

Een mysterieuze ‘Horsa’, een succesvolle ‘cold case story’

Door Joop Thuring

Samenvatting

Op 18 september 1944 vond in het Maasland onder de rook van Oss een onverwachte interactie plaats tussen lokale patriotten en inzittenden van een Brits transportzweefvliegtuig met bestemming ‘Arnhem’. De inzittenden, paratroopers, hoogstens zes militairen, vertrokken na uitladen van hun jeep met aanhanger spoorwegs richting Grave, de loop van de Maas volgend. Gelukkig werden ter plekke enige amateurfoto’s gemaakt en had één patriot de naam en rang onthouden van een inzittende - ‘Lt. McNaught’ - . Dat verhaal werd zo’n vijftien jaar na deze gebeurtenis mondeling doorgegeven aan de auteur van deze bijdrage. 75 Jaar na dat voorval startte deze met behulp van een gemotiveerde Engelse Market Garden specialist een ‘cold case’ benadering en ... kon snel succesvol worden afgerond.

Abstract

A mystery Horsa glider, a succesful cold case story

On September 18, 1944 an unexpected encounter took place between local patriots and the crew and occupants of a Horsa glider that had been forced to make a premature landing whilst on its way to ‘Arnhem’. This occurred about 25 miles west of of their intended landing zone when they landed in a polder north of the town of Oss (NL), alongside the river Maas. They quickly unloaded their jeep & trailer and were advised by these helpers to follow the road along the dike to the town of Grave, which had been liberated the previous day. Fortunately some pictures were taken at the time and the name of the Lieutenant in charge – Lt McNaught – was known to one of the helpers. About fifteen years later he passed this information on to the author of this article. A cold case investigation, stimulated by an enquiry from a British Market Garden researcher, was commenced 75 years after this incident and, as wil be seen, it was succesfully concluded.

Inleiding

In het artikel ‘Thunderbolts met gele staarten, De Dood keek in mijn ogen’, kunt u lezen hoe de patriot Jan Leemans uit Lith (N.Br.), de inzittenden van een voortijdig gelande Horsa glider assistentie verleende.(1) Dat gebeurde op maandagmiddag 18 september 1944 en speelde zich af in de polders aan de Brabantse kant van de Maasvallei tussen de plaatsen Geffen en Oss.

Samenvatting van hierboven gememoreerd artikel

In de vijftiger van de vorige eeuw vertelde Jan Leemans mij dat hij, omdat hij als student geen loyaliteitsverklaring had getekend, ondergedoken was in zijn ouderlijk huis. Dat was gelegen net buiten het dorp Lith aan de zuidelijke oever van de Maas. Van hieruit had hij een wijds gezicht over de polders van ’s-Hertogenbosch tot Ravenstein zowel overdag als ‘s nachts. (zie afbeelding 1) Omdat hij de Engelse taal beheerste leek het hem als plicht geallieerde piloten, die in deze contreien hun vege lijf hadden moeten redden, op te vangen en naar veiligere oorden te begeleiden. Zo’n kans deed zich weer voor tijdens operatie Market Garden; D+1. Tijdens zijn directe assistentie zag hij drie Thunderbolts op hem neerduiken. Hij bukte, sloot zijn ogen en wist dat zijn einde nabij was. Immers, hij onderkende hun vuurkracht. Maar er viel geen schot. Toen hij zijn ogen openden en de aanvallers nakeek bleven gele staarten op zijn netvlies kleven. Dat verhaal bleef bij mij hangen. Immers deze auteur behoort tot het

geprivilegieerd publiek dat in die dagen de indrukwekkende luchtmacht die de noordelijke route volgde mocht aanschouwen. Dan bekijft zo'n detail.

