

MINISTORY

18 SEPTEMBER 1944: ZWEEFVLIEGTUIGEN BIJ HEMMEN EN RANDWIJK

door L. Buist jr.

No.

44

Bijlage bij Nieuwsbrief No. 56 / november 1994

Inleiding

Dit is het verhaal van drie zweefvliegtuigen die op 18 september 1944 in de omgeving van Hemmen en Randwijk, ten zuiden van de Rijn ter hoogte van Wageningen, aan de grond werden gezet.

Een dag eerder was het startsein gegeven voor operatie Market Garden. Het was de bedoeling dat in drie dagen met behulp van 616 zweefvliegtuigen een deel van de 1e Britse Airborne Divisie en de 1e Poolse Onafhankelijke Parachutistenbrigade naar Nederland zou worden over gevlogen. Uiteindelijk landden 533 gliders op de beoogde terreinen bij Heelsum, Renkum en Wolfheze.

De landingen van 17 september waren een groot succes. In totaal vertrokken 358 Britse zweefvliegtuigen uit Engeland. Hiervan waren er 38 bestemd voor het Corps Headquarters met bestemming Nijmegen, de overige gingen op weg richting Arnhem. In een rapport van de Royal Air Force staat dat 39 gliders niet zijn aangekomen. Eén combinatie is teruggekeerd naar de basis omdat het sleeptoestel motorproblemen had. Boven Engeland werden nog eens 24 zweefvliegtuigen losgekoppeld, waarvan minstens de helft vanwege slecht zicht. Op de 18e vertrokken alsnog 22 van deze toestellen. Vijf gliders maakten een noodlanding in de Noordzee en negen stuks deden door diverse oorzaken hetzelfde in Nederland.

Ook op 18 september waren er de nodige verliezen. Naar Arnhem vertrokken 296 zweefvliegtuigen, waarvan er 25 niet aankwamen. Eén toestel crashte tijdens de start. Zeven gliders maakten een noodlanding in Engeland, twee kwamen ongewild neer in de Noordzee, en nog eens 15 stuks landden noodgedwongen voortijdig in Nederland.

Dit was voor een groot deel het gevolg van het vuur van het Duitse luchtafweergeschut dat veel heviger was dan een dag eerder. Uiteindelijk was dit ook de oorzaak van het te vroeg landen van zeker twee van de drie zweefvliegtuigen bij Hemmen en Randwijk.

Zweefvliegtuigen landden bij Hemmen en Randwijk

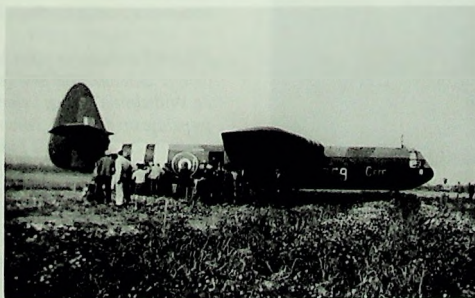
Staff Sergeant G. Cawthray van het "G" Squadron, de piloot van een van de drie hiervoor genoemde zweefvliegtuigen², kan zich de details van de vlucht nog goed herinneren:

We vertrokken met vertraging van het vliegveld Fairford. Onze bestemming was landingszone "X". Het eerste deel van onze vlucht was erg rustig. Het was net een trainingsvlucht. Nadat we in de omgeving van 's Hertogenbosch een draai richting het noorden hadden gemaakt, kwamen we in de problemen. We werden van alle kanten beschoten. Doordat ons trekkende toestel zig-zag ging vliegen om een minder makkelijk doelwit te zijn, hing de sleepkabel de ene keer strak en dan weer los. Hierdoor knapte uiteindelijk de sleepkabel. We vlogen op een hoogte van 5000 voet met een snelheid van 140 mijl waardoor we nog een flink eind richting ons uiteindelijke doel konden zweven.

