

Een vliegtuigcrash



Op 17 September 1944 stortte in Oostelbeers een oorlogsvliegtuig neer. Een C-47A Skytrain, ook wel bekend als de 'Dakota'. Met 6 personen aan boord, waarvan er twee omkwamen. Een onderzoek naar de toedracht en de gevolgen hiervan bracht verrassende feiten aan het licht.

Met dank aan René Poirerrie en Kees van de Loo voor het beschikbaar stellen van hun bevindingen uit de onderzoeken, die zij hebben gedaan over deze crash.

Operatie 'Market Garden'

Op 17 september 1944 stegen bijna 500 vliegtuigen vanuit Engeland op om parachutisten van de 101ste Airborne divisie bij Son en omgeving te droppen. Het was de start van de 'Operatie Market Garden'. Men hoopte door deze operatie Nederland snel te kunnen bevrijden. Door deze operatie, dacht men, zou de bevrijding al vóór Kerstmis 1944 gerealiseerd kunnen worden. De Engelse opperbevelhebber Montgomery was de bedenker hiervan. Het optimisme dat hij aan de dag legde was gevoed door de zeer snelle opmars van de geallieerden, die binnen een paar maanden na de landing in Normandië Nederland al bereikte. Ruim 700 km vanaf de landingsplaats. De operatie bestond uit twee delen. Een 'Market' gedeelte bestaande uit massale luchtlandingstroepen, die vanuit Engeland vertrokken met de bedoeling om de vele bruggen over de belangrijkste Nederlandse rivieren tussen België en de Rijn in Arnhem onbeschadigd in handen te krijgen. Gelijktijdig startte ook de operatie 'Garden', met als doel dat de geallieerde troepen met al hun oorlogsmateriaal via een corridor door zouden stoten tot voorbij Arnhem en zo verder Nederland in.

Als deze actie zou slagen zouden de vijandige troepen ten westen van deze corridor worden afgesneden en de bevrijding zou dan kort daarna plaats kunnen vinden.

De Amerikaans Opperbevelhebber Eisenhower vond dit plan veel te riskant en twijfelde of deze actie zou slagen. Achteraf is dat ook gebleken want de actie mislukte faliekant en heeft veel mensenlevens gekost.

De Douglas C-47A

Een van die 500 opstijgende toestellen was de Douglas C-47A Skytrain 43-16033, code CU-B, dat om 13.10 uur opsteeg van het vliegveld Ramsbury in Engeland met 6 bemanningsleden en 14 para's aan boord, bestemming Veghel.



Domitrovich



Wade



Pahlow

De bemanning bestond uit:

1. 1Lt Donald A. Pahlow, piloot
2. 2Lt William F. Baker, copiloot,
3. Sgt Christopher S. Domitrovich, crew chief/engineer,
4. Sgt Rollin D. Ellis, radio operator,
5. Captain William F. Wade, de inlichtingen officier van vliegbasis Aldermaston (de thuisbasis van de 434ste Troop Carrier Group)
6. Cpl. Thomas A. Hoge, een oorlogscorrespondent van het populaire "Yank Magazine".

Captain Wade vond het een goed idee de trip naar Holland mee te maken om er een verhaal over te schrijven en foto's te maken. Daarom nam hij journalist korporaal Hoge mee. Het zou een "mik run" worden, een vrij gevaarlose vlucht over slechts een klein stuk over bezet gebied. Dacht men! Pahlow vloog een zuidelijke aanvliegroute over België, via Geel, naar Veghel achter de Duitse linies.

