-43	221240	30-06-44	230/267
05-12-43	122177	30-06-44	230/269
05-12-43	22359	10-07-44	230/264
05-12-43	130	17-07-44	230/266
05-12-43	222323	19-07-44	230/270
05-12-43	122889	19-07-44	230/271
05-12-43	2389	19-07-44	230/272
05-12-43	2305	19-07-44	230/273
05-12-43	221230	17-07-44	230/274
05-12-43	7488	27-07-44	230/275
05-12-43	22166	29-07-44	230/276
05-12-43	2227	31-07-44	230/277
07-12-43	122105	04-05-44	230/300
10-12-43	225385	28-01-44	230/142
13-12-43	222403	20-01-44	230/180
15-12-43	2225447	27-01-44	230/141
23-01-44	227428	31-07-44	230/314

Bücker Bü131 Jungmann

Tag d. Eingangs	baumuster u. Werk-Nr.	Tag der BAL-Übername	Uns. Auftragsnummer	aanvullende informatie
26-06-43	4012	26-07-44	131/05	
28-06-43	675	29-01-44	131/07	
29-06-43	6095	29-04-44	131/14	
30-06-43	604	29-01-44	131/15	
30-06-43	4359	29-02-44	131/16	
02-07-43	4024	05-02-44	131/13	
03-07-43	380	31-07-44	131/17	
05-07-43	4004	30-06-44	131/60	
05-07-43	4004	24-04-44	131/18	
08-07-43	4222	29-04-44	131/22	
12-07-43	4066	24-02-44	131/23	
27-07-43	579	31-05-44	131/36	
30-07-43	649	31-05-44	131/37	
02-08-43	596	31-05-44	131/41	
02-08-43	4081	17-07-44	131/43	
04-08-43	4322	31-05-44	131/45	TA+FP
14-08-43	4118	30-06-44	131/49	
16-08-43	341	24-04-44	131/48	CI+AA; ex D-ESLI
09-09-43	4439	30-06-44	131/52	
18-09-43	4191	29-04-44	131/54	BG+AY
25-09-43	4098	30-12-43	131/24	CS+HI
05-10-43	577	30-12-43	131/10	CV+BB
05-02-44	4456	06-07-43	131/20	
09-06-44	614	31-07-44	131/74	

Akaflug München Mü13

Tag d. Eingangs	baumuster u. Werk-Nr.	Tag der BAL-Übername	Uns. Auftragsnummer
06-05-43	57	04-01-44	63/195
10-05-43	81	29-04-44	63/200
02-06-43	1569	12-04-44	63/244

DFS Kranich

Tag d. Eingangs	baumuster u. Werk-Nr.	Tag der BAL-Übername	Uns. Auftragsnummer
09-09-43	180/D95	01-02-44	30/343
20-10-43	1002	07-02-44	30/363
15-09-43	1025	11-01-44	30/345
29-09-43	332	29-01-44	30/351
18-10-43	238/D122	30-12-43	30/356
22-10-43	605	30-12-43	30/358

DFS Olympia

Tag d. Eingangs	baumuster u. Werk-Nr.	Tag der BAL-Übername	Uns. Auftragsnummer
08-11-43	148	18-02-44	70/377
13-09-43	63	29-01-44	70/341
10-12-43	90	20-04-44	70/253

DFS Weihe

Tag d. Eingangs	baumuster u. Werk-Nr.	Tag der BAL-Übername	Uns. Auftragsnummer
01-10-43	95	22-12-43	68/340

Göppingen Gö 4 ("Gövier")

Tag d. Eingangs	baumuster u. Werk-Nr.	Tag der BAL-Übername	Uns. Auftragsnummer
05-10-43	533	30-12-43	61/311

