

Jan van Loopik (Jaargang 10-1)

### Van de Werkgroep

De eerste “Vier Heerlijkheden” van dit jaar.

We zitten alweer in de 10<sup>e</sup> jaargang. In de afgelopen jaren heeft u stukjes kunnen lezen van verschillende schrijvers, van leden van de werkgroep maar ook van daarbuiten.

Het is niet altijd gemakkelijk om steeds weer aan een verhaal te komen.

We zijn de schrijvers dan ook erg dankbaar voor hun inbreng.

Afgelopen maand is er weer veel aandacht geschonken aan de Tweede Wereldoorlog. Terecht heeft men ook stilgestaan bij de slachtoffers uit deze oorlog. Slachtoffers die hier, ver van huis, gewond raakten of zelfs hun leven lieten voor de vrijheid van ons land en van Europa.

Ook in onze omgeving vielen deze slachtoffers.

Verschillende vliegtuigen zijn in de Bommelerwaard neergestort zoals een Halifax in de Breemwaard tussen Zuilichem en Nieuwaal in het voorjaar van 1944.

Piet Stoel uit Zuilichem heeft zich erin verdiept, heeft de feiten boven water gehaald. Hij heeft met één van de bemanningsleden, Mike Cassidy († 2005) gesproken en contact gehad met nabestaanden van een ander bemanningslid van het vliegtuig.

Over de crash, de bemanning en hoe het daarna is gegaan heeft hij een mooi verhaal willen schrijven voor in “Vier Heerlijkheden”. Er was echter zoveel te vertellen dat het te veel was voor één aflevering. Daarom hier het eerste deel en in de volgende aflevering van “Vier Heerlijkheden” zult u het slot van zijn verhaal aantreffen.

Echt een boeiend verhaal waar we u dan ook veel leesplezier bij toewensen.

Piet Stoel (Jaargang 10-1)

### Halifax MZ 503 (Deel 1)

In de vroege ochtenduren van 25 april 1944 stortte in de Breemwaard bij Zuilichem een bommenwerper neer.

Vijf van de zeven bemanningsleden kwamen hierbij om. Later worden de twee schutters krijgsgevangen gemaakt.

*Bewerkt artikel uit Short Bursts 69, 2000 (een Canadees luchtvaartblad voor veteranen) en met gegevens aangevuld door Wiebe de Ringh*

Het begint in de late uren van 24 april 1944 als de Halifax opstijgt voor een missie naar Karlsruhe. Niet minder dan 637 **vliegtuigen**, 369 Lancasters, 259 Halifaxes en 9 Mosquitos van allerlei onderdelen zijn die vroege ochtend voor deze aanval aangewezen.

Bewolking boven het doel, alsmede een sterke wind, drijft de Pathfinders te ver naar het noorden, zodat de aanval eigenlijk mislukt. Het noordelijk deel van Karlsruhe wordt schade toegebracht, maar de meeste bommen vallen echter buiten de stad. De eerste run over het doel wordt afgebroken en ze moeten rondgaan voor een tweede aanval.



*Opmerking:  
Foto's van M.B. Cassidy en  
P.M. Stoel.  
Bijschriften in Engels zijn van  
M.B. Cassidy*

*Our Halifax MK III Bomber taxiing out  
for take-off 1944. The engines are  
Hercules radials and have 1650 hp  
each. When no bombs on Doug (our  
pilot) would take-off, stay near ground  
and at the end of runway pull straight up  
with tail turret pointing to earth.*



*1944 photo by MK III, Halifax Bomber with crew as follows (left to right): Ray Tanner, Bill Murphy, Art Hansford, Ed Redmonds, Ed Webb, Doug Watterson and me (Cass) Cassidy. This is a very strange photo as Ray Tanner and I are at the ends of crew and five boys between are killed April 25, 1944 at Zuilichem. Both Ray and Cass in heavy flying suits for raid.*

Ditmaal zijn ze succesvol, maar tijdens het wegdraaien wordt het vliegtuig getroffen door stukken van een andere bommenwerper die op grotere hoogte vliegt. Een deel van de neus is kapot en bommenrichter Redmonds raakt hierbij gewond.

