

MINISTORY

SLEEPTOESTELLEN EN ZWEEF-VLIEGTUIGEN NAAR ARNHEM

door Arie-Jan van Hees

No.

76

Bijlage bij Nieuwsbrief No. 88, oktober 2002

Tijdens het schrijven van 'Tugs and Gliders to Arnhem' ben ik gestuit op diverse bijzondere aspecten die, helaas, niet altijd in het boek konden worden opgetekend. Zelfs nadat het definitieve manuscript aan de drukker was aangeboden, bleven dergelijke 'onthullingen' binnenstromen.

Door middel van deze ministory wil ik een breder publiek kennis laten maken met enkele interessante aspecten waarmee een amateur-historicus te maken krijgt tijdens en na het schrijven van een boek.



'Tugs and Gliders', pagina 27: "Zweefvliegtuigpiloten en RAF-bemanningsleden tijdens het uitreiken van de orders voorafgaand aan een operatie".

De foto blijkt genomen te zijn aan de vooravond van D-Day, in de namiddag van 5 juni 1944, op RAF Station Harwell. We zien van rechts naar links:

- Flight Sergeant A. Dixon (RAF navigator 295 Squadron) en Pilot Officer Ralph Proctor (het donkere uniform is dat van de Royal Australian Air Force), piloot 295 Squadron. Deze beide bemanningsleden werden onlangs geïdentificeerd door Mr. Denis Peel, ex Pilot Officer van 295 Squadron.

- Sergeant 'Jock' Ferguson en Staff Sergeant 'Eddie' Edwards, beiden A-Squadron, Glider Pilot Regiment. Ondanks dat de twee zweefvliegtuigpiloten en de twee RAF-bemanningsleden op één foto staan, vlogen zij in verschillende sleeptoezel-zweefvliegtuigcombinaties.

(Foto: courtesy Imperial War Museum, Londen)

Op pagina 27 van mijn boek is een foto afgedrukt met als onderschrift: 'Glider Pilots and RAF crew attend a briefing session'. Omdat ik niet zeker was van het feit dat deze foto vlak voor 'Market' was genomen, heb ik dit uiteraard niet vermeld.

Kort na de herdenkingsplechtigheden twee jaar geleden ontving ik een brief van mevrouw Gilian Edwards-Dear uit Huntingdon in Cambridgeshire,

Engeland. Zij had een exemplaar van het boek gekocht voor haar vader, ex-glider piloot bij A-Squadron. Bij thuiskomst herkende ze meteen de genoemde foto; een uitvergroting hangt reeds jaren bij haar in huis!

Wat blijkt nu? De betreffende foto is genomen op de vooravond van D-Day, in de namiddag van 5 juni 1944, op RAF Station Harwell. Het betreft een briefingssessie van Royal Air Force en Glider Pilot bemanningen die zouden deelnemen aan de zweefvliegtuiglandingen in Normandië. De man met het horloge is Staff Sergeant 'Eddie' Edwards, en naast hem zit zijn tweede piloot Sergeant 'Jock' Ferguson. Tijdens 'Market' vlogen Edwards en Ferguson een Horsa glider met apparatuur voor de RAF Light Warning Units (zie de pagina's 145-149).

Helaas heeft Sergeant Ferguson de oorlog niet overleefd; ten gevolge van ondervoeding en uitputting is hij tijdens de beruchte 'death march' in maart 1945 in Duitsland in krijgsgevangenschap overleden. Tijdens deze 'dodenmars' trachtten de Duitsers, met medeneming van hun geallieerde gevangenen, te ontkomen aan de uit het oosten oprukkende Russische troepen. Onder mensonterende omstandigheden werden de gevangenen gedwongen vele honderden kilometers door Duitsland te lopen. Ondervoed en vaak nog niet hersteld van eerder opgelopen verwondingen bezweken onderweg vele gevangenen.

Helaas is Eddie Edwards in januari van dit jaar overleden.

In 'Tugs and Gliders to Arnhem' wordt de nodige aandacht gegeven aan de omstandigheden waaronder de diverse voortijdige landingen (in totaal maar liefst 75 stuks) plaatsvonden.