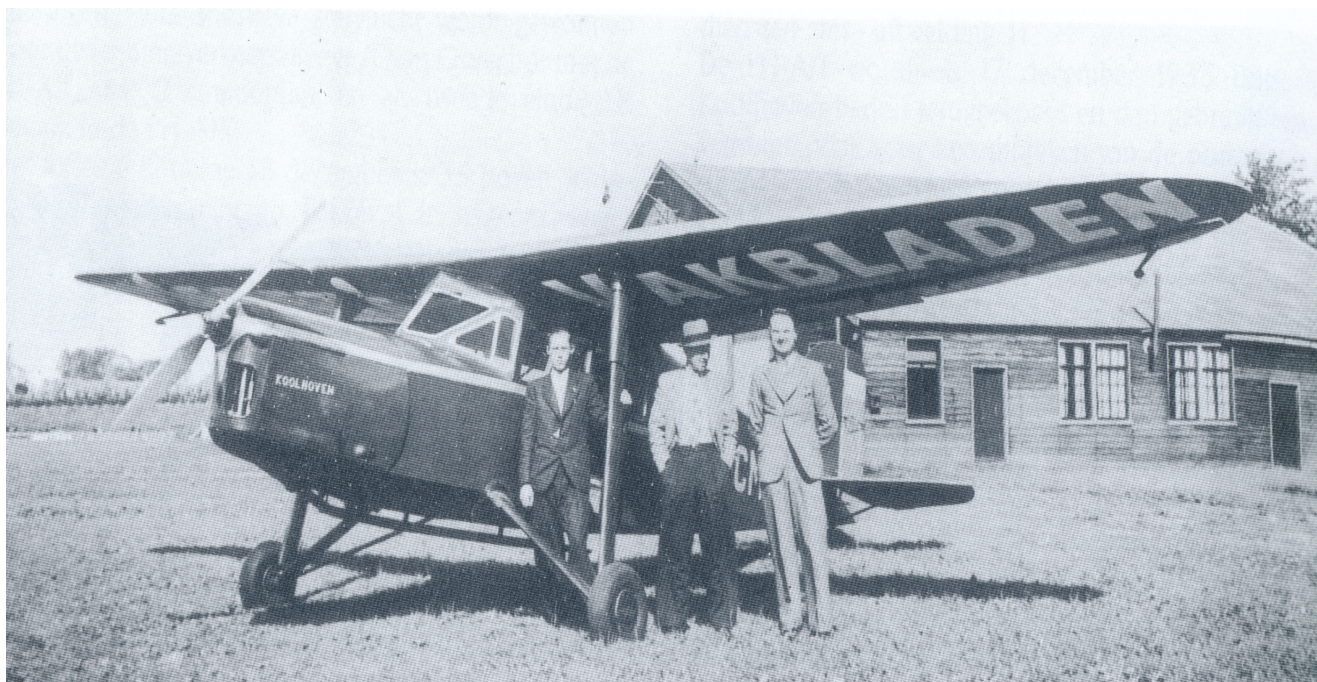
Schneider Grunau Baby IIb

Tag d. Eingangs	baumuster u. Werk-Nr.	Tag der BAL-Übername	Uns. Auftragsnummer
18-10-43	2179	18-01-44	49/364
25-10-43	3125	12-01-44	49/368
18-10-43	01-0332	07-01-44	49/374
01-11-43	2692	29-01-44	49/375
08-10-43	0166	10-12-43	49/354
29-10-43	2320	30-12-43	49/365

C. (gebruikers van) vliegveld Groenendaal



De Misset Koolhoven F.K. 43 PH-CMD, voor de hangaar, waarschijnlijk op Groenendaal.



Nogmaals de PH-CMD; wie herkend het gebouw op de achtergrond?



De Grunau 9 (ESG) PH-53 van de Doetinchemsche Zweefvliegclub



Een niet vliegende gebruiker (scan van een ansichtkaart)

Tot slot enkele foto's van de huidige situatie op de locatie waar tussen 1936 en 1945 het vliegveld Groenendaal in Doetinchem lag. Tegenwoordig is het Westelijk deel van het veld natuurgebied, het Oostelijk deel is in gebruik als voetbalveld (foto's: Doetinchem 13 mei 2010 door Arno Landewers).





D. DFS 230: een korte historie

Arno Landewers

Hoewel de DFS 230 nooit in Nederland is ingezet, speelde het toestel wel een rol in de Nederlandse luchtvaartindustrie tijdens de Duitse bezetting. Naast de honderden DFS 230's die bij Diederichs Flugzeugbau in Doetinchem werden gerepareerd, werd Fokker als onderaannemer ingeschakeld voor de productie van deze toestellen. In Amsterdam werden 348 stel vleugels, 616 ailerons en 190 trimvlakken gebouwd. Reden genoeg voor een korte beschrijving van ontwikkeling en inzet van de DFS 230.

