

STICHTING WINGS TO VICTORY

AIRWAR MUSEUM / AIRMEN MEMORIAL ZEELAND



Crash No 435

Douglas C-47 42-93098

18-09-1944

Haamstede



De Douglas C-47 s/n 42-93098 en haar CG-4A glider op Schouwen-Duiveland 18 september 1944

Door Leo Bakker

Op 18 september 1944 begint een van de beroemde militaire operaties van de tweede wereldoorlog te weten Market Garden.

De missie wordt vanuit de lucht ondersteunt en bevoorraad.

Zowel Engelse als Amerikaanse transporttoestellen leveren hun aandeel aan wat een paar dagen later zou blijken een verloren missie die onnodige mensenlevens heeft gekost.

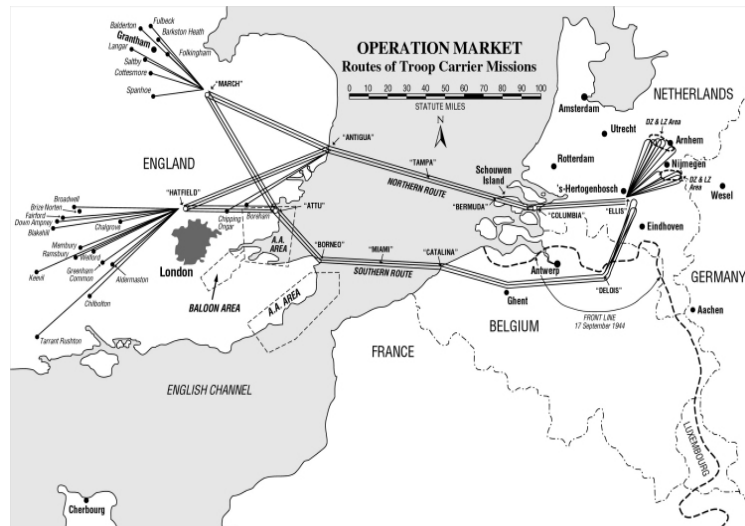
Dit verhaal beschrijft de belevenissen van de C-47 en haar bemanning en ook de door haar getrokken CG-4A glider en haar bemanning.

De missie begint en eindigt voor beide vliegtuigen anders dan verwacht ...

Een 50-tal C-47 vliegtuigen van het USAF 94st Troop Carrier Squadron van de 439th Troop Carrier Group krijgen die dag als opdracht om als onderdeel van de luchtlandingen in het kader van operatie Market Garden de door hun getrokken gliders naar de dropzone Nijmegen-Malden-Grave te brengen. Vlak voor het doel zullen de gliders zich loskoppelen en proberen veilig te landen waarna de meegevoerde militairen en materieel kunnen worden ingezet.

Er wordt opgestegen van de Engelse basis Beverton in East Anglia. Na het formeren van de formatie wordt er via de zg Northern Route koers gezet naar het bezette Holland.

De route zal gaan via Schouwen-Duiveland, Tholen, Brabant naar de drop-zone in de buurt van Nijmegen.



De route voor 18 september 1944 was de noordelijke.

Major Joseph A. Beck in de 42-93098 leidt de missie terwijl Capt Arthur G. Kroos Jr de leiding heeft over de militairen in de gliders. Het rapport van de Luchtwacht Haamstede vermeld die dag “vanaf ongeveer 14.20 uur herhaald zich het beeld van gisteren, vervoer van luchtlandingstroepen met zweefvliegtuigen. Echter in en nog groter aantal vliegtuigen dan gisteren. En nu ook met sterke bescherming van jagers.”

Er zouden 17 en 18 september 1944 totaal een viertal gliders onvrijwillig neerkomen op Schouwen-Duiveland.

Aan de binnendijk van de Westenschouwse inlaag, bij de boerderij Molenberg te Burgh, in de Adriana-Johanna polder te Dreischor en in de Nieuwland polder te Nieuwerkerk.

De vliegtuigen en bemanning ...

De 42-93098 C/N 12972 was een Douglas C-47A-20-DK Skytrain voor luchttransporten van militairen en uitrusting. Een echt werkpaard dat zijn sporen verdient heeft en niet alleen tijdens de tweede wereldoorlog maar ook lang daarna.

De 42-93098 en haar bemanning hadden veel ervaring opgedaan tijdens luchtoperaties boven Zuid-Frankrijk en Normandië. Ze was zelfs de eerste C-47 op Normandische bodem tijdens D-Day.

