

De Mustang in de Maas bij Gennep

P.A. Seinen, J.A. van den Besselaar, J.H. van Arensbergen en M. Pennings¹

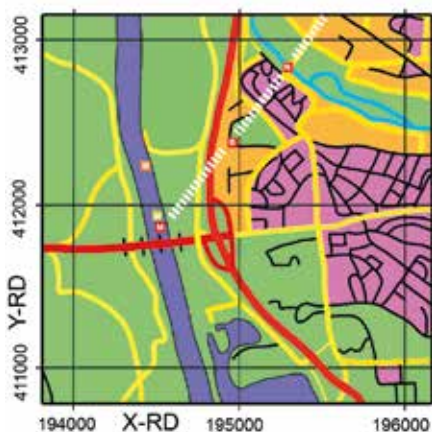
Tijdens het zeer lage waterpeil van de Maas in de winter van 1997 ontdekte Han van Arensbergen allerlei metalen vliegtuigonderdelen op de stortstenen van het oevertalud bij Gennep. De stukken leken op vliegtuigonderdelen die waarschijnlijk van een vermist verkenningsvliegtuig uit de Tweede Wereldoorlog afkomstig waren. Joost van den Besselaar van de stichting *Mergor in Mosam*² werd geïnteresseerd op deze vondsten en bij de eerste archeologische verkenningsduik (positie M in groene vlak, afb. 1) was het meteen raak: de schone zandbodem van de Maas lag bezaaid met glinsterende slangenklemmen, die later als vliegtuigonderdelen geïdentificeerd werden.³ Vervolg verkenningen lieten niet lang op zich wachten en er werden talloze lichte en zware onderdelen los op de bodem gevonden, waaronder een propellerblad (afb. 2), boordkanonnen (afb. 3) en diverse motoronderdelen. De belangstelling was gewekt en samen met de lokale historicus Han van Arensbergen werd begonnen om het verhaal van dit vliegtuig uit de Tweede Wereldoorlog te achterhalen.

Een tragische vergissing

In het kader van de operatie 'Market Garden' voerde de 29 jarige Royal Air Force Flight Lieutenant Frank Bolton van het 168e eskader met zijn Mustang I P-51 met identificatie nummer AM-101 (afb. 4) op 26 september 1944 een fotoverkenningsslucht boven de Maas bij Gennep uit. Om 18:15 uur krijgt een Amerikaanse USAAF jagerpiloot met een P-47 hem in het vizier. Hij ziet hem waarschijnlijk aan voor een Fokker Wulf en schiet de Mustang neer. Amerikanen hadden vaker problemen met het herkennen van

dit type toestel.⁴ Volgens ooggetuigen⁵ weet Bolton het vliegtuig nog over Gennep te trekken en duikt westwaarts richting Maas. Bolton beseft dat het toestel al erg laag vliegt om zijn parachute veilig te laten ontvouwen. De getuigen zien hem al op de rand van de cockpit zijn parachute trekken, maar het was al te laat.... De parachute ontvouwt zich onvoldoende en hij slaat te pletter. Een van de getuige⁶ snelt samen met een Duitse militair onmiddellijk naar de plaats des onheils op de Zandberg en treft Bolton dood aan. Hij wordt in eer-

Afb. 1
Overzichtskaart
van Gennep en om-
geving. Tekening:
Peter Seinen.



ste instantie begraven op de Martinus begraafplaats in Gennep en wordt later met militaire eer herbegraven op oorlogskerkhof Jonkerbos in Nijmegen.