Deutsches Forschungsinsitut für Segelflug

DFS, het Deutsches Forschungsinsitut für Segelflug, kwam voort uit Rhön-Rossitten-Gesellschaft (RRG), dat in 1925 was opgericht om de ontwikkeling van het zweefvliegen te stimuleren. Dat zweefvliegen in die tijd een dergelijke belangrijke rol was toegekend, had alles te maken met het verbod op de ontwikkeling van gemotoriseerde vliegtuigen in Duitsland als nasleep van de Eerste Wereldoorlog. DFS was vooral een wetenschappelijk instituut, met afdelingen voor o.a. meteorologie, aerodynamica en instrumentatie. De afdeling voor ontwikkeling van zweefvliegtuigen stond onder leiding van Hans Jacobs, terwijl Prof. Lippisch een afdeling leidde die zich op de ontwikkeling van staartloze (zweef)vliegtuigen richtte. DFS was gevestigd in Darmstadt-Griesheim, niet ver van de Wasserkuppe in het Rhön gebergte, waar in de beginjaren de experimentele zweefvliegtuigen werden getest.

Hoewel DFS zich aanvankelijk met veel succes richtte op de ontwikkeling van civiele (zweef)vliegtuigen, werd in 1936 de aandacht getrokken van de militaire autoriteiten nadat DFS succesvolle remkleppen voor duikvluchten had ontwikkeld, die ook bruikbaar waren voor duikbommenwerpers.

Ontwikkeling

In 1932 was door DFS een groot zweefvliegtuig gebouwd (de OBS) dat werd gebruikt als vliegend observatorium voor meteorologische waarnemingen. In navolging van experimenten in Rusland, ontstond militaire belangstelling voor zweefvliegtuigen voor troepentransport. Hans Jacobs kreeg de opdracht om op basis van de ervaringen met de OBS een dergelijk zweefvliegtuig te ontwerpen. In 1937 maakte het prototype van dit ontwerp, de DFS 230, de eerste vlucht met Hanna Reitsch aan de stuurknuppel. De DFS 230 was opgebouwd uit een met linnen overtrokken staalbuizen romp. De vleugels bestonden uit een houtconstructie, ook met linnen overspannen, en waren voorzien van spoilers aan de bovenzijde. Naast de vlieger was er plaats voor 9 soldaten in volle bepakking. De zitplaatsen konden verwijderd worden om ruimte te maken voor vracht. Het toestel werd bewapend met een licht machinegeweer aan de rechterzijde van de cabine. De DFS 230 was voorzien van een afwerpbaar onderstel, er werd geland op een ski onder de rompnus, hoewel ook op het afwerpbare onderstel kon worden geland. Latere versies werden o.a. voorzien van een tweede machinegeweer op de romprug, een grotere laaddeur en dubbele besturing.

Productie en inzet

In juli 1939 werd de serieproductie gestart. Aangezien DFS niet over productiefaciliteiten beschikte, werden de toestellen door diverse bedrijven gebouwd onder supervisie van Gothaer Waggonfabrik. De DFS 230 werd gebouwd bij Erla Maschinenwerk in Leipzig, de Hartwich speelgoedfabriek in Sonnenberg (nabij Berlijn), door Bucker en in Tsjechoslowakije door ČKD/BMM en Mráz.

De DFS 230 werd toegevoegd aan de uitrusting van de luchtlandingstroepen, waarbij ieder eenheid 24 combinaties zweef- en sleepvliegtuig kreeg toegewezen. In eerste instantie werd de Junkers Ju 52 ingezet als sleepvliegtuig, maar later ook de Heinkel He 111 en Messerschmitt Me 110 en eenmotorige vliegtuigen als de Henschel Hs 126, Junker Ju 87 en de Avia B.534 (in Duitse handen gevallen na de inlijving van Tsjechoslowakije).