Natuurlijk blijven bij een dergelijk onderzoek vragen open die niet altijd beantwoord kunnen worden. Via de heer Ken Hoyle (ex-Private van No. 7 Platoon, B-Company, 7th Battalion the King's Own Scottish Borderers) ontving ik het volgende verhaal over de voortijdige landing van zijn Horsa, die voorzien was van Chalk Number 222.

"Het klopt dat we noodzaak waren een noodlanding uit te voeren nabij Abingdon, ten noorden van Didcot. Ik heb de volgende herinneringen aan deze gebeurtenis.

Op de ochtend van 17 september 1944 stegen wij op van het vliegveld Down Ampney. Op deze ochtend werden ook de verduisteringsbeperkingen van motorvoertuigen opgeheven. (Tot op dat moment mochten koplampen slechts een beperkte hoeveelheid licht afgeven - AJvH). Het weer was goed, echter de ochtendkou hing nog in de lucht; toen we ons van ons

kampement verplaatsten naar het vliegveld waren de velden nog bedekt met een laag herfstmist. Recentelijk hadden wij het 'Land Army' (boeren en landarbeiders) geholpen van deze velden de oogst binnen te halen.

Gezien het feit dat eerdere operaties werden afgelast, waren we er niet zeker van dat we deze keer zouden vertrekken. We stegen deze keer echter wel op. Ik zat aan de linkerkant van het zweefvliegtuig vlakbij de stuurcabine, en Luitenant Doig zat tegenover mij. Kort na het opstijgen bemerkte ik dat we in laaghangende bewolking of mist vlogen. Iedereen scheen goed gemutst en was opgewonden, eindelijk waren we op weg. Plotseling begon het zweefvliegtuig beangstigend heen en weer te slingeren. Luitenant Doig ging naar de zweefvliegtuigpiloten en vroeg hen wat er aan de hand was. Kort hierna werd de sleepkabel tussen ons toestel en het sleeptoestel losgekoppeld.

Ik herinner me dat ik een weg zag, dwars op onze vliegrichting, en een rij telefoonpalen aan een kant van deze weg. Ik dacht dat we de telefoonraden zouden raken maar de piloot slaagde erin het toestel juist genoeg omhoog te brengen zodat we er net veilig overheen vlogen. Het terrein voor ons was een grasveld dat enigszins omhoog liep, en het zweefvliegtuig landde hierop nogal hard. Zo hard zelfs dat onze handkar van zijn plek losschoot en bovenop de voet van Private Gibson terechtkwam en hem verwondde. Nadat we waren uitgestapt bemerkte ik dat we op nauwelijks 20 meter van een aantal huizen gestopt waren; gelukkig kwam ons zweefvliegtuig tijdig tot stilstand. Binnen de kortste keren had zich een menigte rondom het toestel verzameld, en tot onze schaamte wezen ze elkaar op de nogal schunnige opmerkingen die wij met kalk op de romp van ons toestel geschreven hadden. De meeste opmerkingen hadden betrekking op de wettigheid van Hitlers geboorte, en onze gevoelens ten opzichte van het Duitse Rijk en haar leger.....

Op Private Gibson na was iedereen in orde en op zijn gemak. Later op de middag kregen we de taak een ander zweefvliegtuig, dat ook een voortijdige landing had moeten maken, uit te laden. Zoals je weet vertrokken wij de volgende morgen met de tweede luchtbrug, en slaagden wij erin kort na de landing contact te maken met de rest van onze compagnie".

John Henretty, wonend op het eiland Wight, was als Signelman, met vier andere soldaten van het Royal Corps of Signals, als Brigade Signaller toegevoegd aan het 7^e Bataljon van The King's Own Scottish Borderers. Het was de taak van deze vijf mannen om een radioverbinding te onderhouden tussen het 7^e Bn KOSB en het hoofdkwartier van de verbindingtroepen dat aan het hoofdkwartier van divisiecommandant Urquhart was toegevoegd.

Zijn Horsa glider was de eerste uit een 'glider serial' van 49 zweefvliegtuigen die op zondagmorgen 17 september 1944 vanaf RAF Station Down Ampney zou opstijgen, getrokken door een Dakota van 271 Squadron.