De bemanning bestond uit:

Piloot	Maj	Joseph A. Beck
Co-piloot	Capt	Fred O. Lorimer
Navigator	Lt	Vincent J. Paterno
Radio Operator	Sgt	Vernon E. Gillespie
Technical Sgt	T/Tsg	Charles E. Patterson



Major Beck kijkt uit het raam van zijn C-47.

De Waco CG-4A werd gebouwd door Ford Motors Company Plant in de buurt van Kingsford Michigan en werd beschouwd als uitermate goed uitgerust te zijn voor vervoer van manschappen en vracht. De glider kon 13 manschappen of een vracht van 4 manschappen + uitrusting en een jeep of een 75mm howitzer met bemanning van drie man + ammunitie en voorraad.

Voor het eerst gebouwd in 1942 en in dienst gekomen bij US Army Air Corps en met succes ingezet bij de invasie van Sicily, Chindit

acties in Burma, de invasie van Normandie, Market Garden en bij het oversteken van de Rijn.

Er werden er meer dan 12.000 van gebouwd.



CG-4A gliders waiting for Arnhem.

De CG-4A glider had de volgende bemanning:

Piloot	2nd Lt	George T. Hall
Commandant	Capt	Arthur G. Kroos Jr
Recon Sgt	S/Sgt	John F. Bonk
Chauffeur / RO Corp		William V. Smurr

De glider was geladen met een jeep, en een tweetal radio's, 47 mm anti-tank munitie en persoonlijke uitrusting van de bemanning.



82nd Airborne Div General Staff – Engeland – Lente 1944.
Links achter Capt Kroos.

De belevenissen van Maj Beck en zijn bemanning op Schouwen-Duiveland...

Na een vertraging gingen we eindelijk omstreeks 11:30 uur Engelse tijd de lucht in. Capt Lorimor, mijn operations officier, bestuurde als co-piloot het vliegtuig.

We bereikten de kust op het zuidelijkste puntje van Schouwen-Duiveland en ik hoorde afweergeschut op ons schieten. Het ging van achter naar voren en de linkervleugel bij de hoofddrager juist aan de buitenkant van de motor werd geraakt.

Het vliegtuig begon te schudden en ik dacht dat de linker motor was geraakt. De vibratie van de motor was zo hevig dat ik opdracht gaf om de motor in de vaanstand te zetten.

Het onder controle houden van het vliegtuig was haast onmogelijk. Langzaam verloor het vliegtuig hoogte met de linkervleugel naar beneden en ik kon het niet houden. De glider werd afgekoppeld. Vlak achter de duinen was een open veld, naar weldra bleek het vliegveld Haamstede, dat voor de Duitsers geen operationeel vliegveld meer was, en daar zouden we proberen te landen.

Ik haalde het gas van de rechter motor af en ging voor de landing. Iedereen in het vliegtuig haalde de veiligheidsgordels aan en we landden richting noord naar drie gebouwen toe. Het vliegtuig kwam rustig neer. Ik had juist voor de landing alle switches op uit gezet om brand in het vliegtuig te voorkomen wat inderdaad gelukkig uitbleef. De overige bemanningsleden verlieten het toestel aan de achterkant en sprongen in het gras. Ik opende het ontsnappingsluik en sprong juist voor de rechter motor uit het vliegtuig.



Het wrak van de C-47 op het vliegveld Haamstede.

Vanuit de richting van de drie gebouwen klonk geweervuur. Een zwaarder wapen begon vanaf de zandduinen, zo'n 200 yards, (een yard is ongeveer 91 cm) westelijk van ons, ook op ons te schieten. Het eerste schot was 20 yards bij ons vandaan, het tweede 10 yards en het derde trof Lorimor.

Het schieten vanuit de drie gebouwen bleef aanhouden en Paterno en ikzelf begonnen in oostelijke richting te kruipen , richting bos. Toen we opkeken zagen we een groep mannen vanuit de drie gebouwen onze kant op komen. We deden onze handen omhoog en gaven ons over. De overige bemanningsleden werden naar ons toegebracht. Patterson had een kleine wond aan zijn hoofd en had een kogel door zijn arm gekregen. Gillespie had een kogel juist onder zijn ribben door zijn lijf gehad.

Patterson vertelde me dat Lorimor geraakt was en dit niet had overleefd.