Op 10 mei 1940 beleefde de DFS 230 het debuut op het strijdtoneel toen tijdens de Duitse inval in de Lage Landen het Belgische Fort Eben Emael met behulp van 41 DFS 230's werd overvallen. Hierbij vlogen de al losgekoppelde toestellen overigens over Maastricht (en dat was de enige gelegenheid dat DFS 230's boven Nederland konden worden gezien, hoewel weinigen de toestellen opgemerkt zullen hebben). Een geplande volgende inzet was ongetwijfeld tijdens de nooit uitgevoerde Duitse invasie van Engeland. Maar, een klein jaar later moesten Engelse militairen toch de strijd aanbinden met door DFS 230's afgezette soldaten: op 27 april 1941 deden 1500 Duitse parachutisten in Griekenland een poging Engelse troepen de pas af te snijden door inname van de brug over het kanaal van Korinthe. Een eenheid met genietroepen werd met behulp van DFS 230's aangevoerd. De meest massale inzet van de DFS 230 vond plaats tijdens de Duitse invasie van Kreta op 20 mei 1941; er werden 75 exemplaren ingezet voor de aanvoer van infanterie.

Eind april 1942 werd de DFS 230 uit productie genomen, er waren toen naar schatting ruim 1600 exemplaren gebouwd (andere bronnen spreken zelfs over meer dan 2200 exemplaren). De DFS 230 werd echter nog tot aan het einde van de Tweede Wereldoorlog ingezet.

In de strijd aan het oostfront, welke halverwege 1941 losbarstte, werd de DFS 230 voornamelijk ingezet voor bevoorrading. Toen eind 1941 het Russische leger een offensief startte tegen de uitgeputte en door de strenge winter

verzwakte Duitse troepen raakten twee Duitse steunpunten geïsoleerd: één bij Damjansk en een kleiner bij Cholm. Bij Cholm zaten ongeveer 3500 soldaten omsingeld, in een gebied waar geen bruikbare vliegvelden waren. Voorraden werden per parachute gedropt en per DFS 230 of Gotha 242 (een iets groter type zweefvliegtuig) aangevoerd. De toestellen konden slechts een enkele reis maken, de vliegers werden na aankomst bij de infanterie ingedeeld. Na drie en halve maanden werden de manschappen ontzet door Duitse grondtroepen. Er zijn ook berichten dat de DFS 230 werd ingezet tijdens de bevoorrading van bij Stalingrad omsingelde Duitse legers eind 1942/begin 1943, de officiële Duitse communiqués maken daar echter geen melding van. Het was aan het oostfront gebruikelijk dat DFS 230's werden gebruikt als mobiele werkplaats; bij iedere verplaatsing van vliegende Luftwaffe eenheden werd een met gereedschap en reserveonderdelen volgestopte DFS 230 meegesleept.

De DFS 230 werd ook gebruikt tijdens een aantal spectaculaire speciale operaties. Op 12 september 1943 bevrijdde een Duitse eenheid de Italiaanse dictator Mussolini uit zijn gevangenschap in Gran Sasso in de Italiaanse Alpen, waarbij 12 van remraketten voorziene DFS 230's werden ingezet. Verder werden op 24 mei 1944 24 DFS 230's ingezet tijdens een (vruchteloze) poging de Joegoslavische partizanenleider Tito gevangen te nemen. Een waarschijnlijk laatste offensieve rol voor de DFS 230 was op 21 juli 1944, toen 200 soldaten werden vervoerd naar de Vercors in zuidelijk Frankrijk om een offensief tegen verzetsstrijders te ondersteunen.