Luitenant Bruce E. Davis, inzittende van een van de andere twee zweefvliegtuigen³ geeft in zijn "after action report" een verslag van de oorzaak van hun vroegtijdige landing:

Op 18 september vertrokken Squadron Leader Coxon, vier soldaten van de RAF en ik vanaf het vliegveld Harwell. Onze bestemming was landingszone "X". Nadat we de Nederlandse kust waren gepasseerd, werden we regelmatig beschoten door luchtafweergeschut. Op ongeveer 5 mijl van onze landingszone kwamen we in een hevige concentratie van luchtafweer.

Ons sleeptoestel werd in brand geschoten en onze piloot besloot een noodlanding te maken. Na de landing zei onze piloot dat hij het trekkende toestel had zien neerstorten⁴.



*Glider CN 759 is bij Indoornik geland.
(foto: collectie Zwijnen-Reynen)*

Ook inwoners van Zetten hebben de nodige herinneringen aan hun onverwachte "bevrijding". Mej. G. Kamminga, onderwijzeres uit Zetten, herinnert zich het navolgende over de landing van twee van de zweefvliegtuigen:

's Middags trok een stroom fietsers over de Molenweg. We gingen via de Molenbrug over de Linge en daar stond een Engels zweefvliegtuig. Een sergeant had zich met een machinegeweer voor het vliegtuig opgesteld. "Waar zijn de Duitsers?" vroeg hij. Wij vertelden hem dat ze niet in de buurt waren. Dat stelde hem gerust.

De bemanning trok het vliegtuig uit elkaar om een kanon en jeep uit te laden⁵.

De verbazing van de omstanders steeg ten top toen kort daarop een tweede zweefvliegtuig in de omgeving landde. Een van de inzittenden was een Amerikaan [luitenant Bruce E. Davis -L.B.-]. In dit zweefvliegtuig waren geen voertuigen maar dekens en andere voorraden. De passagiers waren heel nerveus vanwege hun precieze situatie maar zij werden gerustgesteld door de piloten. Toen bleek dat er geen Duitsers in de buurt waren, deelden ze sigaretten uit. De twee bemanningen zijn later door leden van het verzet uit Heteren opgehaald. Een van hen was dhr. van der Baan, hoofd van de Christelijke school.

Sergeant Lawrence Thomas, 2e piloot van Staff Sergeant Cawthray, geeft het navolgende verslag van de gebeurtenissen direct na de landing:

We maakten een goede landing. Direct na onze landing stroomde het veld vol mensen. Ik was dolgelukkig dat we een veilige landing hadden gemaakt. Een meisje pakte een aantal sigaretten uit mijn hand. Je kon merken dat ze in lange tijd geen sigaretten hadden gezien. De omstanders vonden het schitterend dat wij in dit veld terecht waren gekomen. Als tweede piloot was het mijn taak om het vliegtuig te beveiligen tijdens het uitladen. Ik lag dus met mijn Bren voor het vliegtuig terwijl de diverse omstanders hielpen met het uitladen. Tijdens het uitladen, landden nog twee zweefvliegtuigen in de omgeving. Toen we klaar waren voor vertrek, gingen we naar de boerderij die op ongeveer 200 meter van ons vliegtuig vandaan lag. Hier kregen we melk en fruit. Hier ontmoetten we ook de mensen van het verzet die ons naar een veerpont zouden brengen.



Publiek stroomt samen rond zweefvliegtuig CN 759. (foto: collectie Zwijnen-Reynen)

Het materiaal dat werd vervoerd in het zweefvliegtuig van de Britse radar-eenheid kon niet worden vervoerd.

Er werd besloten de inhoud te vernietigen. Korporaal Austin kreeg opdracht om dit te regelen:

Luitenant Davis gaf ons opdracht om de inhoud van ons zweefvliegtuig te vernietigen door alles met onze Stenguns kapot te schieten. Dit om te voorkomen dat het materiaal bruikbaar in handen van de Duitsers zou vallen. Hierna kregen we een lift van een groep soldaten die ook te vroeg waren geland.

Vermoedelijk heeft het plaatselijke verzet ervoor gezorgd dat de bemanningen van de drie zweefvliegtuigen bij elkaar zijn gebracht.

Dat de bemanningen gezamenlijk naar het Drielse veer zijn gegaan, wordt bevestigd door Squadron Leader Coxon, die in zijn "after action report" de volgende melding maakt:

Na onze landing hebben we ons aangesloten bij de bemanningen van twee andere zweefvliegtuigen.

