

Een geallieerde vliegtuigcrash aan de Maaskant

Hans den Brok en Joop Thuring

Bijlage bij Nieuwsbrief No. 93 van de Vereniging
Vrienden van het Airborne Museum Oosterbeek, april 2004

De tekst van deze Ministory werd eerder gepubliceerd als een onderdeel van het artikel 'Operatie "Market Garden", september 1944. Twee Geallieerde vliegtuigen crashen aan de Maaskant' (in het tijdschrift Zendgraaf, september 2001). Ten behoeve van deze uitgave zijn enige aanpassingen en aanvullingen verwerkt.

Op de eerste dag van Operatie Market Garden, zondag 17 september 1944, vliegen richting Arnhem ongeveer 350 geallieerde toestellen die alle een transportzweefvliegtuig meezeulen naar landingsterreinen ten westen van die stad. In deze vliegende kratten worden voor dit doel 450 voertuigen inclusief kanonnen vervoerd, die na de landing onmiddellijk inzetbaar zijn. Daarnaast worden ook nog eens 2500 luchtlandingstroepen op deze manier overgevlogen. Zij stappen na de landing uit hun zweefvliegtuig om de voertuigen te bedienen en het terrein te verdedigen, want even later zullen parachutisten arriveren die na het verzamelen ten aanval zullen trekken. Het hoofddoel van deze mannen van de 1st British Airborne Division: de bruggen over de Rijn, ongeveer 10 km naar het oosten; normaal al een fikse wandeling, maar nu ook nog onder oorlogsomstandigheden.

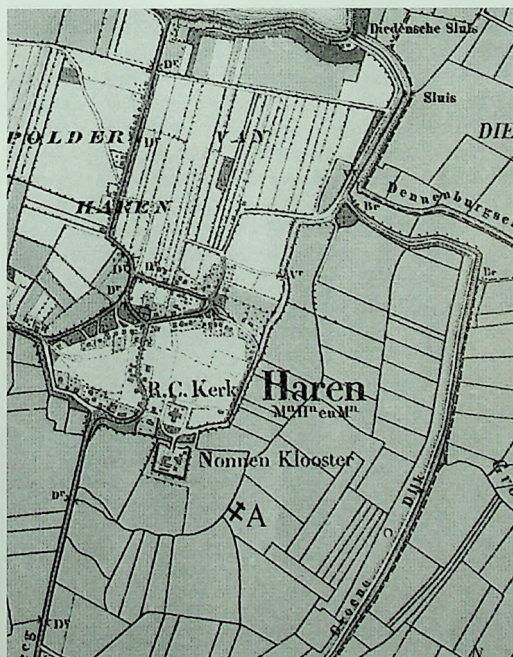
2500 Britse parachutisten worden vanwege tekortschietende logistieke redenen bij de Britse luchtmacht (Royal Air Force, RAF) door de Amerikaanse IXe Luchtmacht overgevlogen. Deze eenheid heeft voor dit doel die dag 150 vliegtuigen beschikbaar.

Zij vertrekken die ochtend volgens een zeer strak schema van verschillende Engelse vliegbases. Een soort goederentrein ontstaat in de lucht, wagon na wagon dendert dan over de Noordzee via de Zeeuwse eilanden Noord-Brabant binnen, recht op Den Bosch af. Daar wijzigt zich de koers nu richting noordoost, om tussen Oss en Megen doorvliegend ten westen van Arnhem uit te komen.