Zoals zo vaak het geval was bij andere 'first take offs' was deze combinatie in zeker opzicht interessant: - De RAF piloot van Dakota KG545 was de Squadron

Commandant van 271 Squadron: Wing Commander M. Booth.

- De eerste piloot van de Horsa glider, met Chalk Number 219, was Major Peter Jackson, de commanderend officier (CO) van E-Squadron van het Glider Pilot Regiment.

- De passagier met de hoogste rang was Major John Coke, opvolgend commandant (2 i/c) van het 7^e bataljon van The King's Own Scottish Borderers (hij zou sneuvelen tijdens operatie Pegasus II).

John schreef mij: "Je boek wordt zeer verwelkomd door de veteranen die met een zweefvliegtuig naar het strijdtonel vlogen. Wij (...de mannen van de Airlanding Battalions en de Divisional Troops...) hebben alle respect voor de para's, maar soms schijnt het dat alleen zij in de belangstelling staan in de vele boeken die over 'Arnhem' zijn verschenen. Over het algemeen is het bij het publiek niet bekend hoe hoog het percentage troepen is, dat met zweefvliegtuigen werd aangevoerd". (41 procent, bijna 4500 man, werd in gliders aangevoerd, dus iets minder dan de helft van alle troepen - AJvH).

Op pagina 38 van mijn boek heb ik een Squadron Crest (squadron-embleem) opgenomen van het 190^e Squadron. Het laat een donkere jas zien (refererend aan de geheime 'Cloak and Dagger' missies) waar overheen een dubbelkoppige adelaar is gepositieerd.

Via bovengenoemde George Chesterton ontving ik een bijzonder verhaal omtrent de keuze van de 'Arnhem Eagle' in dit embleem.

17 september 1944. Wing Commander (Luitenant-Kolonel) Harrison, 29 jaar oud, is piloot van het Stirling sleepvliegtuig met de rompcode EF260. De Horsa met Chalk Number 431 is aangekoppeld als sleep. De glider-piloten van deze Horsa zijn Lieutenant-Colonel Murray en Lieutenant Brian Bottomley, de inlichtingenofficier (Intelligence Officer) van No.1 Wing.

Het zweefvliegtuig vervoert een bijzondere passagier: Major-General Robert E. 'Roy' Urquhart, commandant van de British 1st Airborne Division. De lading bestaat verder uit de adjudant van de generaal, Captain Graham Roberts, zijn chauffeur / oppasser Private Frank Hancock, Padre (aalmoezenier) Captain / Reverend (dominee) George Pare, een verbindings-soldaat (Corporal Waford), en de Corporals Jack Mole en Tom Breen van de militaire politie (MP) met hun motorfietsen. Aan boord zijn tevens de Nederlandse commando Sergeant Willem de Waard, en de jeep met aanhanger van de generaal.

De Stirling / Horsa combinatie stijgt om 10.25 uur op. De glider komt veilig aan de grond op landingszone 'Z' rond 13.45 uur (Engelse tijd; in Nederland is het dan een uur later), en Wing Commander Harrison keert om 15.25 uur terug op zijn basis Fairford.

Twee dagen later voert Harrison zijn tweede 'Market sortie' uit. In Stirling LJ934 vliegt hij met zijn bemanning een re-supply sortie (bevoorradingsvlucht) naar de omgeving Arnhem / Oosterbeek.

De Duitse tegenstand is deze dag reeds duidelijk aanwezig; van de 17 vertrokken vliegtuigen van het squadron keren drie toestellen niet op hun basis terug.

Alhoewel Harrison ten tijde van Operatie 'Market Garden' zijn promotie tot Group Captain (Kolonel) ontvangt, en verwacht wordt bij zijn volgende plaatsing (als commandant van een vliegbasis), besluit hij nog één maal met zijn 190 Squadron een bevoorradingsvlucht naar de regio Arnhem uit te voeren. Op 21 september 1944 stijgt hij met zijn bemanning op in de LJ982. Van de in totaal 10 Stirlings van het squadron zullen er zeven niet terugkeren op de vliegbasis Fairford.