Het archeologisch onderzoek

Het doel van het archeologisch onderzoek is om de identiteit van het toestel te bevestigen en zo mogelijk de precieze oorzaak van de crash vast te stellen. Hiervoor werden zoveel mogelijk onderdelen verzameld, gedetermineerd en onderzocht op afwijkingen die de brand in het vliegtuig veroorzaakt konden hebben. Van de honderden verzamelde voorwerpen van de site, vaak slechts fragmenten, konden er een aantal specifiek geïdentificeerd worden als onderdelen van een Mustang I, waaronder de ophangbeugel van de camera. De Mustang was een fotoverkenner waarbij de camera direct achter de piloot gemon-

Afb. 2
Een van de propellerbladen, maatstreep in decimeters. Foto: Peter Seinen.



teerd was. Sommige grotere onderdelen zouden nog een serienummer moeten hebben, maar complete serienummers zijn nog niet gevonden zodat een zekere identificatie via de Royal Air Force, nog even op zich moet laten wachten. Aangezien er geen verdere meldingen van crashes van dit type jachtvliegtuig in deze regio bestaan, mag de identificatie als zeker worden beschouwd. Het vaststellen van afwijkingen die de brand veroorzaakt hebben, wordt uiteraard bemoeilijkt door de enorme krachten waaraan het vliegtuig blootgestaan heeft. De vervorming van het boordkannon (afb. 3) en het afbreken van de aluminium brandstofpomp (afb. 5) spreken boekdelen over de kracht van inslag van het toestel. Tot nu toe zijn geen duidelijke afwijkingen geconstateerd die terug te voeren zijn op de confrontatie met de Amerikaanse P-47. Onderzoek naar de grootte van het gebied met behulp van metaaldetectoren leverde een forse afmeting van circa 20x30 m op⁷, waarbij opviel dat verreweg de meeste voorwerpen op het oppervlak lagen. Na berging van de losse voorwerpen werd heel vaak geen signaal meer gedetecteerd. Het vermoeden begon te rijzen dat de crashsite reeds verstoord is door andere processen dan verspoeling door de rivier. Een eerste aanwijzing vormde het feit dat de stortsteenlaag waarop de eerste vondsten werden gedaan naoorlogs bleek te zijn. Navraag bij Rijkswaterstaat leerde dat in de jaren tachtig de oever langs grote delen was

versterkt met bodemmateriaal uit lokale ondieptes (met name ten zuiden van de Gennepse loskade) in de Maas.⁸ Bij deze actie zouden ook metalen delen in het opgebaggerde materiaal waargenomen zijn.⁹ Bovendien wist men te vertellen dat het motorblok van het wrak reeds in de zestiger jaren door metaalhandelaren was geborgen.¹⁰ Omdat het verplaatsen door Rijkswaterstaat niet gericht was op het verwijderen van het wrak, liggen er mogelijk nog resten op de oorspronkelijke crashsite.

Op zoek naar de oorspronkelijke locatie van het wrak

Voor het opsporen van de oorspronkelijke locatie moesten we teruggrijpen op ooggetuigenverslagen. Omdat, voorafgaand aan de eerste verkenning nooit onderdelen op land gevonden zijn, kan het vliegtuig hooguit het oevertalud geraakt hebben, om vervolgens in de rivier te verdwijnen. Ook op Royal Air Force luchtfoto's¹¹ valt niets te ontdekken. Afbeelding 6 geeft een mooi panoramisch overzicht van het gebied waar het vliegtuig in de Maas is gestort, met een witte markering voor de meest waarschijnlijke positie. Een ooggetuige¹² beschrijft dat het reeds brandende vliegtuig op zeer lage hoogte vanaf de Niersbrug richting Maasbrug vloog, waarbij de piloot op de rand van de cockpit zijn parachute reeds getrokken had. Hij snelde naar de plaats waar de piloot neergekomen was, circa 100 m ten westen van het kleine Mariakapelletje aan de Zandberg (de latere Touwslagersgroes). Afbeelding 1 geeft de posities van de Niersbrug (N in rood vlak) en de crashplaats van Bolton (B in rood vlak) aan. Er van uitgaande dat het toestel een min of meer rechte lijn gevolgd heeft¹³ kan een mogelijk traject van het neerstortende vliegtuig gemaakt worden (M in rood vlak). Deze positie ligt zeer dicht bij de locatie van het vondstgebied (M in groen vlak). Een alternatieve locatie wordt vermeld door Rijkswaterstaat¹⁴ (M in oranje vlak) waarvan niet duidelijk is waar deze op gebaseerd is. Verkennin-



Afb. 3
De vervormde loop van een van de boordkanonnen, maatstreep in decimeters. Foto: Peter Seinen.