Een stormachtige wind komt het toestel in en binnen luttele seconden waait alles wat los is door het vliegtuig. Niet alleen de wind is een probleem, want op de hoogte waarop ze vliegen is de temperatuur ver beneden het vriespunt. Plotseling is alles in het vliegtuig ondersteboven en vliegen ze verder Duits gebied in, zonder steun van andere bommenwerpers. Het duurt even voordat ze weer op de juiste koers zijn, maar daarmee zijn de problemen niet voorbij. De beschadigingen vertragen hun snelheid en ze kunnen niet met de stroom bommenwerpers mee terug naar Engeland en moeten ook lager gaan vliegen.

Als dan ook nog bij de Nederlandse grens de bewolking breekt, zijn ze een makkelijke prooi voor Duitse nachtjagers die op hen af worden gestuurd. “De hemel werd verlicht door lichtkogels en het volgende dat ik weet is die vuurballen recht voor me”, verklaart Cassidy later. “Het enige dat ik dacht was dat het vreemd zou zijn om dood te zijn”. De kogels missen Cassidy maar schakelen wel de twee rechtermotoren uit, terwijl overal vlammen zijn. Cassidy is er bijna zeker van dat ze Engeland niet zullen halen.



*Photo of me (Mike Cassidy) holding guns at my tail turret in MK III Halifax 1944. The 4 guns are Browning 303 and fire 1,150 rounds each per minute and synchronized for 450 yards.*

“Ik zocht contact met de piloot en zei dat het behoorlijk heet werd achterin. De piloot antwoordde, dat het daar ook behoorlijk warm werd.”

Ondanks de ernst van de situatie is er geen moment van paniek. Op een gegeven moment geeft de piloot het bevel om te springen. “Tot ziens op de grond”, roept hij.

Maar Cassidy kan zijn parachute niet vinden.

Hij komt erachter dat de parachute is losgeschoten en vastzit in de draden van het plafond. Hij doet de parachute om, maar krijgt samen met een ander bemanningslid het luik niet open.



*Doug Watterson, our pilot, at controls of MK III Halifax 1944. Note the painting of bombs on aircraft which denotes the number of raids completed by this bomber.*

*Doug was always a happy person and smiling in this photo.*

Plotseling draait het vliegtuig op de zij en valt een enorm eind.

Cassidy wordt rondgeslingerd en stoot zijn hoofd, maar de piloot gaat terug in de cockpit en slaagt erin het vliegtuig weer recht te krijgen.

“Ik lag daar en dacht omdat ik toch dood ging dat ik net zo goed nog een keer kon proberen het luik open te doen”. Dit keer lukt het.

Niet wetend hoe ver ze nog van de grond zijn, duikt Cassidy er met het hoofd naar voren uit, gevolgd door Ray Tanner.

“Ik trok onmiddellijk aan het koord en had nog net tijd om omhoog te kijken en zag mijn parachute opengaan. Plotseling explodeerde het vliegtuig en sloeg het met enorme kracht tegen de grond”.

Als Cassidy landt: “Ik dacht dat mijn benen door mijn hoofd gingen”.

Tanner breekt zijn enkel bij de landing, en slaagt erin op dezelfde wijze te ontsnappen; de rest van de bemanning sterft in de explosie of bij het neerstorten.

Ray Tanner wordt verraden en in Gameren door de Duitsers opgepakt. Nadat hij zijn vliegtuig een paar velden verder ziet liggen en branden, begint voor Cassidy een twee dagen durende poging om de Duitse troepen te ontlopen. Uiteindelijk wordt hij na een poging een brug over de Maas, zeer waarschijnlijk die bij Hedel, over te steken gepakt en als krijgsgevangene afgevoerd naar Heydekrug in Oost Pruisen. Zijn familie in Britannia Bay, nu een voorstad van Ottawa, zit een aantal weken in spanning na de crash. Een eerste telegram spreekt van zijn vermissing, in het tweede telegram komt de duidelijkheid dat hij gevangen is genomen.