In de problemen boven Boxtel

Boven Boxtel dat in de frontlinie lag raakte het toestel in zwaar afweervuur en vloog in brand. Niettemin slaagde Pahlow er nog in zijn missie te voltooien en dropte de 14 para's boven het doel. Op de terugweg kreeg het toestel een voltreffer net onder Veghel en crashte brandend bij de Maneschijn in Oostelbeers. Plaatselijk beter bekend als de Bervennen. Even te voren had Pahlow zijn bemanning het bevel gegeven uit het toestel te springen. Dat bevel werd door vier man (Domitrovich, Ellis, Baker en Hoge) ook uitgevoerd en zij overleefden de crash. Voordat Ellis, Domitrovich, Baker en Hoge uit het vliegtuig sprongen zagen zij nog dat Pahlow niet sprong maar de bestuurdersstoel verliet om Wade te helpen. Wade had moeite zijn parachute om te doen. Om mooie foto's te maken had hij zich vastgebonden aan de openstaande deur waar de para's uit waren gesprongen. Daar kon hij zich niet snel genoeg van losmaken om de parachute aan te doen. De hulp die Pahlow wilde bieden kwam te laat. Het toestel stortte brandend neer. Pahlow en Wade kwamen daarbij om het leven. De vier bemanningsleden, die de ramp overleefden landden in Oirschot.

Ellis en Domitrovich

Ellis en Domitrovich landden, zoals zij zelf later vertelden, in het dorpje Hadel. Ellis zal wel gevraagd hebben: "waar ben ik?" en de man die hij ontmoette zal wel gezegd hebben: "ge zijt in Hedel" en de Amerikaan schrijft dan Hadel op! Bedoeld is het buurtschap Hedel bij de Gijzelaar. Ellis landde vlak bij een boerderij in de Polsdonken. Daar werden ze opgepikt door Louis Termeer en J. Hubacher. Beiden waren actief in het verzet.

Naar de boerderij van Vlemminx in de Polsdonken

Zij namen Ellis alvast mee naar de boerderij van Vlemminx, waar Louis Termeer en J. Hubacher ondergedoken lagen. Van Domitrovich weten we dat hij in de fruittuin van 'De Bongerd' landde en zich in de fruitschuur van "de Bongerd" had verscholen. Dezelfde avond nog pikte Louis Termeer Domitrovich uit de fruitschuur op en bracht hem ook naar Vlemminx aan de Polsdonken.

Copiloot Baker

Copiloot Baker sprong als laatste uit het vliegtuig. Steeds denkend aan het advies dat de luchtlandingstroepen meekregen als ze uit het vliegtuig sprongen om voorzichtig te zijn met het zoeken naar contact als ze ergens landden. Hij besloot dan ook een paar dagen uit het zicht te blijven van mensen. Op 19 september, twee dagen nadat hij was geland werd hij ontdekt door een vrouw met haar zoon. Zij werkten op het veld en waren koeien aan het melken. Zij gaven hem wat melk en namen hem mee naar de boerderij waar hij zich wat kon opwarmen bij de kachel. Er waren daar maar weinig mensen die Engels verstonden.

Via Klooster Bijstervelt naar Vlemminx

Daarom werd contact gezocht met een priester. Pater Meijer uit klooster Bijstervelt. De pater besloot hem mee te nemen naar zijn klooster. In burgerkleden ging Baker mee naar het klooster in

de Montfortlaan. Daar zou hij maximaal vier dagen kunnen blijven. Onderweg zag hij hoe Duitsers de rest van de dag werden beschoten. Na die vier dagen werd ook Baker naar Vlemminx gebracht en ontmoette hij de overige twee bemanningsleden. Ongetwijfeld zal dat met behulp van verzetsmensen zijn gebeurd.

Tussen Duitse troepen

Intussen kwamen Duitse troepen in de buurt van de boerderij van Vlemminx. Voor de veiligheid van Domitrovich en Ellis, maar ook voor de familie Vlemminx zelf was het beter dat zij naar elders zouden worden gebracht en ze werden meegenomen naar een met riet bedekte hut in de bossen van Tregelaar. Dat gebeurde op 23 september. Toen copiloot Baker bij Vlemminx aankwam werd hij door de familie Vlemminx naar dezelfde plaats gebracht. Tweemaal per dag werd eten gebracht. Zij zijn daar ongeveer tien dagen gebleven. Op last van de Duitsers moest ook dat gebied geëvacueerd worden.