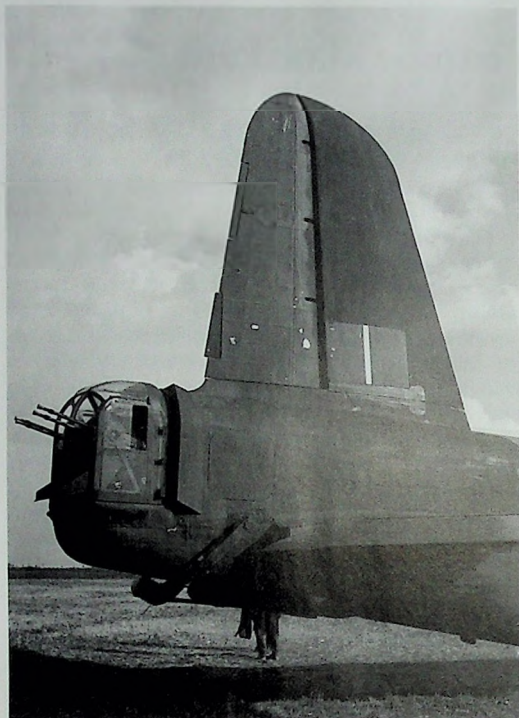
Bij Renkum en Heelsum liggen mooie vlakke terreinen tussen de bossen, als ideaal beoordeeld voor dit soort operaties. De zweefvliegtuigen ontkoppelen zich op 500 meter hoogte, en duiken naar de hen aangewezen velden, golf na golf. Dan is het even rustig, de trekvliegtuigen, maar nu zonder sleep, gaan hoogte winnen, en keren dezelfde route volgend huiswaarts. Daarna arriveren de parachutisten, en ze komen ongestoord naar beneden, precies volgens het (spoor)boekje. Deze landingen nemen twee uur in beslag.

Bewoners uit deze contreien, en zeker zij met een gerust geweten, zullen genoten hebben, en zich gerealiseerd hebben dat het uur van de bevrijding zeer nabij was. Het effect in de lucht wordt nog versterkt door de begeleidende jachtvliegtuigen, de terugvlucht van de gemotoriseerde transportvliegtuigen, en de volledige afwezigheid van de vijand. Een grootse armada, blijkbaar onaantastbaar.

Ooggetuigen uit het gebied dat bekend staat als de Maaskant (ook wel Maasland genoemd: ten zuiden van de rivier de Maas, van Grave tot Den Bosch, inclusief Heesch) zeggen dat die middag de lucht zwart zag. De hierboven gegeven getallen, gehaald uit diverse bronnen 1), bevestigen die indruk, natuurlijk ook gevoeld door emoties. Een ervaring die gedeeld moet worden en herverteld. De kleinkinderen zullen het nog vaak te



Detail van stafkaart No. 45 Oost, 's Hertogenbosch. Uitgave Ministerie van Oorlog, Topografische Dienst, 1951. Het origineel is getekend op schaal 1:50.000. Met dank aan de familie D. van Rijn-van den Broek, Den Haag.
A. Landingsplaats Stirling V8:U.



De karakteristieke, bijna acht meter hoge, staart van de Harense Stirling. Vóór het richtingsroer is het kenmerkende rood-wit-blauwe herkenningsteken geschilderd, dat aangeeft dat het toestel van de RAF is. Onder de staart bevindt zich een beugel die is aangebracht om bij abnormale vliegbevingen tijdens het slepen van een zweefvliegtuig, de romp te beschermen tegen het snijdende geweld van de strakgespannen trekkabel. Dit geeft aan dat het om een transportuitvoering gaat van een Short Stirling bommenwerper. Ook illustreert deze foto op fraaie wijze het gezegde: het venijn zit in de staart. Daar bevindt zich een geschutskoepel met een 0.303 Browning machinegeweer (vier lopen).

Deze foto (gemaakt op zondag 24 september 1944 door Leo v.d. Bergh uit Oss) is vanuit een artistiek en historisch oogpunt gezien volgens ons een voltreffer.

horen krijgen. De gebeurtenis van de 20^e eeuw.

De volgende dag herhaalt zich het schouwspel op een identieke wijze. Het op de netvliezen gegrifte beeld wordt hiermee extra versterkt.

Alle activiteiten liggen plat, gemeentehuizen en scholen zijn gesloten, alleen het noodzakelijke werk binnenshuis en rond de boerderij gaat door. Ook de gehate bezetter laat het afweten, en lijkt ver van het vaderland de wanhoop nabij. Hun beloofde eindoverwinning raakt steeds verder weg.

Dinsdag 19 september 1944

Geen spektakel in de lucht voor de Maaslandbewoners. Hoewel, de landingsterreinen moeten toch in de buurt

liggen; dat heeft men kunnen afleiden uit de terugkerende formaties die eerst zweefvliegtuigen trokken. Ook radio Oranje verkondigt dat de doelen in de buurt van de oostgrens van ons land liggen.

