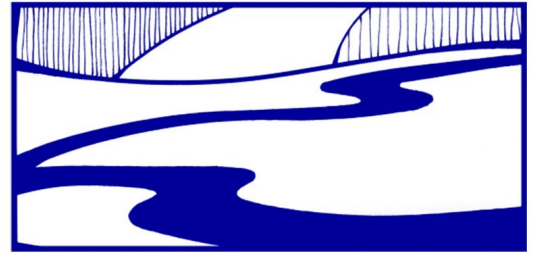


TUSSEN TWEE NETHES



ERFGOEDKRING BEVEL-KESSEL-NIJLEN

T2N - ARTIKEL 11 - NOVEMBER 2025



Brandende Dakota / Aardstraat Kessel 1944

Sepia Marc Verreydt

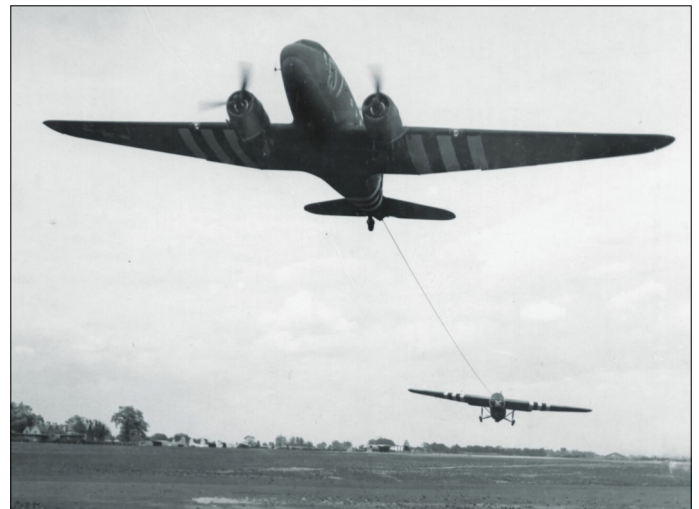
DE DAKOTA-VLIEGTUIGCRASH IN KESSEL
EEN ONVERWACHT GEBEURTENIS TIJDENS
OPERATIE MARKET GARDEN IN 1944.

Rudy van Nunen

DE DAKOTA-VLIEGTUIGCRASH IN KESSEL

EEN ONVERWACHTE GEBEURTENIS TIJDENS OPERATIE MARKET GARDEN IN 1944.

In september 1944 speelde zich in de Kempen en Nederland een van de meest ambitieuze militaire operaties van de Tweede Wereldoorlog af: Operatie Market Garden. Het zou dé beslissende slag worden die het einde van de oorlog in Europa vóór kerst moest bewerkstelligen... Een Dakota-transportvliegtuig kwam hier op dramatische wijze neer. Wat gebeurde er precies die dag in Kessel?



*Dakota DC3
sleept een zweefvliegtuig.
(National Archives)*

Operatie Market Garden

OP HET LAND EN IN DE LUCHT

Operatie Market Garden bestond uit twee delen: een grootschalige luchtlandingsoperatie en een grondoffensief.