Tijdens het invliegen naar de dropzone worden de toestellen flink beschoten door de Duitse luchtafweer, en kort daarna aangevallen door Focke-Wulf FW190 jachtvliegtuigen. Wing Commander Harrison's Stirling wordt neergeschoten nabij Zetten. 15.45 Uur (Nederlandse tijd): de LJ982 stort neer op 500 meter ten noorden van de boerderij 'De Slop' van de heer De Hartog. De gehele RAF-bemanning van zeven personen plus twee Air Despatchers komen om het leven. Zij waren:

Harrison, Graeme E.; Wing Commander, piloot, 29 jaar; Brierley, Thomas B.; Warrant Officer, co-piloot, 21 jaar; Mackay, Neil; Flying Officer, bommenrichter, 35 jaar; Skinner, Norman E.; Flight Lieutenant, radio-telegrafist, 32 jaar;

De Cordue, Jacques F.G.; Pilot Officer, boordschutter, 29 jaar;

Mathewson, Donald M.; Warrant Officer, navigator, 36 jaar;

Percy, Robert; Flight Sergeant, boordwerktuigkundige, 25 jaar.

De Air Despatchers van de 253 (Airborne) Composite Company van het Royal Army Service Corps waren: Caldecott, Leslie H.; Lance Corporal, 22 jaar, en Gregory, Harold; Driver, 28 jaar.

Volgens George Chesterton is het squadron-embleem zoals dat in mijn boek is getoond, pas na operatie Market Garden toegekend. Om de herinnering aan deze operatie en de dramatische verliezen van het squadron te laten voortleven, heeft Harrison's weduwe er persoonlijk voor gezorgd dat de dubbelhoofdige adelaar die voorkomt in het gemeentewapen van Arnhem, voor altijd verbonden blijft aan dit embleem van Royal Air Force 190 Squadron.

Een voorbeeld van een andere 'interessante combinatie' is de volgende. Op pagina 59 van 'Tugs and Gliders to Arnhem' is een foto afgedrukt waarop onder andere te zien zijn Wing Commander Graeme E. Harrison (Officer Commanding 190 Squadron RAF Station Fairford) en Major-General 'Roy' Urquhart (General Officer Commanding 1st Airborne Division). George Chesterton, in september 1944 Flying Officer (rang) en Flight Commander (functie) van A-Flight 190 Squadron, bevestigde mijn vermoeden dat de Horsa met Chalk Number 431 Urquhart en zijn gezelschap vervoerde. De Stirling / Horsa / lading combinatie zag er dus als volgt uit:

- Piloot van Stirling EF260: Wing Commander Harrison.

- Eerste piloot van de Horsa c/n 431: Lieutenant-Colonel Iain Murray, commanderend officier van No. 1 Wing van het Glider Pilot Regiment.

- Passagier met de hoogste rang: Major-General Urquhart.



'Tugs and gliders', pagina 59:

Vliegbasis Fairford, op de ochtend van 17 september 1944. Voor de start wordt een foto gemaakt van (van links naar rechts):

- Oorlogscorrespondent Alan Wood (Daily Express);

- Oorlogscorrespondent Stanley Maxted (BBC);

- Colonel Graeme Warrack, Divisie-arts van de 1st Airborne Division;

- Wing Commander Graeme Harrison, Commandant van 190 Squadron;

- Major General 'Roy' Urquhart, Commandant 1st Airborne Division;

- Major R. Oliver, Army Public Relations Officer.

(Foto: Stillscollectie R. Voskuil; courtesy Imperial War Museum, Londen).

Op pagina 158 van "T&G" staat het volgende verhaal: "Op deze tweede dag van Operatie MARKET stonden Flight Lieutenant Derek Boyer en zijn bemanning paraat als reservetoestel. Toen de Albemarle van Flight Lieutenant Lee door technische problemen op het laatste moment niet kon opstijgen, werd het te trekken Horsa zweefvliegtuig naar het einde van de wachtende rij vliegtuigen gesleept, en gekoppeld aan het toestel van Flight Lieutenant Boyer: de Albemarle met het serienummer V.1616, 'G for George'.