We werden POW gemaakt, wonden verzorgd en werden weggevoerd naar het Casino , zoals een vertrek in de commandobunker in de Pasen-hil werd genoemd.

Hier werden ik samen met Paterno ondervraagd door Hptm Schutz en later afgevoerd naar Duitsland.

De twee gewonden sergeanten werden naar het ziekenhuis in Zierikzee gebracht.

Maj Beck ging naar Stalag Luft 111 Sagan Silezie 49-1.

Capt Lorimor werd begraven op Haamstede.

Lt Paterno ging naar Stalag Luft 1 Barth-Vogelersang Pruisen 54-12.

Sgt Gillespie slaagde erin , tezamen met een Duitser, hoewel reeds lang genezen, tot ongeveer maart 1945 ondergedoken te blijven in Zierikzee en werd toen naar Stalag 11B Fallingbommel Pruisen werkkamp 53-09 gebracht.

T/Tsg Patterson ging naar Stalag 11B Fallingbommel Pruisen werkkamp 53-09.

De belevenissen van Capt Kroos en zijn bemanning op Schouwen - Duiveland...

Onze glider was het leidende vliegtuig en zodra de formatie boven Engeland was geformeerd vervolgden we onze vlucht over de Noordzee richting Schouwen-Duiveland.

Gevlogen werd er op een hoogte van 1.500 feet en met een snelheid van ongeveer 150 mijl per uur.

Zonder problemen zagen we de kust van Schouwen-Duiveland langzaam naderbij komen.

Zodra we het eiland bereikten zochten we met onze verrekijkers naar fortificaties en Duitse stellingen.

Door vijandelijk vuur geraakt werden we afgekoppeld en moesten een landingsplek vinden in vijandelijk gebied. We zagen een veld met de z.g rommelasperges. De palen waren zo'n 10 feet, een meter of 3-4, hoog en met zwaar prikkeldraad omwikkeld en ook onderling hiermee verbonden. Geen prettig landingsterrein maar we moesten wel. We gingen ervoor, misten de palen maar het prikkeldraad beschadigde de onderkant van de glider. Een vleugel werd opgevouwen en we verloren stukken bekleding. We landden in een sloot en stonden op onze neus. We waren behoorlijk door elkaar geschud maar gelukkig veilig. De Duitsers, hoofdzakelijk Armeniërs die gelegerd waren in de villa Lisudina, openden zodra we geland waren het vuur.

We sprongen snel uit het toestel in de sloot. Omdat de omgeving bedekt was met bosjes, struiken en een aantal zandduinen was lokalisatie van de plek waar het vijandelijk vuur vandaan kwam niet mogelijk.

Ik zond Smurr naar de glider terug om, nadat hij wat we nodig hadden uit de glider had gehaald, deze in brand te steken. Bonk zorgde voor vuurdekking en Hall en ik gingen de directe omgeving verkennen. We zagen een boerderij, Molenberg, op ongeveer 200 meter. Ik liet Hall hier achter en ging zelf terug naar de glider om de anderen te halen. Onderweg kwam ik Bonk tegen en wees de weg naar de boerderij. Smurr was nergens te bekennen. Ik keek om mij heen en zag een Duitser over een weg, de Hogeweg, rennen. Ik opende het vuur en de Duitser viel neer. Smurr die in een weiland naast mij lag hoorde het schot en kwam direct naar mij toe. Hij had de glider bereikt maar geweervuur maakte het hem onmogelijk de spullen die we nodig

hadden uit de glider te halen. De Duitsers schoten een M-1 uit zijn hand zodat hij niet in staat was zoals we afgesproken hadden om de glider in brand te schieten. We gingen terug naar de boerderij waar de andere twee zaten.

We hadden het plan om naar de bossen ten noorden zoals we vanuit de glider hadden gezien te gaan. Na ongeveer 200 meter hoorden we Bonk hard roepen. Hij was 10 stappen bij mij vandaan en had een Duitse soldaat, een Armenier, die op een fiets reed, gevangen genomen. Ik keek op mijn horloge en zag dat het 14:00 uur was. We wisten niet wat we met hem gingen doen maar kon hij ons van pas komen.

Langs de duinrand bereikten we het huisje van Anth v d Werf en zo verder langs de binnenkant van Boeijes Bos naar de woning van de burgemeester van Burgh, Jonkheer van Citters.