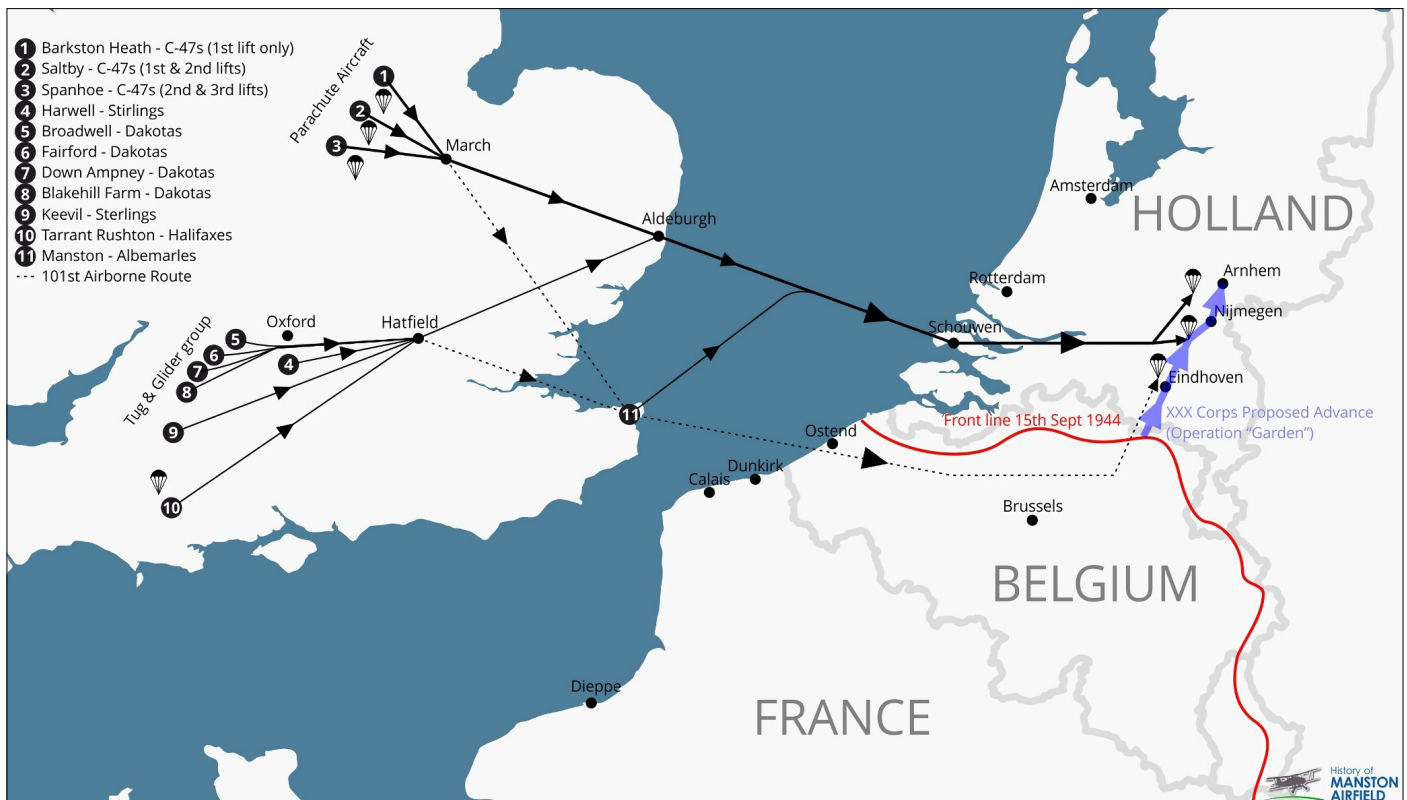
Het eerste deel, "**Market**", was gericht op het uitvoeren van een **luchtlandingsoperatie** met Britse, Amerikaanse en Poolse troepen. De soldaten werden uit vliegtuigen gedropt in de buurt van Eindhoven, Nijmegen en Arnhem. Zij moesten de belangrijkste bruggen over de Maas, Waal en Rijn in handen krijgen, een cruciale actie om het plan te laten slagen.

Voor het tweede deel van het plan, "**Garden**", moesten troepen **oprukken via de grond**. Het Britse 30e Legerkorps kreeg de opdracht om zo snel mogelijk naar de veroverde bruggen te gaan om de parachutisten te helpen. Het was de bedoeling om zo snel mogelijk richting Duitsland door te breken.

VERTREK VANUIT GROOT-BRITTANNIË

Op zondag 17 september 1944 om 9.45 uur begon de luchtlandingsoperatie. De eerste vliegtuigen stegen op vanaf verschillende vliegvelden in Groot-Brittannië en vlogen naar twee verzamelpunten: **Hatfield en March**. Hier kwamen de formaties samen voordat ze hun route naar Nederland vervolgden.

De troepen van de **82nd Airborne Division**¹ en de **1st Airborne Division**² volgden een noordelijke route richting hun doelen, terwijl de eenheden van de **101st Airborne**³ kozen voor een zuidelijke route. Deze gestructureerde aanpak maakte het mogelijk dat elke divisie haar specifieke taken binnen het grotere plan kon uitvoeren.



Schematische voorstelling van de vliegroutes. (History of Manston Airfield)

494 VLIEGTUIGEN BOVEN KESSEL

In Kessel waren de inwoners getuige van een indrukwekkend schouwspel. **Grote formaties vliegtuigen** trokken voorbij: maar liefst 424 transportvliegtuigen van het type Douglas C-47 Dakota vulden de lucht. Elk toestel was gevuld met parachutisten van de 101st Airborne **Division**⁴.

Alsof dat nog niet genoeg was, vlogen ook nog eens 70 C-47's mee, die als slepers fungeerden voor Waco **zweefvliegtuigen** met infanterietroepen, klaar om hun missie te starten.

Deze imposante formaties bewogen zich in de richting van Berlaar voordat ze koers zetten naar Nederland. Het luchtruim kleurde even zwart door het enorme aantal vliegtuigen dat in een onafgebroken stroom voorbijtrok; een overtocht die ruim een uur duurde.