Besloten werd dat men zou proberen het Drielse veer te bereiken. Een van de Nederlanders die de groep daar naar toe bracht, was dhr. J. van der Baan, hoofd van de Christelijke school in Heteren:

Maandagmiddag kwamen er versterkingen. Eerst parachutisten ver weg. Dan zweefvliegtuigen dichterbij en ook weer parachutisten dichtbij. Terwijl ik sta te genieten, wordt me in het oor gefluisterd, dat dichtbij een glider is neergekomen aan onze kant van de Rijn en vraagt men mij daarheen te gaan, daar ik Engels spreek, om de inzittenden de weg te wijzen. Direct stap ik op de fiets en rijd weg, mij heel goed bewust van het gevaarlijke van deze onderneming. De Duitsers zijn nog steeds meester in de Betuwe en zijn niet mals in hun straffen voor helpers van de vijand. Een half uur van ons dorp tref ik de soldaten aan, omringd door vele inwoners uit Zetten. De Engelse commandant, wie ik aanbied om hem bij zijn makkers te brengen, geeft zijn soldaten direct bevel om zich startklaar te maken.

Drie gliders zijn er neergekomen. Inhoud: 2 motorfietsen, 2 kleine gevechtswagens, ieder met een aanhangwagen en ongeveer 17 strijders. Juist voor we vertrekken komt dichtbij nog een Duitse auto met 4 soldaten voorbij, die wijselijk doorrijden. Nu begint een ware zegetocht. Overal toejuichingen, geroep en gezwaai.

Het hoofd der school beschrijft ook de gebeurtenissen bij het Heterense veerhuis, waar de groep in eerste instantie via binnenwegen naar toe gaat. Vandaar moeten ze over de Rijndijk naar Driel.

Bij het Veerhuis stoppen we. Een dichte mensenmassa verdringt zich om onze bevridders. Spontaan heft men het aloude Wilhelmus aan en velen hebben een oranjebloem of oranjeveldje op de borst. Maar de nuchteren zeggen: "te vroeg, we zijn er nog niet". Na telefonisch gevraagd te hebben, blijkt de dijk naar het Drielse veer veilig te zijn en dan vertrekt de stoet.

Sergeant Thomas geeft de navolgende informatie over de tocht naar het Drielse veer:

We vertrokken van het veld met een hele stroom burgers achter ons aan. Iets verderop werden we in contact gebracht met de bemanningen van de andere zweefvliegtuigen. De nu complete stoet vervolgde de weg naar het Drielse veer. Een korte tijd later stopten we weer. We hadden informatie



Glider CN 5000 heeft een noodlanding gemaakt bij Henmen.

(foto: collectie Zwijnen-Reynen)

gekregen dat er Duitse militairen in een huis aan de rechterkant van de weg zaten verstopt. Luitenant Turrel gaf ons opdracht om dit huis te omsingelen en de aanwezige Duitsers gevangen te nemen. Het is niet tot een gevecht gekomen. De militairen waren Poolse dienstplichtigen. Wij konden ze niet meenemen en hebben ze overgedragen aan de plaatselijke politie die ze in de cel heeft gestopt.

De heer B. Jansen uit Driel herinnert zich dit voorval ook:

Hij was helemaal gecamoufleerd met gras en groene takjes en was juist op weg naar de N.H. kerk, waar enkele Poolse soldaten, die voor de Duitsers hadden gevochten, zaten te wachten om zich over te geven. Deze waren de vorige avond met een gepantserde auto daar aangekomen, de auto hadden ze onder de hoge lindebomen bij de kerk gezet. De Engelse korporaal die ons daar tegenkwam, had in iedere hand een grote revolver en keek met zijn keiharde ogen haast dwars door ons heen. Hij was niet zo jong meer, ik schatte hem op 45. Hij had een rode knevel en een stoer uiterlijk. In een tijd van enkele minuten stond de dijk zwart van de mensen. Het waren de eerste Engelsen die men zag en ze deelden sigaretten en chocolade uit. Mijn vader, die juist van het melken terugkwam, liet hen melk drinken.