In de loop van de middag wordt de relatieve stilte boven de gemeente Megen plotseling verstoord door een laag overvliegend, groot, viermotorig vliegtuig. Dit nadert uit het noordoosten, gaat lager en lager vliegen, en verdwijnt dan voor de meeste toeschouwers uit het zicht. Zij die zich aan de oostkant van het kerkdorp Haren bevinden of aan de noordkant van Berghem zien een vervaarlijk, levensgroot monster op zich afkomen.

Ongelofelijk, het landt, en schuift met veel geraas met de buik over de weilanden. Propellers die in de grond woelen, en kluiten aarde opwerpen, prikkeldraad en weidepalen meesleurend, en tenslotte komt het tot stilstand bij de Groene Dijk, aan de zuidoost grens van de gemeente Megen.

Antecedenten

Bij een nadere bestudering van de uitvoering van Operatie Market Garden blijkt dat op deze dag voor een andere route is gekozen dan die van de voorafgaande dagen, mede ten gevolge van lokale weersomstandigheden. Men vliegt nu vanuit Engeland over noordelijk België, evenwijdig met de Belgisch-Nederlandse grens, naar een punt even ten zuiden van Valkenswaard. Daarna wordt een pal noordelijke koers aangehouden. De terugvlucht wordt afgelegd via het hetzelfde traject, maar dan in omgekeerde richting. Ons viermotorige toestel ligt dus wat uit de route.

In de zeventiger jaren van de vorige eeuw werd een van ons geattendeerd op een fraaie collectie foto's uit de Tweede Wereldoorlog in en om Oss. Daaronder enkele van een genoodland vliegtuig bij Haren onder Megen. De beroepsfotograaf L. v.d. Bergh uit Oss was de maker.

Inderdaad zijn het prachtige professionele foto's van een vliegtuig, inclusief details die duidelijk laten zien hoe groot zo'n toestel wel is, mede door de geraffineerde opnametechniek. De heer V.d. Bergh heeft de negatieven goed bewaard, en op de opbergenveloppe staat met de hand geschreven: "24 September 1944". Volgens zijn zeggen was hij op een zondag na een tip snel naar deze plek gefietst, om zo uit journalistieke interesse het laatste nieuws vast te leggen. De foto's laten duidelijk zien dat het hier gaat om een tot vracht- en trekvlucht omgebouwde viermotorige Britse bommenwerper van het type Short Stirling. Maar helaas, voor een precieze identificatie waren bepaalde letter-/nummernes op de staart en de romp niet terug te vinden. Deze foto's hadden genoeg kwaliteit om te plaatsen bij een gelegenheidsartikel in een wekelijks verschijnende regionale krant. Na de publicatie daarvan reageren enkele personen spontaan, waaronder mevrouw A. de Kock uit Oss. Zij adviseert ons contact op te nemen met de familie Strijbos te Haren. De heer H. Strijbos (overleden) was destijds hoofdonderwijzer in Haren; een gouden tip.

Uit informatie van mevrouw De Kock en van familieleden van de heer Strijbos blijkt het volgende: op een middag tijdens de periode van de luchtlandingen wordt een groot Engels toestel in Haren aan de grond gezet. De bemanning, die geen schrammetje heeft opgelopen, heeft al snel in de gaten een vriendelijk gebied als noodlandingsplaats te hebben uitgekozen, en de mannen belanden, vermoedelijk na een uitnodiging, in het huis van de hoofdonderwijzer, die daar zal hebben rondgestruind. Zijn school was immers vanwege buitengewone omstandigheden gesloten. De Britten nemen hun thermosflessen met echte Engelse thee mee naar het gastvrije onderkomen om de opgelopen schrik weg te spoelen en de toestand te bespreken. Mogelijk is toen ook afgesproken om het toestel niet in brand te steken. Dat zou maar onguere types kunnen aantrekken. Men had de laatste dagen hiermee al wat ervaring opgebouwd omdat Duitse soldaten door dit niemandsland bleven bewegen.