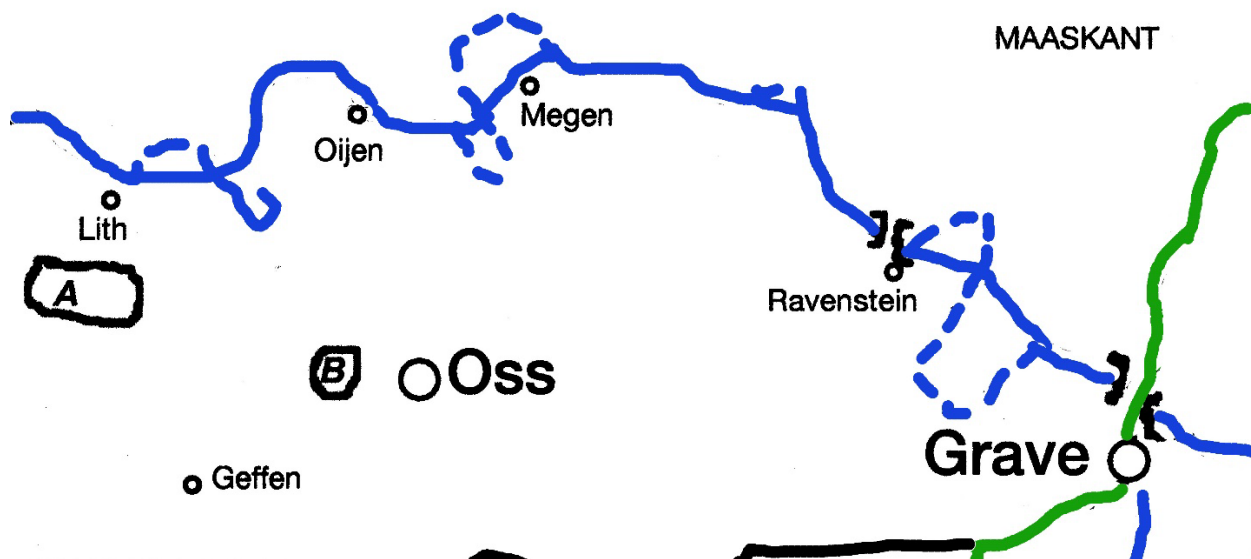
Meerdere specifieke interacties burger-militair uit die hectische tijd heb ik kunnen ontrafelen het werd nu tijd het verhaal van die 'gele staarten' eens uit te pluizen.

De losjes georganiseerde regionale verzetsbeweging was tot dan van het meer passieve soort en hield zich bezig met onderduikers, ondergedoken Joden en wegwerken van voortijdig neergekomen geallieerde vliegtuigbemanningen. Hierbij waren vooral jongeren aangesloten, inclusief Jan.

Na Dolle Dinsdag was er vanuit de KP-organisatie een leider in dit district 'gedropt'. Het betrof de oud-burgemeester van Oss die in maart 1943 het bijltje erbij had neergegooid; dit tegen de vooroorlogse schriftelijke adviezen in. Nu probeerde hij blijkbaar op deze manier de opgelopen morele schade te compenseren.

Een uitzonderlijke, bij toeval, interactie tussen burger en militair

Deze organisatie had twee personenauto's ter beschikking en de eerste was met deze leider op die middag (D+1) uitgerukt om in de nabijgelegen Geffense polder de Amerikaanse bemanning en Britse parachutisten te assisteren die hier hun kreupel USAAF C-47 transportvliegtuig voortijdig moesten verlaten. (2.3) Kort hierna maakte een geallieerd transportzweefvliegtuig zich los uit deze stroom en selecteerde een locatie iets ten oosten van de plek waar die parachutisten waren neergekomen.



Afbeelding 1

*De zuidelijke Maasvallei die ten noorden van de stad Oss bekend staat als 'De Maaskant'. Schematisch in blauw weergegeven de gekanaliseerde rivier de Maas anno 1944 met aanpalend de besproken woonkernen. Gebied **A** geeft aan waar de parachutisten voortijdig landden op 18 september 1944 en **B** het landingsterrein van de 'Osse' Horsa, hier besproken. De groene lijn geeft de geallieerde opmarsroute – via Rijksweg 's-Hertogenbosch – Nijmegen - aan van dinsdag morgen 19 september 1944.*

Hun tweede auto rukte nu uit om ook hier hun diensten aan te bieden. Mijn zegsman was de bijrijder en vertelde mij destijds het volgende. (4, 4a)

Hij trof hen aan net toen ze hun voertuig met een aanhangwagen uit het toestel gehaald hadden.



Foto 1

Pas gelande Horsa in de polder aan de noordwestelijke rand van de stad Oss op 18 september 1944. Links in het midden is een van de inzittenden bezig met een bijl om het staartstuk van de romp los te wrikken. Of dat onder de verantwoording van de glider piloten viel of van de inzittenden is mij niet bekend.

Rechts van het midden wordt dit transportzweefvliegtuig een 'Happy Landing' toegewenst. Naar links en daaronder en juist boven de inplant van de staartboom in de romp vallen twee witte krabbels op. Met enige vooringenomenheid kunnen we hieruit destilleren: een S/Sgt ... en Sgt Mogelijk een gegeven om zo de namen van beide glider piloten te achterhalen c.q. te bevestigen.