Michael Cassidy komt in 1942 bij het Canadese leger. Zijn zuster Pat Seed verklaart later dat haar broer graag piloot wil worden, maar zich vrijwillig opgeeft als staartschutter omdat hij bang is dat de oorlog gewonnen zal zijn voordat hij enige actie heeft gezien.

Een grondige training geeft hem de kennis van wapens die hij later goed kan gebruiken als staartschutter in de RCAF.



**We vechten tot het einde**

Nadat hij zijn AG Wing krijgt in Mont Joli, wordt hij geplaatst bij het 420th Snowy Owl Squadron in Tholthorpe, Yorkshire, Engeland. Daar ontmoet hij zijn “broeders”, hij zal ze ook nooit meer vergeten. Met Flying Officer David Douglas Watterson uit Windsor (Ontario), Warrant Officer Edward Victor Webb (Moose Jaw, Saskatchewan), Flying Officer Alfred Samuel Redmonds (Toronto), William Murphy (Georgetown, Ontario), Arthur Hansford (Filey, Yorkshire) en Ray Tanner vormt Cassidy

een bemanning die een echte band heeft.

Als Cassidy na de oorlog in 1945 zijn verhaal vertelt, wordt erover gesproken dat de piloot, Doug Watterson, het Victoria Cross zou moeten krijgen voor zijn moedige poging het vliegtuig weer onder controle te krijgen en dat de rest van de bemanning het DFC (Distinguished Flying Cross) verdient. “Ze kregen niets”, zei Cassidy.

De enige manier waarop Cassidy hun naam en eer na de oorlog hoog kan houden is om een productief en goed leven te hebben, daarbij nooit vergetend dat hij dit alleen kan dankzij de inspanning van elk bemanningslid die het niet heeft gehaald. Zowel Ray Tanner (met wie hij altijd contact hield, overleden in 1988) als hij vergeten het nooit.

In 2001 verklaart Cassidy “Toen ik in 1985 voor het eerst terugkeerde (in Zuilichem) had ik het gevoel dat dit de plaats was waar ik zou moeten zijn”. Hij spreekt dan al over zijn wens ooit op dit kerkhof te worden begraven. “We leefden samen, aten samen en we werden “closer” dan met onze eigen familie”.

Vanaf zijn eerste bezoek aan Zuilichem begint hij voorbereidingen te treffen om na zijn dood naast zijn oude bemanning te worden begraven. Op 17 maart 2005, een aantal weken voordat hij naar Nederland zal afreizen om de 60-jarige bevrijding te vieren, overlijdt Cassidy in Toronto, op 81 jarige leeftijd.

Zijn vrouw reist met zijn as naar Zuilichem, waar hij op 4 mei 2005 met militaire eer wordt begraven naast zijn oude bemanning. Hij is daarmee de tweede Canadees die na de oorlog toestemming krijgt om in Nederland te worden begraven bij zijn oude strijdmakkers.



**HANSFORD**, Pilot Officer (Flight Engineer) **ARTHUR**, 179265. R.A.F. (V.R.) 429 (R.A.C.F.) Squadron. 25<sup>th</sup> April, 1944. Age 36 Son of Samuel and Louie Hansford; husband of Nina Hansford, of Filey, Yorkshire. Row 1. Coll. grave 1-3

**MURPHY**, Flying Offr. (W.Op./Air Gnr.) **WILLIAM**, J/22084. R.C.A.F. 420 Sqn 25<sup>th</sup> April, 1944. Age 23 Son of James and Margaret Murphy, of George Town, Ontario, Canada Row 1 Coll. grave 1-3

**REDMONDS**, Flying Offr. (Air Bomber) **ALFRED SAMUEL**, J/28213 R.C.A.F. 420 Sqn 25<sup>th</sup> April, 1944. Row 1 Coll. Grave 1-3