Nog dezelfde middag komen leden van de Ondergrondse uit Ravenstein de acht Engelse 'vliegers' ophalen. Onze geallieerde vrienden laten bij hun vertrek nog wat souvenirs achter: een vliegkaart van het Europese continent, waarop drie routes richting Arnhem duidelijk staan aangegeven. Dit wijst erop dat de bemanning

mogelijk drie keer daar naar toe is gevlogen, en inderdaad: twee lijnen lopen tussen Megen en Oss. Dat zou kunnen betekenen dat ze op de derde tocht wat minder fortuinlijk zijn geweest, en op zijn vroegst op dinsdag 19 september konden kennismaken met Maaskanters. Bij het afscheid vraagt de gastheer om een gunst: of de heren vliegeniers maar hun handtekening willen zetten. Dat wordt ingewilligd, en in verband met de kritische omstandigheden en de veiligheid voor beide partijen plaatsen ze hun handtekening op de achterkant van een schilderij. Waarna dat weer aan de spijker aan de muur wordt gehangen, en zo een betrouwbaar en zeer origineel ijkpunt wordt voor later historisch onderzoek.

Het schilderij is nog in het bezit van de familie Strijbos, en temidden van de handtekeningen achterop is de naam van de piloot, Hincks, makkelijk te lezen. Nu is het een koud kunstje om andere details te achterhalen of te bevestigen, want in Britse documenten kom je meestal alleen de naam van de piloot tegen.

Een bezoek aan het Public Record Office (het Britse Nationaal Archief) in Kew bij Londen, dat veel toegankelijker is dan het vergelijkbare archief in Den Haag, is snel geregeld om daar in de boeken te snuffelen van de zes RAF Transport Command squadrons die in die tijd



Een op zijn zondags uitgedoste lokale bewoner accentueert ongewild de machtige proporties van de romp en de imposante motoren van de Stirling die op 19 september 1944 een noodlanding bij Haren maakte. Het gaat hier om een stermotor van het type Hercules. Elk van de vier motoren is goed voor minstens 1000 paardenkrachten. Let op de karakteristieke verwrongen propeller die al malend in onzachte aanraking kwam met de Harense klei. Gebogen, maar niet gebroken. Wat een symboliek!

(Foto 24 september 1944, Leo v.d. Bergh, Oss)

met dit type vliegtuig waren uitgerust. Dankzij het diepgaande speurwerk vooraf leverde dit snel het gewenste resultaat op.

Op 19 september 1944 was een zeskoppige bemanning onder leiding van piloot Flying Officer E.A. Hincks van 570 Squadron, vergezeld van twee z.g. Air Despatchers, opgestegen van de RAF basis Harwell met nog 16 andere Stirlings van dit squadron, met de opdracht voorraden bij Arnhem af te werpen. 'Ons' toestel (serienummer LJ 647, squadron code V8:U) keerde niet terug ('Failed to return') van die missie volgens deze officiële bron.

Aftakeling

Aanvankelijk trekt het genoodlande toestel bij Haren vooral de aandacht van jongeren uit de omgeving, die naast bewondering ook aandacht zullen hebben gehad voor leuke souvenirs. Er is zelfs geprobeerd benzine in een gierton over te hevelen. Er werden foto's gemaakt, en incidenteel een fraaie schets.

In de wintermaanden ligt het vliegtuig in een soort niemandsland, en vervult het nationaliteitsteken met daarnaast geschilderd de karakteristieke unieke codering van dit toestel nog een ander doel: een prachtige oefenschijf voor de hier vertoevende geallieerde soldaten.

Na de capitulatie in mei 1945 wordt het een spannend object voor vrienden en kennissen uit de wijde omgeving. Bezoek aan een echt vliegtuig; dat moet op een kiekje worden vastgelegd voor thuis en later.

Op dit soort foto's kan men het aftakelingsproces, vooral door mensenhanden, goed volgen. En de souvenirs? Zoals gewoonlijk: geleidelijk van de aardbodem verdwenen.

Mogelijk komen we een stuk van het hoogteroer tegen als onderdeel van een feestelijke optocht in een van de kerkdorpen.