Via de Viermennekesbrug naar de Kampinase Heide

De drie Amerikaanse bemanningsleden werden toen naar een schuilplaats gebracht vlak bij de Viermennekesbrug. Daar verbleven ze in een tent en kregen voedsel van de ondergrondse. Zij zijn daar gebleven tot 20 oktober. Toen zijn ze naar een schuilplaats gebracht op de Kampinase Heide in de buurt van Boxtel. Gerard van der Meijden pikte de drie in Spoordonk op en bracht ze daar naar toe. Op de Kampinase Heide zaten al een groot aantal neergeschoten luchtlandingstroepen ondergedoken. Op 23 oktober was de groep al gegroeid tot 126 personen. Van daaruit marcheerden ze naar Boxtel. Daags daarna sloten ze zich aan bij het Britse legeronderdeel: de 51ste Highland Divisie. Heel veel onderduikers hebben op de Kampinase Heide gezeten. Het moet daar voor de onderduikers een spannende tijd zijn geweest. Peter van der Linden heeft er een boek over geschreven: 'Campina Airborne'.

Journalist korporaal Hoge vertelt

In het neergestorte vliegtuig zat ook oorlogscorrespondent korporaal Hoge. Hij had de opdracht om een verhaal te schrijven voor het populaire 'Yank Magazine'. Wat hij tijdens de vlucht heeft ervaren laten we hemzelf vertellen.



De start

Er was veel turbulentie boven Het Kanaal. Toen we over de groene velden van België zweefden werd de atmosfeer in het gedeelte waar de para's zaten gespannen. Kort voor twee uur draaide de commandant van de para's zich om en riep op gespannen toon tegen de para's: 'Ik zie de lichtspookkogels al'. We zijn in vijandelijk gebied. Wij keken in het compartiment waar de para's zaten. De rode lichtjes langs de wanden gingen aan. Dicht op elkaar in hun stoelen begonnen de para's hun parachutebanden aan te halen. Uit de ooghoeken keken ze of het licht groen werd waarmee het signaal werd gegeven om te gaan springen. Vijf minuten later ging het licht aan 'See you In Londen, kid'. De cavalerist, die de para's moest helpen bij de sprong, ging aan de lijn staan waaraan de parachute van de para hing en open ging als de para uit het vliegtuig sprong. Met een vriendelijk duwtje sprongen de para's een voor een naar buiten.

Luchtafweergeschut

Op dat moment barste het luchtafweergeschut los. In kleine rookwolkjes ontplofte aan alle kanten van het vliegtuigen de munitie. Tot het moment dat de laatste man het vliegtuig verliet. De copiloot draaide zich naar ons toe en zei 'Kijk eens daar', en wees naar buiten. Een groot transportvliegtuig aan de rechterkant veerde omhoog en er kwam een steekvlam uit de motor. Het vliegtuig maakt een sierlijke ronding en hing bijna een minuut lang spookachtig in de lucht voordat het als een gewonde vogel naar beneden stortte.

Geraakt

Zo intensief keken we naar het geraakte vliegtuig dat we maar amper de doffe klap hoorde van metaal op metaal als teken dat we geraakt waren. Het gaf een flinke schok en de impact was groot. We vielen bijna op de grond in het vliegtuig. Dikke rookwolken kwamen vanuit onze stoelen vandaan. En toen gebeurde het allemaal heel snel. Een plotselinge klop op mijn schouder deed me realiseren dat de commandant mij met zijn vuist een opdonder gaf. "Doe dat pak als de donder uit" schreeuwde hij in mijn oor. "Dit godverlaten pak kan zich elk moment vanzelf opblazen". Toen ik in de deuropening stond viel ik bijna om van de wind, die me bijna naar buiten rukte. Ik kon nog net de kabel vastpakken om de parachute te openen. Het gebrul in mijn oren hield op en ik begon langzaam naar beneden te zweven.