Tijdens het passeren van de Nederlandse kust werd het trekvliegtuig door licht luchtafweergeschut getroffen. Er ontstond schade aan het stuurboord-rolroer, en ook de stuurboord-'trim' was geraakt waardoor het toestel moeilijk onder controle te houden was.

Flight Lieutenant Boyer zei tegen zijn zweefvliegtuig-piloot dat hij vol moest houden, en hij slaagde erin het trektoestel recht te houden. Intussen had de navigator, Flight Lieutenant Frank Croker, zich uit zijn waarnemerspositie in de neus begeven naar de bestuurscabine, waar deze plaatsnam op de nood(opklap)stoel die zich rechts van de piloot bevond. Links naar het stuurwiel leunend kon Croker het stuurwiel overnemen, terwijl zijn piloot Boyer de voetensteunen en de 'trim control' bediende. Op deze manier slaagde men er in de koers te behouden, en landingszone 'X' te bereiken alwaar de Horsa glider om 14.44 uur (Engelse tijd) kon afkoppelen.

Het zweefvliegtuig, hoogstwaarschijnlijk Chalk Number 876, werd bestuurd door Staff Sergeant J. Annand en Sergeant Trevor Davey, beiden van B-Squadron van het Glider Pilot Regiment. De lading bestond uit een jeep met aanhangwagen, een 75mm

houwitser en vier soldaten van het 1st Airlanding Light Regiment, Royal Artillery.

In de omgeving van de droppings- en landingszones probeerden de Flight Lieutenants Boyer en Croker zo goed en zo kwaad mogelijk de luchtafweergranaten te ontwijken. 'G for George' bereikte uiteindelijk zonder verdere problemen haar thuisbasis, en maakte een goede noodlanding op de daarvoor bestemde landingsbaan. Niemand raakte gewond, en het werd algemeen aangenomen dat Flight Lieutenant Boyer een eerste-klas-prestatie had verricht door zijn zweefvliegtuig naar de landingszone te loodsen, en vervolgens zijn eigen trekvlucht veilig naar de thuisbasis te vliegen.

Volgens het operationele logboek van het vliegveld "was het toestel op de dag ervoor licht beschadigd door luchtafweergeschut en kon Flight Lieutenant Boyer een bijzonder record handhaven. Sinds de invasie van Europa was hij bij elke zweefvliegtuigmisserie geraakt (Sicilië, Normandië, en nu Arnhem, A1vH) en elke keer had hij zijn vlucht succesvol volbracht". Derek Boyer werd voor deze vasthoudendheid en dit moedige gedrag gedecoreerd met het Distinguished Flying Cross (DFC).

Via het luchtvaartblad 'FlyPast' bereikte mij het summier bericht dat de heer Boyer op 7 januari 2001 door een tragisch ongeluk om het leven was gekomen bij het eiland Guernsey waar hij woonde. Navraag bij de lokale krant, de Guernsey Post, bracht de volgende trieste details naar boven.

Met zijn 79 jaar was Derek John Boyer nog steeds zeer actief als zeezeiler; hij was winnaar van de Fastnet Race, en trotse eigenaar van de Admiral's Cup. Ook was hij nog immer in het bezit van zijn vlieglicentie, en vloog hij zijn eigen Beech B58 Baron.

Volgens de op het lichaam van de overledene verrichte sectie is hij op de desbetreffende ochtend hoogstwaarschijnlijk uitgegleden op een glad plankier, bewusteloos in het water gevallen, en vervolgens verdronken. Zoals de Guernsey Post treffend verwoordde: "En zo kwam Dereks veelbewogen en veelbetekende leven tot een plotseling einde. Eerst leverde hij slag met de vijand van zijn land, en vervolgens ging hij de strijd aan met de zee. Hij vond zijn trieste einde in de winterse omstandigheden van de jachthaven van St. Peter Port Marina, maar zijn familie troost zich met de gedachte dat hij bezig was met zijn grootste hobby, het onderhouden van zijn boot."