Terwijl tientallen slepers hun route vervolgden, keerden na verloop van tijd de eerste toestellen terug nadat ze de parachutisten hadden gedropt.

HET SUCCES BLIJFT UIT...

De landing van de zweeftoestellen rond Arnhem en de aanval via het land, waren al twee dagen eerder begonnen. Helaas verliepen deze niet zoals gepland. Al snel werd duidelijk dat het beoogde succes uitbleef. De troepen die bij Arnhem landden, ondervonden **zware tegenstand** en slaagden er niet in hun doelen volledig te bereiken. Daardoor **stokte de vooruitgang van de grondtroepen** en konden de luchtlantings-troepen niet goed worden geholpen. Operatie Market Garden kon dus niet volgens plan worden uitgevoerd.

De bevoorradingsmissie die begint in Down Ampney en eindigt in Kessel

DAKOTA-PILOOT LINUS PATTEE EN ZIJN BEMANNING

De situatie voor de troepen die al in het operatiegebied waren, was nijpend. Ze hadden dringend **extra materiaal en voorraden nodig**. Daarom werd op dinsdag 19 september 1944 een **herbevoorradingsmissie** gepland voor de 1ste Airborne Divisie. Deze bevoorrading zou plaatsvinden op drop zone 'V', net ten noordwesten van Arnhem.

Zestien Dakota transportvliegtuigen vertrokken tussen 12.35 uur en 12.39 uur vanaf het Britse vliegveld Down Ampney. Eén van deze toestellen was de Dakota Mk.III met registratie KG 401 en codeletters 'AP', bestuurd door de **Canadese Flying Officer Linus Pattee**. Naast hem waren er nog drie andere bemanningsleden en vier 'Army Air dispatchers' van het **223 Airborne RASC**⁵ aan boord. Zij hadden de belangrijke taak om **bevoorradingscontainers** boven het doelgebied uit te werpen.

OBSTAKELS EN CHAOS ONDERWEG

Nog voordat de bemanning de Belgische kust bereikte, raakten ze door **een dichte mist** al in de problemen. De mist hing als een ondoordringbare muur boven zee en zorgde voor een slecht zicht. Hierdoor verloren de vliegtuigen elkaar snel uit het oog waardoor de samenhang van de formatie volledig verdween.

Kort daarna moest de bemanning van koers veranderen. Ze moesten hun oorspronkelijke route verlaten vanwege de **aanwezigheid van twee Short Stirling-bommenwerpers**⁶ die nog steeds met zweefvliegtuigen op weg waren naar Nederland. Deze onverwachte kruisingen veroorzaakten nog meer verwarring en chaos in de lucht.