Boven het Hollandse landschap

Het Hollandse landschap strekte zich groen en vredig onder mij uit. Het feit dat ik slechts lage schoenen aan had maakte me bepaald niet gelukkig nu ik bijna op de grond was. Maar het probleem was snel opgelost. Al glijdend landde ik op het dak van een boerderij. De boer, die gedacht zal hebben wat 'the Hell' wat gebeurt hier stond met open mond te kijken in zijn deuropening. "American?", zei hij. Ik knikte "ge moet weglopen", zei hij in gebroken Engels. "Als de Duitsers jou vinden dan schieten ze je dood en mij ook". Hij wees naar zijn voorhoofd. "Die kant", zei hij. En wees richting een klein schuurtje, toen ik van zijn dak klom. Maar daar kon ik niks mee. Twee dagen heb ik in de bossen rondgezworven me afvragend waar de gevechtslinies lagen en waar ik eten kon vinden.

Krijgsgevangene

Op het einde van de tweede dag klom ik uit mijn tentje en vroeg aan een passerende boer of ik wat te eten kreeg. Hij wees me naar een boerderij vlak in de buurt. Het is maar vijf minuten lopen en toen ik daar aankwam ontmoette ik een hartelijk welkom van ongeveer twintig Duitse soldaten, die met getrokken geweer uit de keuken kwamen. Toen ze mij zagen kwam een sergeant van middelbare leeftijd naar me toe en zei in gebrekkig Engels: "Een Duitse soldaat is een heer. Wil je wat eten?" Vanaf dat moment werd Hope een oorlogsgevangene, dat maar een paar dagen heeft geduurd.

Terug naar de noodlottige crash in Oostelbeers

De ernstig verbrande stoffelijke overschotten van Pahlow en Wade werden eerst begraven op het R.K. kerkhof in Oostelbeers en in 1946 herbegraven op het militaire begraafplaats van Margraten; Pahlow in graf 00-11-272 en Wade in graf 00-11-274. In 1949 vond een laatste herbegravenis plaats: Wade ligt nu in graf P-9-17, Pahlow in graf B-2-5.

Voor hun moedig gedrag werd Donald Pahlow postuum onderscheiden met de "Air Medal with Oak Leaf Cluster" en kreeg William Wade het "Purple Heart".

Maar daarmee is dit droevige verhaal nog niet ten einde. Christopher Domitrovich, de boordwerktuigkundige, overleefde de oorlog en we vinden hem terug op 28 juli 1945 in Amerika in Bedford, Massachusetts, waar hij als copiloot fungeert in een B-25 Mitchell bommenwerper die op die dag een routine vlucht zou maken naar Newark, New Jersey. Het toestel, genummerd "Army 0577" had de naam "Old John Feather Merchant" en was getransformeerd in een VIP transportvliegtuig.

Lt. Col. Bill Smith

De piloot is de hoog gedecoreerde Lt. Col. Bill Smith (DFC, Air Medal en Croix de Guerre) die in de oorlog meer dan 100 vluchten gemaakt had in de B-17's (de zgn. Vliegende Forten) in Europa.

Aan boord gaat als passagier Albert Perna mee. Een vliegtuigmotor-werktuigkundige van de Navy, die mee mag vliegen om in Brooklyn zijn ouders te gaan troosten omdat hun andere zoon in de Pacific is omgekomen.

Er is nóg iemand die een lift wil: Paul Kantor, een vliegtuigtechnicus die naar zijn kersverse bruid in Brooklyn wil. Hij belt zijn vrouw, Marian, en zegt dat hij komt en dat hij zal bellen als hij geland is. Kantor moet zich haasten en vergeet in die haast zijn parachute mee te nemen.

Als hij laat bij de Mitchell aankomt krijgt hij van de flight operator, Everett White, geen toestemming om mee te vliegen zonder parachute. Omdat Kantor aanhoudt en blijft smeken mee te mogen roept White de officier van dienst er bij, Harold Novok.

Deze laat zich echter niet vermurwen en houdt tot groot ongenoegen van Kantor voet bij stuk.

Het blijft: "No!"

Kantor wist namelijk ook dat het weer in New York heel slecht was en dat de piloot van de Mitchell al geadviseerd was om eventueel in Hartford, Connecticut, te landen als het niet mogelijk zou blijken om in Newark te landen.