**WATTERSON**, Flying Offr. (Pilot) **DAVID DOUGLAS**, J/20177. R.C.A.F. 420 Sqn 25<sup>th</sup> April, 1944. Row 1 Coll. Grave 1-3

**WEBB**, Wt Offr. I. (Nav./Bomber) **EDWARD VICTOR**, R/114846 R.C.A.F. 420 Sqn 25<sup>th</sup> April, 1944. Age 21. Son of Albert Edwin and Hilda Jessie Webb, of Moose Jaw, Saskatchewan, Canada. . Row 1 Coll. Grave 1-3

**CASSIDY**, Flying Offr. (Tail gunner), **BRIAN MICHAEL**, J53364, 13-08-1932 17-03-2005, Age 81. Begraven in Zuilichem 4-05-2005 (1ste graf op foto)

## Zuilichem 1944

Declaratie van burgemeester Hobo voor het begraven van de piloten.  
Zij werden op 27-04-1944 op de Algemene begraafplaats van Zuilichem ter aarde besteld. Op rij 6 graf no 1, no 2 en no 3.

AN  
27 Juni 1944 Fliegerhorst Kommandantur  
1.16.791.1  
GILSE - REISEN  
GILSE - REISEN  
rechnung

RECHNUNG  
wegen der Beerdigung von 2 an. Piloten, abgestürzt am 25 April 1944 in der Gemeinde Zuilichem (Gelderland)

Kosten Lieferung Särge	f. 137.50/
Beerdigung Piloten vom Luftwache	f. 38.--/
Bewachen Särge	f. 24.--/
Wache beim Flugzeug	f. 24.--/
Bringen Leiche nach Friedhof	f. 20.--/
Glatt machen Terrain und Gräber	
Gräber	f. 150.--
Oraben der Gräber	f. 10.--/
Total	f. 380.50

(drei hundert ~~achtzig~~ achtzig Gulden, fünfzig cent)

Der Bürgermeister von  
Zuilichem

Deze kosten zijn door de Duitsers nooit voldaan. Op 5 juli 1945 doet de gemeente Zuilichem een poging om de kosten te verhalen op de Minister van Oorlog. De declaratie vermeld nu echter een bedrag van f. 566,73.

Het verlossende bericht komt op 25 november 1946. De Minister van Oorlog betaalt.

Elk jaar worden de kosten van het onderhoud van de drie graven gedeclareerd. Dat bedrag mag maximaal f. 5 bedragen of de werkelijk gemaakte kosten.

In een brief van de "Imperial War Graves Commission North West European District, gedateerd 25 juli 1950, is sprake van 5 Britse graven.

Toch gaat Zuilichem door met het declareren van de onderhoudskosten van drie graven met een totaal bedrag van f. 15,-

De laatste keer op 4 januari 1954.

Op 17 juli 1944 stuurt burgemeester Hobo een brief naar Het Nederlandse Rode Kruis met de gegevens van de gesneuvelde piloten.

In de bijlage leze we de volgende notitie:

*Het type van het neergestorte toestel was "Lancaster"*

*Op de romp was geschilderd "The mad Irishman"*

*Een piloot, genaamd RAY TANNER, Mv/T A C R 209440, wiens adres was: Sterling, Ontario, Canada, en die weggevoerd werd in Duitse Krijgsgevangenschap, behoorde tot het 420<sup>e</sup> squadron uit Engeland, zoodat vermoed wordt, dat de gesneuvelde piloten eveneens tot dit troepenonderdeel behoorden.*

*Alle piloten hadden de Katholieke Godsdienst.*

Verder wordt melding gemaakt van drie overledenen. Dat zijn:

*Murphy, Watterson en Webb*

Waarschijnlijk zijn de lichamen van Hansford en Redmonds dermate verminkt en uit elkaar geslagen dat niet vastgesteld kon worden dat het om **vijf** gesneuvelde militairen ging.