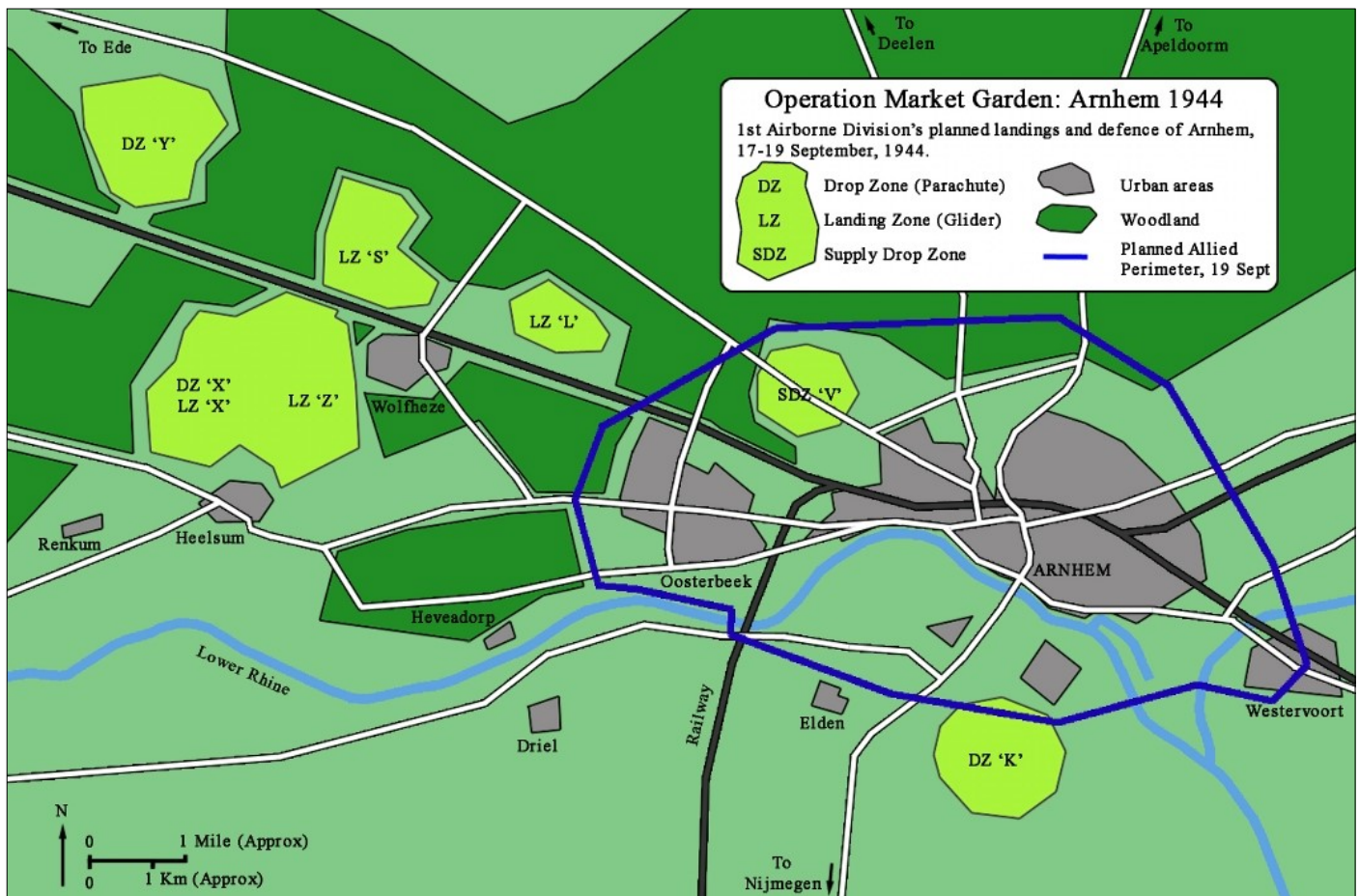


Luchtopname van het luchtmachtbasis Down Ampney. (Wikipedia)

Door deze omstandigheden vlogen de toestellen **verspreid**, zowel boven als onder de wolken. Er was geen sprake meer van een gecoördineerde formatie. De chaotische situatie werd nog groter toen vrijwel alle vliegtuigen, vlak voor het bereiken van de dropzone, gedwongen werden om een **grote S-bocht** naar rechts te maken. Dit manoeuvre was noodzakelijk om het Duitse luchtafweergeschut – de gevreesde “Flak” – mogelijk te ontwijken.

De omstandigheden tijdens de bevoorradingsvlucht waren bijzonder moeilijk. Het zicht was extreem slecht, waardoor de bemanning **bijna geen oriëntatiepunten** had. Bovendien was de dropzone zelf erg klein en omringd door dichte bossen, wat het risico op fouten groter maakte.

De bemanning kon de dropzone pas goed zien toen zij er direct boven vlogen. Piloot Pattee zag zich daardoor genooddaakt om een **extra ronde** te vliegen boven het gebied. Pas bij deze tweede passage konden de bevoorradingscontainers worden gelost. Ondanks de moeilijke omstandigheden slaagde de bemanning er zonder problemen in de **containers succesvol af te werpen**.



Situatiekaart Arnhem. LZ = landingszone zweefvliegtuigen, DZ = dropzone para's, SDZ = bevoorradingszone. (Wikipedia)

ONDER VIJANDELIJK VUUR

Terwijl het vliegtuig van Pattee wegdraaide boven het doelgebied, kwam het plotseling onder **hevig spervuur van de vijand** terecht. Het vliegtuig werd doorzeefd met kogels, waardoor belangrijke instrumenten beschadigd werden. Ook kwamen verschillende bewegende onderdelen vast te zitten of ze werden volledig doorschoten. Daarnaast verloor het toestel kostbare brandstof, waardoor de situatie aan boord snel verslechterde. Het vliegtuig was **ernstig beschadigd** en eigenlijk al verloren.

De romp van het vliegtuig werd getroffen door machinengeweevuur, met tragische gevolgen. **Dispatcher**⁷ Driver Herbert Davis werd **dodelijk gewond**; hij werd in zijn buik geraakt en verloor veel bloed.

In deze kritieke omstandigheden aarzelde radio-operator "Flying Officer McIntyre" geen moment om

hulp te bieden. Net nadat hij zijn plek had verlaten, werd de ruimte waar hij zat **door drie kogels doorzeefd**. Zijn snelle beslissing om de gewonde te helpen, bleek achteraf zijn eigen leven te redden. Niet alleen McIntyre werd geconfronteerd met levensgevaar. Ook de boordwerktuigkundige overleefde ternauwernood dankzij zijn **Flakvest**⁸, dat de **inslaande scherven wist tegen te houden** terwijl zijn stoel compleet werd doorzeefd.