Foto: dhr. Johan J. Visser met dank aan mevrouw Visser - van Tweel uit Oss.

Hij maakte contact met het geallieerde groepje waaronder een officier en stelde hen voor de illegaliteit te assisteren bij hun doel voor die dagen: onttrekking van de stad Oss aan de Duitse bezetting inclusief strategische voedsel- en drankvoorraden. Dat zagen ze niet zitten. Wel bleken ze bereid om de provisorisch bevlagde auto te volgen om zo op een secundaire weg te komen die op de winterdijk lag en dan de zuidelijke boorden van de rivier de Maas stroomopwaarts te volgen.



Foto 2

Vermetelege regionale verzetsmensen in het centrum van het stadje Megen op dinsdag 19 september 1944. Vermoedelijk gaat het hier om dezelfde auto die de dag daarvoor betrokken was bij de assistentie van de Horsa inzittenden. Op het dak ligt een doek dat provisorisch met wat touwtjes aan uitsteeksels van de auto werd vastgebonden. Volgens mijn zegsman van destijds de 'Union Jack'. Dit voertuig, eigendom van [A.J.M. Elders](#) uit Cuijk, maakte deel uit van een colonne die op het punt staat om de Britse parachutisten (17 + 1), hun vier Amerikaanse C-47 bemanning (3,4a,b) en bijeen verzamelde leden van de Wehrmacht die zich hadden overgegeven naar Grave te transporteren.

Foto: mevr. P.A. Couwenbergh met dank aan de familie Couwenbergh uit Megen. Zie ook collectie BHIC, fotonummer 1654-000056

Zij hadden immers andere instructies en maakten dankbaar gebruik van het reisadvies verstrekt door de illegaliteit. Kortom, aangekomen in het kerkdorp Lithoijen – gesitueerd tussen Lith en Oijen – en een kort verblijf aldaar scheidden hun wegen.

Oss vrij

De stad Oss werd 19 september aan de invloedssfeer van de bezetter onttrokken. Dit kon vrij recent worden geassocieerd met een C-47 crash, ook op de 18e, maar precies aan de tegenoverliggende uiterste punt van de gemeente Oss.(5)

Nu het verhaal achter die 'gele staarten' was opgelost werd het de hoogste tijd om nadere gegevens van die 'Osse' Horsa te achterhalen. Hoewel ik daarvoor al decennia op het vinkentouw zat, had ik helaas geen aanknopingspunten kunnen vinden. Daarom maar eens een balletje opgeworpen bij de naar mijn inschatting extra gemotiveerde informant in de U. K. Immers, zijn vader was als paratrooper bij de 'South Staffords' die bewuste dag ook over dit gebied voortgesleept richting 'Arnhem'.(6)

Bingo

Per omgaande kreeg ik wat concrete feiten onder ogen: het was een delegatie van het Britse 1^e Airlanding (A/L) Anti-tank Battery (Bty) (Z-Troop), Royal Artillery (R.A.) dat die dag in die contreien had moeten afhaken. De naam van die bewuste Troop Commander luidde: Lt.

Eustace Arthur McNaught. Hij twijfelde met betrekking tot het Chalk nummer van deze Horsa in eerste instantie tussen 1004 of 1005, uit de serie 1004-1009 gereserveerd voor deze eenheid. Kort daarna stuurde hij mij de informatie dat dit toestel (1004?, J.T.) was toegewezen aan 2^e (Oban) A/L Anti-tank Bty, R.A. Echter, de namen van de oorspronkelijke passagiers, negen 'gunners', waren doorgestreept (in rood stond achter hun namen handmatig genoteerd: 1 A/L Regt.). Dat document (manifest), Form B, GLIDER, Part II, bestemd voor glider 1004 bleek wel ondertekend door de hogere in rang onder de passagiers en een lid van het Britse Glider Pilot Regiment (GPR). Ook de lading stond beschreven: 1 car, 5 cwt, 4x4 (dat lijkt mij een Willey's jeep, J.T.), een aanhanger, een Bren mitrailleur en relevant: 40 granaten voor een zesponder. Kortom, er werd wat geschoven qua bezetting van een 75 mm houwitser eenheid R.A. naar een 6-pdr anti-tank Eenheid R.A. De handtekeningen kun je herleiden tot: E.A. McNaught, Lieut. R.A. en A. Wethey (de kwaliteit van dit document is te matig om het hier toe te voegen).