Dit vermoeden wordt nog versterkt door het feit dat men later nog een klein kistje met menselijke resten heeft begraven.

Over Cassidy wordt niet gesproken. Die wordt later in een andere gemeente gearresteerd.

Hierna volgt een uitgebreide correspondentie met het Nederlandsche Rode Kruis over de levering van drie houten kruizen.

Eindelijk wordt op 19 februari 1946 bevestigd dat drie eikenhouten kruizen van N.V. Timmerfabriek v/h Gebr. Scheer uit 's Gravenhage zijn ontvangen.



*Het wapen van de gemeente Zuilichem is het wapen van de familie Huijgens, in de zeventiende en achttiende eeuw heren van Zuilichem. De 'appeltjes' van Oranje zijn mogelijk door de beroemde Constantijn Huijgens (1596-1687) als eerbetoon aan de familie Van Oranje in het wapen geplaatst.*

## Douglas Watterson

Op 7 april 1944 trouwde Douglas Watterson met Joyce Taylor. Het jonge echtpaar diende in de oorlogsdagen voor het Canadese leger in Engeland. Achttien dagen later verongelukte hij met zijn bommenwerper even buiten Zuilichem. Zijn jonge weduwe keerde na die vreselijke tijding naar Canada terug, waar in januari 1945, Doug heeft zijn vader nooit gekend.



Midden:  
Douglas Watterson met  
zijn bruid Joyce

Op de dag dat het echtpaar 61 jaar getrouwd had kunnen zijn staat Joyce voor het eerst van haar leven aan het graf van haar man. Samen met haar zoon Doug en diens dochter Nathalie (27).



Joyce, precies 61 jaar na  
haar huwelijksdatum

Doug jr. is al driemaal eerder bij het graf van zijn vader geweest. “Ik vind het steeds een prettige ervaring om hier te komen. Met mijn kinderen houd ik nog jaarlijks op 4 mei een dodenherdenking, tegelijk met alle Hollanders.” Zijn dochter, net als oma voor het eerst in Nederland, toont zich erg betrokken.

“Het is heel ontroerend om hier met drie generaties te staan. Ik denk dan vooral aan wat oma allemaal doorgemaakt moet hebben.



Drie generaties: v.l.n.r. Joyce Taylor, Nathalie Taylor en Doug Taylor

Date	Type	No.	Pilot, or in Flight	No. Flies, Flies in Passengers	DUTY (Including Hazards and Baranaka)	Hours		Miles		Fuel		Oil		Other		Remarks	
						Day	Night	Day	Night	Day	Night	Day	Night	Day	Night		
Apr 1	HALIFAX	A	TO WINDSON	CREW	BULLSEYE												
Apr 8	HALIFAX	K	SELF	CREW	BULLSEYE												
Apr 9	HALIFAX	N	SELF	CREW	V COUNTRY												
Apr 10	HALIFAX	P	SELF	CREW	V COUNTRY												
Apr 11	HALIFAX	A	SELF	CREW	BOMBING												
Apr 20	HALIFAX	D	SELF	CREW	OP'S DUSSELDORF												
Apr 21	HALIFAX	L	SELF	CREW	BOMBING - 814 - 340												
Apr 24	HALIFAX	A	SELF	CREW	OP'S KESBY												
TOTALS																	
TOTALS SUBJECT FORWARD																	

Laatste bladzijde uit het vliegerslogboek van Doug Watterson. Het logboek eindigt met de opmerking: “Missing”. Zijn zoon Doug is in het bezit van het origineel.

### Bronnen:

- Streekarchief Bommelerwaard (Archiefstuk: 1865.291.1)
- “De Vrijheids Courant”, woensdag 5 mei 2005. Speciale bijlage bij “De Toren”
- Artikel Wiebe de Ringh ( zie onder “interessante links”)
- Handley Page Halifax Anthony L. Stachiw en Andrew Tattersall
- Halifax. An Illustrated History of a Classic World War II Bomber K.A. Merrick