Met grote moeite wist de bemanning opnieuw hoogte te winnen, maar deze oplossing bood weinig soelaas. Ze werden alweer hevig door elkaar geschud door zwaar vijandelijk luchtafweergeschut. Het vliegtuig kreeg het zwaar te verduren: in de **rechtersvleugel sloeg een projectiel een gat**, en tot overmaat van ramp brak er ook **brand** uit op diezelfde plek. De situatie aan boord werd almaar hachelijker.

Om afstand te nemen van het dreigende gevaar en de schade te beperken, besloot de piloot snelheid te maken door opnieuw af te dalen naar een lagere hoogte. Helaas bleek deze manoeuvre geen garantie op veiligheid. Op het lagere vliegniveau werden ze opnieuw onder vuur genomen door vijandelijke troepen.

Het leek alsof het **ongeluk hen bleef achtervolgen**; het toestel en de bemanning werden van alle kanten op de proef gesteld.

VASTBERADEN KOERS NAAR ONBEZET GEBIED

Terwijl de rook zich ophoopte in de cockpit en het vuur zich fel rond de motor verspreidde, bevond de bemanning zich in een levensgevaarlijke situatie. Ondanks het reële gevaar voor een explosie, was de piloot vastberaden om de vlucht voort te zetten **richting onbezet gebied**. Op dat moment waren ze nog slechts 19 kilometer verwijderd van het Albertkanaal, het cruciale punt om uit vijandelijk gebied te geraken.

De bemanning probeerde het vuur onder controle te krijgen met de ingebouwde brandblusser in de motor. Dit temperde het vuur enigszins, maar volledig doven lukte niet. Zelfs met een handbrandblusser, die via de opening van de nooduitgang werd ingezet, kon **het vuur niet helemaal geblust worden**. Flying Officer McIntyre zette alles op alles, maar slaagde er niet in om de brandblusser direct op de vlammen te richten, waardoor het vuur bleef woeden en de situatie uiterst precair bleef.

Het werd steeds duidelijker dat het vliegtuig niet langer in de lucht kon blijven. De schade was te groot en de situatie aan boord werd steeds nijpender. De piloot nam daarom een moeilijke beslissing: hij gaf de bemanningsleden aan boord de **kans om het toestel met hun parachute te verlaten**. Zelf was hij vastbesloten om samen met de zwaargewonde Davis aan boord te blijven en te proberen het toestel veilig aan de grond te zetten.

CRASHLANDING IN VOGELZANGSTRAAT TE KESSEL

De bemanning toonde echter **grote solidariteit** en besloot niet te springen, maar samen met de piloot in het vliegtuig te blijven. In deze kritieke fase zocht de piloot naar een geschikt terrein voor een noodlanding. Zijn keuze viel op een **open gebied langs het Netekanaal**, dat zich recht voor het toestel bevond.

Om de landing in te zetten, trok hij de gashendels dicht, waardoor de neus van het vliegtuig meteen naar beneden zakte en het toestel in een **duikvlucht** raakte. Dit ging echter te snel, waardoor de bemanning de gashendels weer open moest zetten om de snelheid te beheersen en de controle over het vliegtuig te behouden.

Toen het vliegtuig zich **richting Emblem** begaf, werden de contouren van de huizen door de mist zichtbaar. Om een veilige route te vinden, besloot de piloot een bocht naar links te maken, waardoor het toestel hoogte verloor. De piloot wist met veel moeite net voldoende hoogte te behouden om **bij 't Sas** de Nete over te steken. Door de motorsnelheid te verlagen, lukte het hem om de staart van het vliegtuig omlaag te krijgen in een stukje haagachtige gewas voor een open veld. De haag werkte als een natuurlijke rem en zorgde ervoor dat het toestel vertraagde.

De buiklanding verliep relatief goed en het toestel kwam **tot stilstand**. Tijdens het afremmen op de grond maakte de Dakota echter nog een draai van ongeveer zestig graden naar stuurboord. Zodra het toestel tot stilstand was gekomen, wist de bemanning zich snel **in veiligheid** te brengen. McIntyre en Fenwick namen de zwaargewonde Davis mee en brachten hem weg van het toestel. De piloot verliet de Dakota via het ontsappingspaneel boven in de cockpit, en dat was geen moment te vroeg: de vlammen hadden inmiddels het voorste deel van het vliegtuig bereikt. Gelukkig bleef een explosie uit, waardoor de bemanning aan het ergste ontsnapte.