Reconstructie van de namen van de bemanning van het GPR

Deze S/Sgt A. Wethey had ook in dezelfde functie, als 1^e piloot van een Horsa, deelgenomen aan de landingen in Normandië. Nu bestond binnen het GPR de gewoonte om een succesvol gebleken bemanning bij een volgende operatie weer als team in te zetten. De naam van die copiloot uit juni 1944 kon worden achterhaald, Sgt E.F. Basnett, en we nemen aan dat hij ook in dit toestel zat.(7) Dit op basis van ontcijfering van die twee krabbels op het achterste rompdeel van de Horsa te zien op foto 1. Om het nog verwarrender te maken: de functie van deze McNaught tijdens operatie Market Garden staat omschreven als: Assistant Command Post Officer, 2nd Airlanding Light Battery R.A., Arnhem en dat is een onderdeel van het 1 A/L Light Regt. Fijntjes staat daar nog in rood aan toegevoegd: [*glider did not arrive*].(8) Daarna gaat hun vervolgreis voor ons de mist in, behalve het gerucht dat bij een Duitse bewakingspost bij een veerpont over de Maas bij Oijen tijdens een kort vuurgevecht één van hen gewond raakte. Mogelijk kan dat ook slaan op het groepje parachutisten dat te voet via Oijen naar Megen liep alwaar ze de nacht in een klooster doorbrachten. De gewonde werd in een nabijgelegen huis afgeleverd en toevertrouwd aan een lokale arts en verpleegster. De jeep met inzittenden uit de Horsa drukte door richting Grave. (zie Afbeelding 1) Op die doorgaande Maasdijk noteerde een religieuze in haar dagboek dat ze die middag een merkwaardig geallieerd voertuig had waargenomen met twee aanhangwagens. Vermoedelijk is deze opvallende combinatie toe te schrijven aan een op dezelfde dag meer westelijk neergekomen Horsa.(9)

Details voor meer precieze plaatsing

Beide glider piloten behoorden tot het G-Squadron, First Wing, GPR. Zij waren gestationeerd op de basis RAF Fairford. Uit het 'treinboekje' blijkt dat 190 RAF Squadron, ook op deze basis gelegerd, uitgerust met Short Stirling Mk IV, transport/sleepvliegtuigen, die dag (D + 1) met in totaal 21 Horsa's (Chalk nummers. 990-1009 en nr. 934 van 17/9) deel uitmaakte van de missie naar een LZ ten westen van Arnhem. Tijdens de vlucht verloren zij de nummers 994 en 996 (boven de U.K.), 934 (in de Noordzee), 1007 boven Overflakkee (10) en een onbekende 'Chalk' 25 miles voor LZ. Dat laatste wijst op de regio Oss/ Geffen. Dit valt weer te associëren met het ORB van het 190 Squadron. De piloot van het toestel (LJ823) dat voortijdig huiswaarts keerde was F/O A.C. Farren. Nog een bijzonderheid: deze piloot maakte op donderdag 21 september 1944 met hetzelfde toestel een noodlanding ten oosten van het stadje Megen en pal ten noorden van Oss. (11,12,13,14)

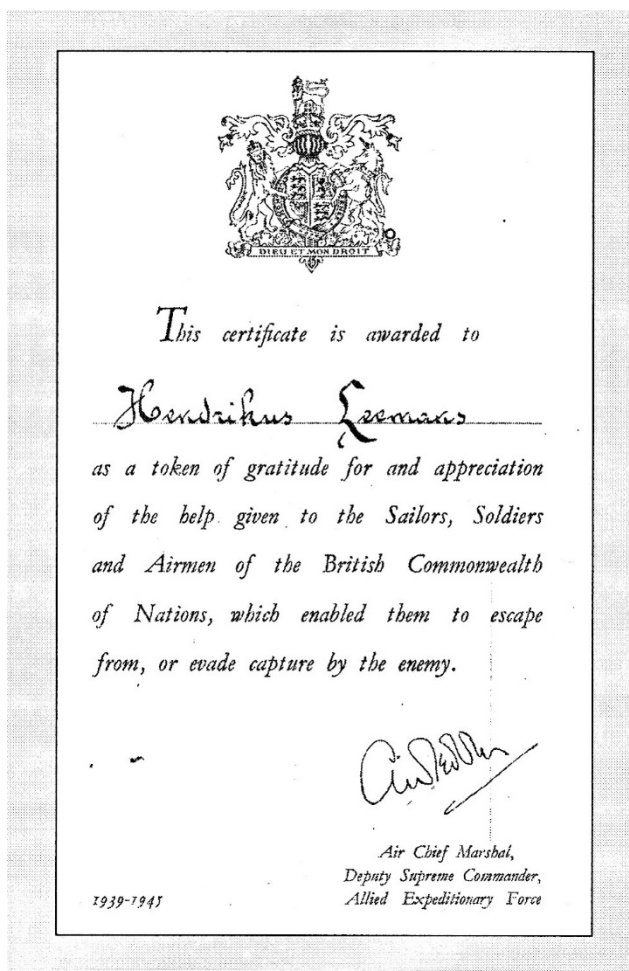
Als er meer dan de drie hierboven genoemde militairen aanwezig waren in deze Horsa (het kunnen er niet veel meer zijn geweest) dan tasten we in het duister wat hun namen betreft. Wat erna met deze drie genoemde inzittenden is gebeurd (uitgezonderd: gesneuveld, vermist,