De hierbovengenoemde informatie over het overlijden van Derek Boyer heb ik samen met het geciteerde verhaal uit mijn boek naar de redactie van 'FlyPast' gestuurd, en dat relaas is geplaatst in de juni-2001-uitgave van het tijdschrift.

Als reactie hierop heb ik diverse brieven ontvangen, waaronder van Boyers navigator Frank Croker en van de heer Bill Hands, voormalig zweefvliegtuigpilot van B-Squadron (RAF Manston).

Bill stuurde mij de volgende informatie.

"Ik heb je artikel in de juni 2001 uitgave van 'FlyPast' gelezen waarin je het vliegveld Manston en B-Squadron noemt, en meer specifiek Staff Sergeant Annand en Sergeant Trevor Davey.

Trevor en ik raakten bevriend tijdens onze opleiding aan de Glider School (HGCU, Heavy Glider Conversion Unit) gesitueerd in North Luffenham,

waar wij beiden slaagden voor onze zweefvliegtuig-pilootopleiding. Beiden werden we overgeplaatst naar B-Squadron; ik ging naar No. 3 Flight en Trevor naar No. 19 Flight. De laatste keer dat ik hem sprak, was op maandag 18 september op het vliegveld Manston, voordat we naar Nederland zouden vliegen. Ik heb nooit meer wat van hem vernomen totdat ik in 1988 een exemplaar van de Roll of Honour bemachtigde waarin vermeld stond dat hij behoorde tot de gesneuvelden.

Ik heb het mij tot taak gesteld zijn graf elk jaar te bezoeken, en ik hoop dat dit jaar weer te kunnen doen."

Door omstandigheden is de Index van "Tugs and Gliders to Arnhem" niet tegelijk met het boek verschenen. Het is daarom dat ik pas na het verschijnen van het boek geconfronteerd werd met een enigszins bijzondere ontdekking. Flight Sergeant Charles R. Green, Stirling-piloot bij 196 Squadron, RAF Station Keevil, was het 'slachtoffer' van drie 'Abortive Sorties' (voortijdige landingen).

- Op de eerste dag van operatie Market verloor hij door een kabelbreuk een Horsa zweefvliegtuig met Chalk Number 478 nabij Biezenmortel in Noord-Brabant (pagina 79).

- Maandag 18 september was de eerste piloot van Horsa '1026' kort na het opstijgen genoodzaakt de koppeling met Greens trekvlucht te verbreken vanwege instabiliteit van de lading in de glider (bladzijde 154).

- De dag daarna trok de Stirling een Horsa met Chalk Number 152 (zie pagina 192). Het sleeptuig kreeg kort na het opstijgen problemen met de motoren, en de zweefvliegtuigpilooten werd opgedragen om zo snel mogelijk de verbinding met het sleeptuig te verbreken.

Zoals de Engelsen zeggen: "Bad luck comes in threes" of zoals de Nederlanders zeggen: Flight Sergeant Green "moet zich groen en geel geërgerd hebben". Maar helaas bleef het daar niet bij. Het kon nog erger...

- Op 20 september hadden Green en zijn crew een rustdag.

- De dag daarna voerde de Flight Sergeant met zijn bemanning een bevoorradingsvlucht uit naar Oosterbeek, waarbij men voorraden moest droppen nabij Hartenstein. Helaas werd de Stirling LJ843 getroffen door Duits luchtafweervuur. De zes bemanningsleden en twee Air Despatchers kwamen om het leven toen het toestel 300 meter ten noordoosten van het hoofdgebouw van het sanatorium Oranje Nassau's Oord te Renkum neerstortte.

De resterende voorraad boeken van 'Tugs and Gliders to Arnhem' is op dit moment beperkt. Daarom wordt Vrienden die alsnog belangstelling hebben, geadviseerd om niet te lang te wachten met een eventuele bestelling. Er zal géén herdruk volgen. Details met betrekking tot het bestellen en betalen kan men verkrijgen via het adres en de e-mail van de auteur: A.J. van Hees, Courtpendu 7, 6245 PE Eijsden (ajvhees@worldonline.nl). Ter info: het boek kost voor verzending in Nederland € 39,00 en voor het Verenigd Koninkrijk € 45,00 (beide inclusief porto en verpakking).