Wrak Dakota met op achtergrond de huizen van de Aardstraat.



Vooraanzicht uitgebrande cockpit met op achtergrond de Aardstraat.

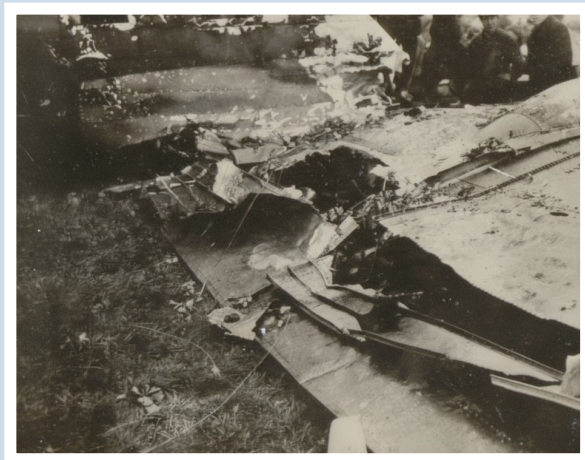
(The National Archives' reference AIR 27/473/11)



Neergestorte Dakota met op de achtergrond het bos 'den Aerd'.



Schade ter hoogte van linker motor.



De totaal doorzeefde vleugel van het toestel.

(The National Archives' reference AIR 27/473/11)



*Duitse luchtfoto 10/10/1944.
Het vliegtuigwrak is duidelijk herkenbaar.
(archief Rudy Van Nunen)*