We staken een door de Wehrmacht gebruikte kantine in brand, bereikten het bos en zagen direct een bordje met “Achtung Minen” achter een dubbel draadhekwerk. We stuurden de Armenier als eerste door een mijnenveld. Behoedzaam volgden we hem. Juist toen we veilig door het mijnenveld gelopen waren hoorden en zagen we een achttal Spitfires op een doel vuren op 500 meter ten noorden van ons. Later hoorden we dat de C-47 van Major Beck het doel was die een 2 kilometer ten noorden van onze glider was neergekomen.

We vervolgden onze weg en kort daarna zagen we een lang gebouw. Omdat we geen Duitsers zagen gingen we naar binnen en ontdekte dat het een officiers mess met prachtige schilderijen, een bar, tafels en foto's aan de muur van Hitler & co. We gooide alle stoelen en tafel in het midden op een hoop en staken ze in brand. We vernielden alle aanwezige flessen drank en gooiden de ramen kapot.

Honderd meter verderop kwamen we bij het Duitse hoofdkwartier. Er waren slechts enkele Duitse soldaten en deze verdwenen zodra ze ons zagen. We voerden nog wat kleine sabotage acties uit zoals het doorsnijden van banden van fietsen van Duitse militairen, onklaar maken van telefoonlijnen. Gooiden handgranaten in de communicatie bunker en vernielden zo veel mogelijk spullen van de Duitsers.

Duizenden geallieerde vliegtuigen vlogen over ons heen naar Arnhem en wij zaten hier in een wespennest.

We gingen verder, het was nu 16:00 uur, en besloten ons tot donker gedekt te houden in het mijnenveld.

Toen het donker was liepen we het bos uit in de richting van de Kloosterweg, door de Noordstraat, de Ring naar de Bouwmansweg. Vanaf hier was Schouwen-Duiveland geïndundeerd en konden niet verder. We gingen terug en via de garage van Dijkman naar de Zandweg waar we een slaappleats vonden in de schuur van M. Kwant. Bij daglicht bemerkte Kwant dat de ladder weg was. Gedreven door honger klopten we s' avonds om ongeveer 10:00 uur bij Kwant aan. De honger werd gestild en er werd besloten dat Kwant de volgende dag Joh van Waveren zou inlichten van de aanwezigheid van de Amerikanen. Samen met van Waveren besloot ik om in het holst van de nacht te verkassen naar de leegstaande schuur van J. Smallegange. Kwant was niet happy met het feit dat het luik gebruikt werd als toegang tot de Amerikanen die in het stro lagen. Hij dacht na en vond een andere oplossing. In plaats van de ladder wierp hij een touw door de laadinham bij de deel naar boven in het stro zodat men binnendoor naar boven kon.

De gevangengenomen Armeen zag dit, dacht dat hij zou worden opgeknoopt en nam de kuiten. Direkt naar Lisudina en lichtte de Duitsers in.

We verlieten de boerderij. Op ongeveer een afstand van 3 mijl zagen we bijeen geplante bomen en besloten daar naar toe te gaan. Het terrein was vlak, alleen maar landerijen met een paar boerderijen en bomen. We liepen door sloten en diep water en maakten slechts weinig voortgang. Ons doel was een plek te vinden waar we ons konden verbergen maar zagen tot aan de horizon niet iets dat daarvoor geschikt leek. We besloten tot donker door te lopen. Plotseling zagen we onze jeep op een weg ongeveer honderd meter bij ons vandaan op ons afkomen. We gingen in vuur positie en toen de jeep dichtbij genoeg was opende we het vuur. De jeep stopte en slechts een van de drie passagiers stapte uit. Deze beantwoorde ons vuur. Het vuurgevecht duurde 5 minuten en de laatste Duitser gaf zich gewonnen. We gingen verder maar voordat we 500 meter verder waren zagen we een groep Duitsers die ons achtervolgde. Zij waren ogenschijnlijk op het geluid van het vuurgevecht afgekomen. Slechts 500 meter voor ons was een boerderij en we besloten daar stil te houden. De boerderij stond op een klein schiereiland van drie kanten omgeven door water. De Duitsers sloten ons in. Een vuurgevecht ontstond en nadat de Duitsers een machinegeweer in stelling hadden

gebracht besloot ik ons over te geven. Ik riep mij mannen bijeen en gooiden onze spullen in het water. Met onze handen in de lucht liepen we op de Duitsers toe..

We werden verhoord en opgesloten in een munitie bunker.