Het laatste probleem waar de militairen voor kwamen te staan, was de overtocht zelf. Peter Hensen, de veerman van het Drielse veer, schijnt enige tijd in tweestrijd te hebben gestaan of hij nu wel of niet voor de te verlenen diensten moest laten betalen.

Wat er verder gebeurde

Van de meeste groepen kan worden achterhaald wat er, aan de noordzijde van de Rijn, verder met hen is gebeurd. In enkele verslagen en boeken wordt melding van deze militairen gemaakt.

In de "war diary" van de 9th Field Company Royal Engineers staat:

Korporaal Hey en twee sappers begeleiden ± 7 militairen, voornamelijk South Staffords, vanaf het Drielse veer naar de eigen linies.

Majoor T.I.J. Toler, commandant van het "B" Squadron, schrijft in het boek *The Lion With Blue Wings*:

Ik ging op verkenning met een compagniescommandant van het 1st Parachute Battalion. We kwamen een Squadron Leader van de Royal Air Force tegen, die het bevel voerde over een radar-eenheid. Zijn sleeptoestel, een Stirling, was neergeschoten ten zuiden van de Rijn. Hun zweefvliegtuig had een succesvolle noodlanding gemaakt. Hij had aan een veerman gevraagd hen over de rivier te zetten tegen betaling van het gebruikelijke tarief. Deze Royal Air Force officier vertelde dat hij het divisie-hoofdkwartier probeerde te bereiken en ik heb hem aangeboden met ons mee te gaan.

Luitenant M.D.K. Dauncey van het "G" Squadron schrijft in *The History of the Glider Pilot Regiment*:

In de vooravond arriveerde Sergeant Cawthray die ten zuiden van de rivier was geland. Hij was met zijn passagiers per jeep naar het veer gereden en aldaar de rivier overgestoken.

Tenslotte schrijft Marek Swiecicki in zijn boek *Roode duivels in Arnhem*:

Aan het einde van de gang [in Hotel Hartenstein -L.B.-] was een grote kamer, die bezet was door onze twee kapiteins en Bruce Davis, van de Amerikaanse luchtmacht, die met zijn toestel afgeschoten was door de Duitsers en een wond aan zijn been had.....



Burgers bij zweefvliegtuig CN 5000.
(foto: collectie Zwijnen-Reynen)

Conclusies

Majoor Toler bevond zich op het moment dat hij Squadron Leader Coxon tegenkwam in gezelschap van een officier van het 1st Parachute Battalion. Daar Luitenant Turrel van deze eenheid deel uitmaakte, mag men aannemen dat hij bij zijn kameraden terecht is gekomen. In de directe omgeving was ook de commandant van het 2nd Battalion South Staffords dus het is aannemelijk dat ook de militairen van deze eenheid op de juiste plaats zijn aangekomen.

Luitenant Dauncey maakt melding van Staff Sergeant Cawthray, die bij zijn eigen eenheid, het "G" Squadron terugkomt. Dit wordt zowel door Cawthray zelf als door Sergeant Thomas bevestigd.

Als laatste zijn ook Squadron Leader Coxon en zijn radar-eenheid bij het divisie-hoofdkwartier in Hartenstein aangekomen. Dit wordt zowel door Marek Swiecicki als Luitenant Davis zelf bevestigd.

Bronnen:

- * After Action Report van Lt. Bruce E. Davis;
- * Intelligence Report van S/Ldr. H.W. Coxon, 10 Group, Fighter Command, Royal Air Force;
- * Report on the British Airborne effort in Operation "Market" by 38 & 46 Groups RAF;
- * Operations Record Book, 570 Squadron, Royal Air Force;
- * War Diary 9th Field Company, Royal Engineers;
- * Volk in Nood, Oorlogsgedenkboek van de Betuwe en de boorden langs Rijn en Waal;
- * Roode duivels in Arnhem, Marek Swiecicki;
- * Lion with Blue Wings, Ronald Seth;
- * The History of the Glider Pilot Regiment, Claude Smith;
- * Dagboek van een Drielenaar, B. Jansen;
- * Verslag van G. Kamminga;
- * Correspondentie schrijver met G. Cawthray en L. Thomas;
- * Correspondentie Joop Siepermann met A. Austin.