Het lot van de bemanning

In de tachtiger jaren van de vorige eeuw meldt een zekere heer G. Gamgee uit Engeland zich in de Maaskantse contreien. Hij heeft daar veertig jaar eerder goede ervaringen opgedaan, en neemt met zijn echtgenote deel aan de jaarlijkse Airborne Herdenkingen in de regio Arnhem.

Hij vertelt bij die gelegenheid dat na de dropping van voorraden bij Arnhem het vliegtuig waarin hij zat, geraakt is door Duits luchtafweergeschut, en niet meer naar behoren functioneerde. Zijn piloot zou in een polder een noodlanding maken. Deze wel zeer directe bron had destijds als functie om samen met zijn maat (zij waren de Air Despatchers) pakketten, samengesteld uit rieten manden en bevestigd aan een parachute, uit het toestel te duwen door een voor dit doel speciaal aangebracht gat in de onderkant van de romp. Hij is op de ochtend van dinsdag 19 september 1944 met een aantal maten van het Royal Army Service Corps (RASC = Aan- en Afvoertroepen) - een legeronderdeel - met een vrachtwagen naar de luchtmachtbasis Harwell gebracht. Voor elk gereedstaand vliegtuig werden telkens

twee soldaten van een speciaal hiervoor opgeleide compagnie (Airborne Coy.) aangewezen om hun routineklus te vervullen. Gamgee kent de piloot en de overige bemanningsleden niet, hoogstens een handdruk en een korte instructie zullen zijn gegeven vóór het vertrek. Hij en zijn maat moeten alleen letten op een lampje binnenin, en bij groen licht tot actie overgaan. Met vier lawaaijerige motoren en een groot gapend gat in de romp, afgezien van het feit dat de route deels boven vijandelijk gebied ligt (dus vijandelijk luchtdoelgeschut), natuurlijk geen pretje.

Op speciaal verzoek van een van ons heeft hij zijn ervaringen tijdens de noodlanding beschreven.

"When told by one of the RAF-crew to prepare for a crash landing we lay down on the floor of the plane, on our backs, with our feet towards the front of the plane and resting against something solid (to prevent us from sliding forward as the plane struck the ground and started to slow down). We put our hands, clasped together, up behind our necks and the backs of our heads as some form of protection.' 2)

(Toen een van de RAF-bemanningsleden ons vertelde dat we ons moesten voorbereiden op een noodlanding, gingen we op de vloer van het vliegtuig liggen, op onze rug, met de voeten in de richting van de voorkant van het toestel, rustend tegen iets stevigs (dit om te voorkomen dat we naar voren zouden schuiven als het vliegtuig de grond raakte en afremde). We legden onze handen, gevouwen, in de nek, als een vorm van bescherming)

Inderdaad, bevestigt hij, ze zijn toentertijd in een huis geweest in de buurt van de landingsplaats, bij vriendelijke mensen, en de conversatie verliep toen in het Frans. Gamgee was van Franse komaf, en die taal werd binnen zijn familie bijgehouden. En notabelen (en als hoofdonderwijzer beschikte je toch minstens over de "lagere akte Frans") in het zuiden van ons land waren in die tijd meer Frans dan Engels georiënteerd.

Van het zetten van een handtekening als afscheid kan hij zich niets meer herinneren, maar het getoonde bewijs is overtuigend.

En hoe is de terugreis verlopen? Met enthousiasme legt hij uit dat de gehele bemanning binnen afzienbare tijd in Brussel is afgeleverd na een aangename reis door Nederland en België. Daar stond al een vliegtuig gereed om hen naar Engeland te brengen.

Hij heeft daarna als particulier nog vele geheel verzorgde reizen door Europa gemaakt, maar deze steekt qua service alles toch wel naar de kroon...

Noten

1) - Airborne Operations in World War II, European Theater, by Dr. John Warren, Air University USAF Historical Division Study, Maxwell Airforce Base, Alabama, 1956;

- Werkgroep "Market Flights": G.J.C.D. Thuring (Groesbeek), L. Zwaaf (Malden, inmiddels overleden) en J.W.G.M. Thuring (Heesch).

2) Brief van G. Gamgee aan J. Thuring, 26 augustus 2002.