of gevangen genomen) blijft nog een open vraag. Zoals altijd: elk onderzoek levert weer nieuwe vragen op. Een evolutionair proces waarbij een vertegenwoordiger uit de homo sapiens groep zich kan onderscheiden

Tenslotte

Een fraai afsluitend element in dit verhaal, wat deels op *oral history* drijft, is dat ‘Het Verzet’ later in Engeland een getuigschrift aanvraagt vanwege de verdienste bij het assisteren van deze (? J.T.) militairen van het Gemenebest in bezet gebied. Eén persoon waar het om gaat, qua profijt, staat hierin vermeld als: Luitenant McNaught en als begunstigde: een zekere Hendrikus Leemans. Zo luidt de naam van de vader van mijn ‘getrouwhe’ zegsman.(2) Blijkbaar had die deze eer respectvol doorgeschoven.

Afbeelding 2



Mijn dank gaat uit naar mr. John Howes uit de U.K. Zijn bijdrage was cruciaal in het afronden van dit humaan-historische mysterie. Namen en daden van enkele hoofdrolspelers kunnen na driekwart eeuw, dank zij deze cold case aanpak, aan de spelerslijst van operatie Market Garden worden toegevoegd.

Dit artikel werd eerder opgenomen in ‘Terugblik 40-45’, jrg. 61(3), maart 2023 en met instemming van de redactie overgenomen door het BHIC op hun website met enkele aanpassingen.

Bronnen

1. *Bulletin AIR WAR 1939-1945*, nummer 397, jrg 2019-07
2. Patriotten, Parachutisten., Partizanen en... Paniek; Joop Thuring en Hans den Brok, *Tussentijds* 2/03, jrg 9, najaar 2003
3. Maaskantse Patriotten redden een bruiloftsfeest; Joop Thuring, *Tussentijds* 1/19, jrg 25, voorjaar 2019
- 4a. Jan Leemans, persoonlijke mededeling, zomer 1958
- 4b. Dagboek van een Lithenaar; Jan Leemans, *Maaskroniek*, jrg 36, nr. 80, april 2013, blz.13 e.v.
5. Een 'Geluksvogel' zij brachten het..., waarom werd Oss eerder bevrijd; Joop Thuring, *Tussentijds*, 2/18, jrg 24, najaar 2018
6. John Howes, persoonlijke mededeling, maart 2019
7. www.Headquarters, The Glider Pilot Regiment – The Pegasus Archive
8. www.unithistories.com/officers/1AirbDiv_officers
9. *Rosmalen in de vuurlinie*; Ad Hermens, eigen uitgave, 1994
10. *De kabel brak...*; C.I. Stoutjesdijk, Stichting WO2GO
11. 190 Squadron, Operations Record Book, AIR 27/1154/325, Detail of Work carried out for the month of september1944, Public Record Office, Kew, U.K.
12. SGLO Verliesregister, crash data base, T4237
13. Twee geallieerde vliegtuigen crashes aan de Maaskant; Hans den Brok en Joop Thuring, *Zendgraaf*, Heemkundig periodiek, nr. 9, oktober 2001, blz. 269 e.v.
14. Gratis meeliften, in historische zin, met een civiel technisch project anno 201; Joop Thuring, *Zendgraaf*, Heemkundig periodiek, nr. 41, november 2019, blz. 1683 e.v.