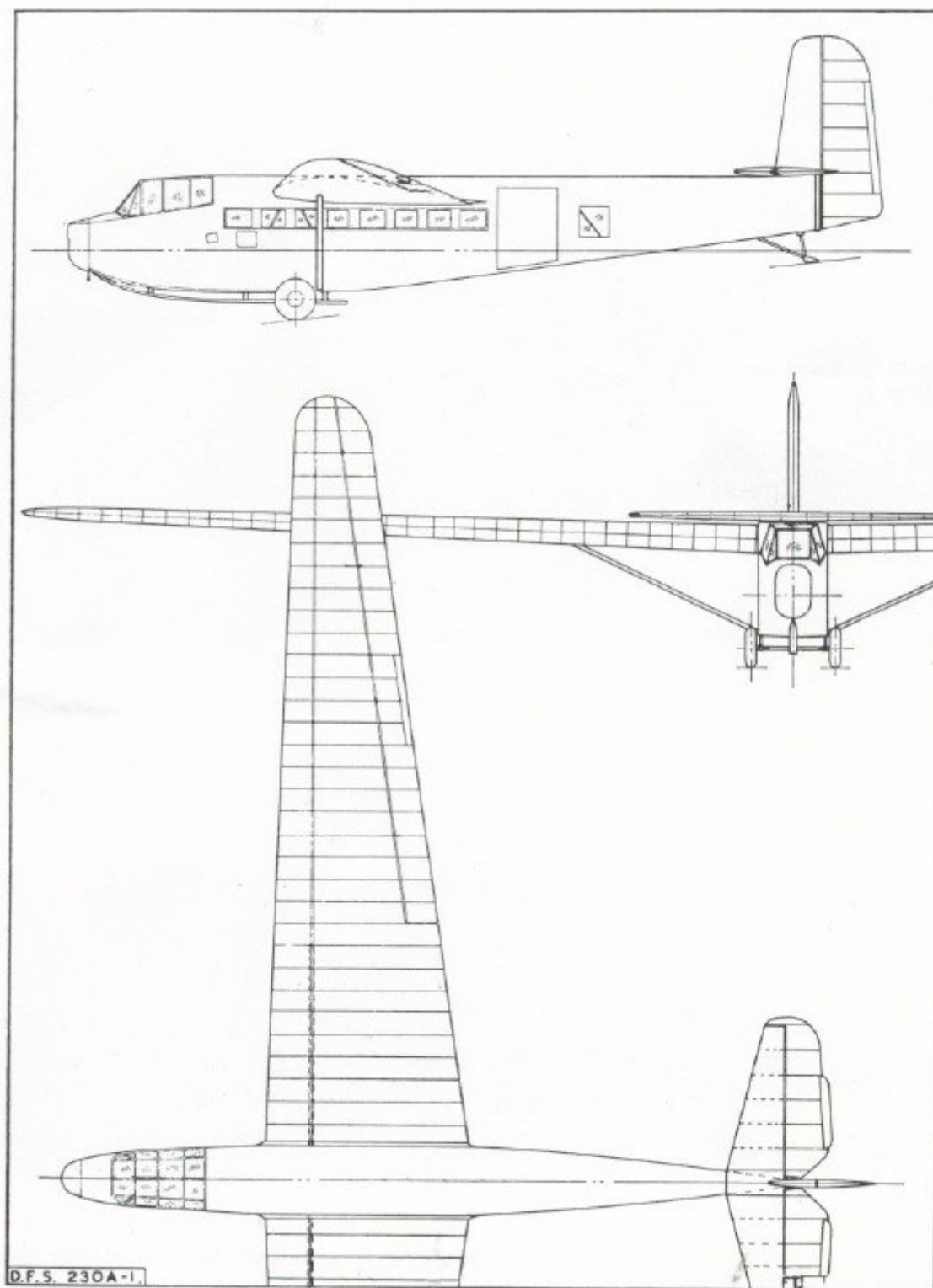
Een laatste bekende inzet van DFS 230's betrof bevoorradingsoperaties voor ingesloten Duitse troepen in de Hongaarse hoofdstad Budapest, waarbij een park als vliegveld was ingericht. Tussen 28 december 1944 en 12 februari 1945 gingen hierbij naar verluidt 36 DFS 230's verloren.

Bronnen:

- Die Deutsche Luftrüstung 1933-1945 (band 1) door Heinz J. Nowarra (Bernard & Graefe Verlag, 1993)
- Fighting Gliders of World War II door James E. Mrazek (Robert Hale Ltd., 1977)
- <http://stosstruppen39-45.tripod.com/id7.html>
- "Budapest" in '40-'45 Toen & Nu, nummer 40 (uitgeverij Quo Vadis)
- De Luftwaffe - Opgang en einde van de Duitse luchtmacht door Alfred Price (Standaard uitgeverij, 1989)
- Nederland werkt voor de Luftwaffe, deel 3B: Vliegtuigen van Fokker door Peter Grimm en Wijbe Buising in Bulletin Air War 1939-1945 No. 316 (oktober 2010), Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945
- Vijandelijke zweefvliegers boven Maastricht! door Ary Ceelen in Thermiek no. 4 2005



DFS 230 met Junker Ju 87 sleepvliegtuig.



De DFS 230A-1 versie. Spanwijdte 22 m, lengte 11.25 m, vleugeloppervlak 41.3 m², leeggewicht 860 kg, maximaal startgewicht 2100 kg.