De auteur is bijzondere dank verschuldigd aan Geurt en Coby de Hartog en George Mason voor hun hulp bij het opsporen van informatie en het beschikbaar stellen van de foto's.

NOTEN

1. Report on the British Airborne effort in Operation "Market" by 38 & 46 Groups RAF.
2. De belading van dit zweefvliegtuig bestond uit een jeep met aanhangwagen, twee motoren en drie man van de Support Company van het 1st



S/Sgt. Cawthray
(foto: collectie L. Buist jr.)

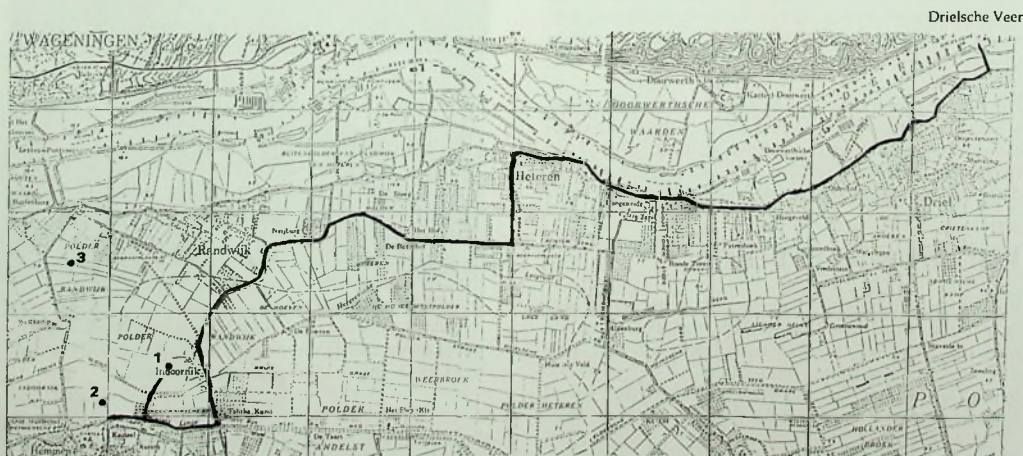
Parachute Battalion. Passagiers waren: luitenant J. Turrel (plaatsvervangend commandant van de Headquarters and Support Company) en de soldaten Clarke en Donnerly.

3. De belading van dit zweefvliegtuig (nummer CN 5000) bestond uit radar- en verbindingapparatuur ten behoeve van een Britse radar-eenheid. In totaal zijn van deze eenheid vier gliders uit Engeland vertrokken. Het was de bedoeling dat zij bij elkaar zouden landen om ter plaatse een radar-station op te zetten voor nachtjagers.

De eerste piloot van dit zweefvliegtuig was Staff Sergeant B.A. Cummins van het "A" Squadron; de tweede piloot is helaas onbekend. De passagiers waren: Squadron Leader H.W. Coxon, 10 Group, Fighter Command RAF; sergeant S. Lievense, korporaal A. Austin en de Leading Aircraftsmen R.J. Eden en D. Foster (allen van 6080 Light Warning Set Unit), en een Amerikaan: luitenant Bruce E. Davis van 306th Fighter Control Station.

4. Het sleeptoestel was een Stirling van 570 Squadron met nummer LK-121. Het stortte neer bij Opheusden, waarbij de complete bemanning om het leven kwam.

5. Het betreft het zweefvliegtuig met nummer CN 759, waarvan de lading bestond uit een jeep met een 6-ponder anti-tankkanon en twee man van de Support Company van het 2nd Battalion, The South Staffordshire Regiment. De piloten waren van het "G" Squadron, hun namen en die van de inzittenden zijn helaas onbekend. De glider vertrok vanaf Broadwell, en de bestemming was landingszone "S".



Op een stafkaart uit 1944 zijn de posities van de drie genoodlandde gliders en de route naar het Drielsche Veer aangegeven. Nr. 1 is CN 759; CN 5000 landde bij 2. Wie kent of heeft foto's van Nr. 3?