Kantor rende terug naar zijn barak om zijn parachute te halen maar ziet het toestel al opstijgen als hij komt aanrennen: te laat!

Kort voor 9 uur in de ochtend is de Mitchell, met Smith, Domitrovich en Perna aan boord, in de lucht. Na minder dan een uur vliegen ontvangt Smith vanuit New York Municipal Airport (nu La Guardia) bericht dat er een dichte mist hangt: "we kunnen de top van het Empire State Building niet eens zien"!

De ervaren piloot Smith legt de waarschuwing naast zich neer en vliegt verder richting Newark.

Het vliegtuig is inmiddels vlak bij La Guardia boven de stad New York en de mist wordt zo dicht dat Smith de toen vereiste minimale vlieghoogte van 610 meter boven bebouwing verlaat en op 300 meter gaat vliegen om grondzicht te krijgen.

De bommenwerper vliegt nu, merkt Smith waarschijnlijk tot zijn ontzetting, midden in New York tussen de wolkenkrabbers door.

Op het allerlaatst moet Lt. Col. Smith het profiel van het Empire State Building recht vóór zich gezien hebben want het toestel tracht met een scherpe bocht meer hoogte te krijgen. Het is te laat. Om 9.49 uur in de morgen vliegt het toestel met een geschatte snelheid van 320 km. per uur tegen de 78ste en 79ste verdieping van het gebouw, op plm. 295 meter hoogte.

De botsing sloeg een gat van 6 bij 6 meter in het gebouw. Een van de motoren viel in een liftschacht en veroorzaakte brand in het fundament. De andere motor sloeg door 7 muren heen en kwam aan een andere zijde van de toren naar beneden.

Er ontstond een hevige brand in het gebouw waarbij 14 doden vielen en 26 gewonden. Onder deze doden waren ook de drie bemanningsleden. Het lichaam van Perna werd dagen later gevonden, onder in een liftschacht. De ouders van Albert Perna hadden dus ook hun tweede zoon verloren. De beide andere omgekomen bemanningsleden waren onherkenbaar verminkt. Omdat het ongeluk op een zaterdag gebeurde waren er slechts 1500 mensen in het gebouw. Op werkdagen waren er meestal wel 15.000 personen in aanwezig en zou het aantal slachtoffers veel groter zijn geweest.

Met de catastrofe van Nine-Eleven en de Twin Towers nog in gedachten is dit einde van Christopher Domitrovich, die de crash in Oostelbeers overleefde, wel heel bizar.

Jaren later vond er nog een verrassende ontmoeting plaats

De jonge echtgenote van Kantor hoorde van de ramp over de radio, dacht dat ze haar man verloren had tót hij telefoneerde dat hij op het laatst geen toestemming had gekregen mee te vliegen. Zij hilde van opluchting. De toevallige samenloop van omstandigheden is echter nog niet ten einde. Kantor heeft Novok, die zijn leven dus eigenlijk redde, niet meer gezien, hoewel beiden in New York woonden en werkten, de een als advocaat, de ander als zakenman.

Onafhankelijk van elkaar besloten beiden om in 1981 na beëindiging van hun werkzame leven te gaan verhuizen.

Beiden gingen, uitzonderlijk toeval, naar Zuid Florida, naar het zelfde seniorencomplex, vlak bij een golfbaan. Een jaar later werden ze door een gemeenschappelijke vriend aan elkaar voorgesteld. Kantor, 83, noch Novok, 85, herkenden elkaar.

Maar Harold Novok had één vraag: "bent u de zelfde Paul Kantor van Bedford Airbase?"

"Ja", antwoordde Kantor. De twee mannen zijn vanaf dat moment burens en vrienden geworden en speelden sindsdien minstens een keer per week samen golf.

Marian Kantor zei over het weerzien met de man die haar echtgenoot's leven redde door hem te verbieden mee te vliegen: "Er zijn niet zo veel wonderen die twee maal gebeuren!"