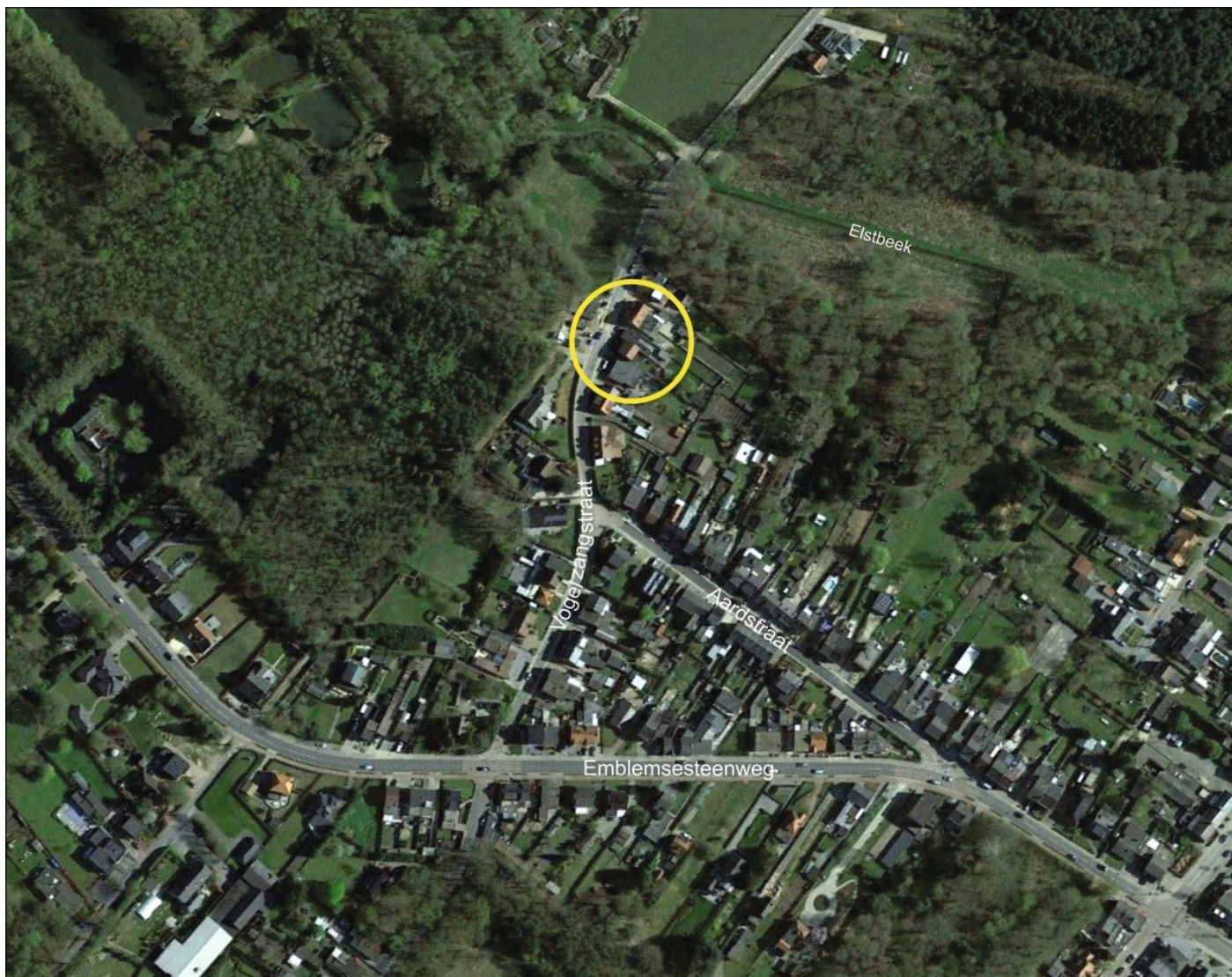
VERWARRING EN HULP NA DE CRASHLANDING

Na de geslaagde crashlanding van het vliegtuig heerste er aanvankelijk verwarring onder de bemanning. De militairen dachten dat ze zich nog steeds **in door Duitsers bezet gebied** bevonden en besloten zich snel te verschuilen aan de rand van het **bos 'den Aerd'**. Deze voorzorgsmaatregel liet zien hoe alert ze nog waren en hoe goed ze het potentiële gevaar in onbekend terrein konden inschatten.

Al snel arriveerde **Robert Bos**, destijds de beenhouwer van Kessel-Statie, als eerste op de plek van het ongeluk. Zijn komst betekende meteen ook de start

van een **toestroom van nieuwsgierige dorpsbewoners**, die het vliegtuig en de bemanning kwamen bekijken. De piloten en andere bemanningsleden waren zichtbaar opgelucht toen ze vernamen dat ze zich in bevrijd gebied bevonden en niet langer direct gevaar liepen van vijandelijke troepen.

Onder de toeschouwers bevond zich **Jules Mols**, die zich meteen ontfermde over de ernstig gewonde soldaat. Zijn hulp was van onschatbare waarde in deze bijzondere situatie. Ondertussen werd ook de **Britse Royal Air Force (R.A.F.)**, die gestationeerd was aan de Oude Bevelsesteenweg, op de hoogte gebracht van het incident. Zo kwam er snel professionele hulp ter plaatse om de situatie te begeleiden.



*Plaats waar het vliegtuig crashlanding maakte (4-2015).
(archief Rudy Van Nunen)*

HET LOT VAN DRIVER HERBERT DAVIS

De geneesheer van de **HQ 83 Group**⁹ nam de gewonde Davis mee na de crashlanding. Ondanks de snelle medische hulp en de inzet van de aanwezigen, kon zijn leven niet gered worden. Driver Herbert Davis, 39 jaar oud, **overleed** nog dezelfde dag aan zijn verwondingen. Hij werd uiteindelijk begraven in Ath (Lorette) in Henegouwen.

De geneesheer prees achteraf de moed en kunde van Flying Officer McIntyre, want door zijn eerste hulp onder zeer moeilijke omstandigheden, leefde Davis langer dan verwacht.



*Graf van
Driver Dispatcher
H. Davis.
(A.J. van Hees)*

Terugkeer van de bemanning naar Engeland

De overige bemanningsleden, die de crashlanding hadden overleefd, werden na de eerste hectische uren in Kessel-Statie verder opgevangen. Vanuit Brussel werd hun terugkeer naar Engeland geregeld, zodat ze veilig konden **terugkeren naar hun basis**. Zo kwam er voor hen een einde aan dit gevaarlijke avontuur.

Voor hun heldhaftige optreden tijdens deze missie werden piloot L.R. Pattee onderscheiden met het **Distinguished Flying Cross**¹⁰ en W. Whittaker de **Distinguished Flying Medal**¹¹.