Afb. 4 De Mustang I van Bolton. Foto: RAF.¹⁵



Afb. 5
Afgebroken aluminium brandstofpomp, maatstreep in centimeters. Foto: Peter Seinen.



Afb. 6
Verkenningfoto
RAF-0003 van 8
februari 1945, de
witte pijl wijst naar
de meest waar-
schijnlijk crash site.
Foto: archief WUR.

gen en metingen met metaaldetectoren op en rond deze locatie leverden geen enkele vondst of aanwijzing op.

Het vervolg

Verder onderzoek zal zich gaan richten op het verder bergen van vrij gespoelde vondsten en het opsporen van de oorspronkelijke positie van de crashsite, in

eerste instantie gericht op een gebied rond de huidige vindplaats. Een bonus zou de vondst van de camera van de foto-verkenner zijn. In het gebied werden wel delen van de reeds vermelde ophangbeugel gevonden en geborgen, maar van de camera geen spoor. De schat aan informatie die dat op zou kunnen leveren maakt de verkenningen meer dan de moeite waard. Dus blijven we zoeken...

In het kader van de herdenking van operatie 'Market Garden' wordt in 2015 in Gennep een speciale tentoonstelling georganiseerd rond deze tragische gebeurtenis 70 jaar geleden. Hierbij worden alle onderdelen in de vorm van het grondplan van het vliegtuig tentoongesteld.

P.A. Seinen, seinen@iae.nl

J.A. van den Besselaar, ja.vd.besselaar@home.nl

J.H. van Arensbergen, berg10@home.nl

M. Pennings, diamar@home.nl

Noten

- 1 P.A. Seinen, J.A. van den Besselaar en M. Pennings zijn respectievelijk secretaris, voorzitter en veldwerkcoördinator van de stichting Mergor in Mosam (Haps). J.H. van Arensbergen is onderzoeker van de regionale krijgsgeschiedenis.
- 2 De stichting Mergor in Mosam (Haps) voert onderwaterarcheologische verkenningen uit.
- 3 Duikrapporten Werkgroep Onderwaterarcheologie Oostelijk Rivierengebied, 29 augustus 1999-21 september 2003.
- 4 Shores & Thomas 2009, 306.
- 5 Jan van Arensberger, Jakob van Tankeren en Bart Helmond, inwoners van Gennep vertelden het meest complete verhaal. Twee andere inwoners bevestigden specifieke onderdelen van het verhaal van de hoofdgetuigen.
- 6 Jakob van Tankeren, inwoner van Gennep.
- 7 Duikrapporten Werkgroep Onderwaterarcheologie Oostelijk Rivierengebied, 29 augustus 1999-21 september 2003.
- 8 Ippel Dredging BV, bron Joop Janssen (RWS Heumen).
- 9 Karel Janssen (RWS Heumen).
- 10 Karel Janssen (RWS Heumen).
- 11 Wageningen University Repository: RAF-0003 (8/2/1945), RAF-4229-31 (5/10/1944), RAF-4068 (13/12/1944), RAF-3062 (30/12/1944).
- 12 Jakob van Tankeren, inwoner van Gennep.
- 13 Het neerstortende vliegtuig was in het beperkte zicht van een nauwe steeg te zien.
- 14 Reker e.a. 2007, 13.
- 15 Listemann 2013, 1.

Literatuur

- Shores, C. Thomas, C., 2009: *2nd Tactical Air Force, II, Break-out to Bodenplatte, July 1944 to January 1945*, Surrey.
- Listemann, P.H., 2013: *RAF Dominian & Allied Squadrons At War: Study, History and Statistics, No. 168 Squadron 1942- 1945*, Oxford.
- Reker, J., Peters, B., Herik, K.J. van de, 2007: *De Maaskemp bij Gennep, Ontwikkelingsperspectieven voor Rijkswaterstaat*, Berg en Dal.