De volgende dag in de namiddag werden we door vijf bewakers naar een boot gebracht. Rond middernacht vertrok de boot en vier uur later bereikten we een haven. Per trucks gingen we verder. Het was donker en konden niet zien waar we heen gingen. Uiteindelijk arriveerden we in een hoofdkwartier en ze stopten ons in een klein kamertje van twee bij drie. Om 10:00 uur Engelse tijd de volgende morgen gingen we per veerboot naar het vaste land naar een kleine stad ten zuiden van Rotterdam.

Hier werden we ondervraagd door de Gestapo.

De volgende dag vertrokken we naar Utrecht en verbleven daar tot 17:00 uur op het politiebureau en toen naar kamp Amersfoort.

De volgende dag arriveerden 700 Britse, Polen en Amerikanen allen parachutisten, glider bemanningsleden of piloten die gevangen genomen waren in het gebied rond Arnhem.

Vandaar naar Frankfurt voor verdere ondervraging. We werden van elkaar gescheiden maar de Duitsers zijn niets wijzer geworden van de ondervragingen. Vanaf Frankfurt heb ik nooit meer iets vernomen van Bonk en Smurr. Verder per veewagons naar Barth, voor de rest van de oorlog waar ik Hall weer ontmoette.

Ik hoop op een spoedig einde van deze oorlog.

Hoe is het de bemmanningsleden van beide vliegtuigen verder vergaan.

Maj Beck ging naar Stalag Luft 111 Sagan Silezie 49-1.
Heeft de oorlog overleefd en is terug naar USA gegaan.

Capt Lorimor werd begraven op Haamstede en na de oorlog op 19 juni 1949 herbegraven in Farragut, Iowa USA.

Lt Paterno ging naar Stalag Luft 1 Barth-Vogelesang Pruisen 54-12.
Heeft de oorlog overleefd en is terug naar USA gegaan.

Sgt Gillespie slaagde erin , tezamen met een Duitser, hoewel reeds lang genezen, tot ongeveer maart 1945 ondergedoken te blijven in Zierikzee en werd toen naar Stalag 11B Fallingbostel Pruisen werkkamp 53-09 gebracht.

Heeft de oorlog overleefd en is terug naar USA gegaan.
Is in 1990 overleden en ligt begraven op Penticton Lakeview Cemetry (For-Hog).

T/Tsg Patterson ging naar Stalag 11B Fallingbostel Pruisen werkkamp 53-09.

Heeft de oorlog overleefd en is terug naar USA gegaan.
Is op 3 feb 1988 overleden.

2nd Lt Hall ging naar Stalag Luft 1 Barth-Vogelesang Pruisen 54-12.
Heeft de oorlog overleefd en is terug naar USA gegaan.

Capt Kroos ging naar Stalag Luft 1 Barth-Vogelesang Pruisen 54-12.
Heeft de oorlog overleefd en is terug naar USA gegaan.
Is op 4 juni 2004 in Mequon, Wisconsin overleden.

S/Sgt Bonk ging naar Stalag 3C Alt Drewitz Brandenburg, Pruisen 52-14.

Heeft de oorlog overleefd en is terug naar USA gegaan.

Corp Smurr ging naar Stalag 3B Furstenberg Brandenburg, Pruisen
52-14.

Heeft de oorlog overleefd en is terug naar USA gegaan.

Naschrift.

Capt Kroos heeft na de oorlog in 1965 en 1989 een bezoek gebracht aan De Westhoek. Hij heeft veel mensen uit de tijd van zijn verblijf in de Westhoek in september 1944 gesproken.

Schrijver van dit artikel heeft in juli 2009 email contact gekregen met een neef van Capt Fred Lorimor, Gregg Lorimor.

De familie heeft altijd geweten waar Fred is gestorven maar er is altijd het zwijgen toegedaan.

De enige nog levende zus van Fred, Shirley die nu 93 jaar is, weet van het contact en ook hoe hij is gestorven. De opgestuurde foto's van het vliegtuig zullen te zijner tijd als het moment daar is aan haar worden getoond.



Fred links onder met zijn ouders, broers en zussen

Geraadpleegde bronnen.

“Walter Lorimor Family – 1943” door Gregg Lorimor.

Dagboek POW Joseph A. Beck.

“A Graphic History of the 82nd Airborne Division Operation Market Garden” door James M. Gavin.

“Arnhem” van A.D. Harvey.

Dagboek J.P.C Boot.

Foto wrak C-47 van J. Deurloo.