Corporal Wilbye Whittaker DFM

VOETNOTEN

1. De Amerikaanse 82e Luchtlandingsdivisie is een Amerikaanse elite-eenheid van luchtmobiele infanterie. Deze luchtlandingstroepen bestaan voornamelijk uit parachutisten.
2. De 1st Airborne Division was een luchtlandingsdivisie van het Britse leger die tijdens de Tweede Wereldoorlog werd opgericht. In september 1944 werd de Poolse 1st Parachute Brigade tijdelijk aan de divisie toegevoegd.
3. De Amerikaanse 101e Luchtlandingsdivisie is een luchtlandingsdivisie van het Amerikaanse leger.
4. Een divisie is in de krijgsmacht een organisatie van 10.000 - 25.000 mensen, samengesteld uit 2 - 4 brigades en vaak ook specifieke divisietroepen, waaronder zelfstandige verkenningseenheden en artillerie-afdelingen.
5. Het 223 Airborne R.A.S.C. was een eenheid van het Britse leger (Royal Army Service Corps) die deelnam aan de Tweede Wereldoorlog, specifiek in luchtlandingsoperaties zoals Operatie Market Garden. Deze eenheid was verantwoordelijk voor de logistieke ondersteuning van de luchtlandingsdivisies, zoals het vervoer en de bevoorrading. Het R.A.S.C. speelde een cruciale rol in de bevoorrading van de troepen die tijdens de gevechten ingezet werden.
6. De Short Stirling, die in 1944 grotendeels verouderd was als bommenwerper, werd ingezet als transportvliegtuig tijdens Operatie Market Garden. Het vloog bevoorradingsvluchten en sleepte zweefvliegtuigen voor de luchtlandingstroepen.
7. Dispatchers zijn verantwoordelijk voor de vracht die het vliegtuig vervoert, zij zorgen er ook voor dat de lading tijdig en op de juiste plaats wordt gedropt.
8. Een FLAK-beschermingsvest uit de Tweede Wereldoorlog was speciaal ontworpen om de borst en buik van vliegtuigbemanningen te beschermen tegen laag-energetische scherven (FLAK-scherven), niet tegen kogels en verminderde het aantal slachtoffers onder bommenwerperbemanningen aanzienlijk.
9. De Headquarters 83 Group maakte het tijdens de Tweede Wereldoorlog deel uit van de 2nd Tactical Air Force (2TAF). Het bood ondersteuning aan de geallieerde strijdkrachten tijdens de bevrijding van Europa.
10. Het Distinguished Flying Cross (DFC), is een Britse hoge onderscheiding voor daden die getuigen van moed en doorzettingsvermogen tijdens gevechtswluchten. De onderscheiding werd tot 1993 alleen aan officieren toegekend.
11. De Distinguished Flying Medal (DFM) is een Britse onderscheiding om onderofficieren en manschappen die zich tijdens een vlucht dapper betoonden passend te kunnen decoreren.

BRONVERMELDING

Publieke bronnen (geen archief):

- Heemkundig tijdschrift Salvator nr 44, blz. 64-66
- Arnhem the Fight to Sustain – The Untold Story of the Airborne Logisticians Frank Steer
- "Green On!" A Detailed Survey of the British Parachute Re-supply Sorties During Operation 'Market Garden', 18-25 September 1944. A. J. van Hees
- Lier 1940 – 1945 bezet en bevrijd Wim Govaerts

Archiefbronnen:

- Operations Record Book of RAF N° 48 Squadron The National Archives UK, ref AIR 27/473/10
- Operations Record Book of RAF N° 48 Squadron The National Archives UK, ref AIR 27/473/11

Niet publieke bronnen:

- A. J. van Hees: foto van graf Dispatcher H. Davis.

Volgende websites werden geraadpleegd:

- https://nl.wikipedia.org/wiki/Slag_om_Arnhem
- https://historiek.net/operatie-market-garden-doelen-tijdlijn-gevolgen/123367/#google_vignette
- https://www.pegasusarchive.org/arnhem/depth_intro.htm
- <https://www.manstonhistory.org.uk/manstons-role-in-operation-market-garden-17th-september-1944/>
- <https://www.raf.mod.uk/our-organisation/stations/raf-boulmer/news/operation-market-garden-glider-borne-air-surveillance-and-control/>
- <https://www.atlantikwall.co.uk/atlantikwall2/e-g-down-ampney.php>
- <https://www.raf.mod.uk/news/articles/operation-market-garden-75th/>
- https://en.wikipedia.org/wiki/RAF_Down_Ampney#/media/File:RAF_Down_Ampney_-_4_Dec_1943_Airphoto.jpg

AUTEUR INFO

Rudy Van Nunen (°1960).

Tijdens zijn jeugd groeide zijn fascinatie voor het vestingbouwkundig erfgoed en de Eerste Wereldoorlog, later breidde hij zijn kennis over de lokale geschiedenis verder uit in de schoot van de voormalige Kesselse vereniging Culturalia. Momenteel is hij actief lid van de Gidsenwerking Fort Kessel, Simon Stevin Vlaams Vestingbouwkundig genootschap en de Erfgoedkring Tussen Twee Nethes.

WERKTEN MEE AAN DIT NUMMER

REDACTIE

Annelies Tack

Rudy Van Nunen

VORMGEVING & ILLUSTRATIES

Marc Verreydt

CONTACT



Erfgoedkring Tussen Twee Nethes

Bevel-Kessel-Nijlen

www.tussentweenethes.be

tussentweenethes@gmail.com

P.A. Rudy Van Nunen