

Vredig middagslaapje eindigend in een fatale nachtmerrie

Joop Thuring en Harry Brekelmans

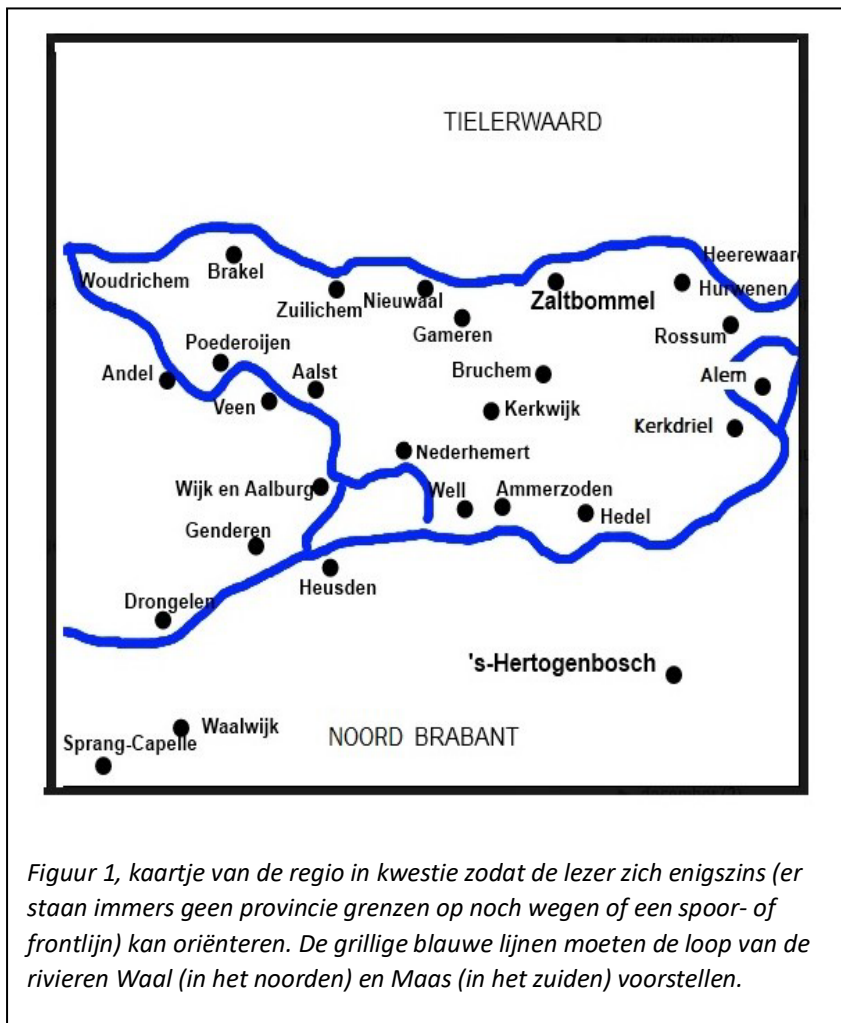
Inleiding

Het Brabants Historisch Informatie Centrum (BHIC) verzamelt, aangestuurd door wettelijke bepalingen, documenten van gemeenten en andere overheidsinstellingen uit deze provincie. Maar het BHIC beperkt zich niet tot deze passieve taak. Het publiek wordt actief betrokken bij het aandraagen van gegevens over activiteiten die plaats vonden in de provincie. Er bestaat een speciale rubriek op hun website waar per gemeente/kerkdorp foto's worden geplaatst van historische gebeurtenissen. Soms worden die aangeleverd met een begeleidend schrijven. Anderen komen uit archieven uit de periferie waarvan gegevens over het wie, wat, waarom en wanneer vaak ontbreken of onvolledig zijn. Digitale bezoekers worden uitgenodigd hierop te reageren. Dan ontbrandt er een levendige discussie en langzaam komt de ware gebeurtenis en omstandigheden uit de verf; een pragmatische benadering van *oral history*.

Een digitale verkenning in een provinciaals grensgebied

Zo bezocht een onzer deze site en aangezien er een alfabetisch benadering wordt gehanteerd viel het oog snel op het kerkdorp 'Alem'. We weten dat het vanwege geopolitieke redenen sinds de

vijftiger jaren van de vorige eeuw tot het Gelderse behoort. Dat voert weer terug naar de dertiger jaren van die eeuw toen het door structurele kanalisatie van de Maas ruw van het Brabantse werd afgesneden. Het lag in een meander van deze rivier die naar het noordwesten wees. Aan de basis van dat schiereiland werd gericht grond weggegraven. De sleuf met dijken, praktisch gezien in zuid-noord richting lopend, vulde zich gecontroleerd met water uit de Maas (zie Figuur 1). Aan de andere zijde, midden in de afgesneden lus, werd in de nu 'dode Maas-arm' een dam gelegd om zo in noordwestelijke richting met droge voeten het dorp Rossum in de Bommelerwaard te bereiken (zie Foto 1 rechtsonder).



Figuur 1, kaartje van de regio in kwestie zodat de lezer zich enigszins (er staan immers geen provincie grenzen op noch wegen of een spoor- of frontlijn) kan oriënteren. De grillige blauwe lijnen moeten de loop van de rivieren Waal (in het noorden) en Maas (in het zuiden) voorstellen.

Een twintigtal foto's over dit dorp, niet meer dan wat bebouwingen aan een dijk, staan ter inzage waaronder een luchtfoto, met karakteristieken dat het hier een RAF opname betrof uit de Tweede Wereldoorlog maar tot onze ergernis ontbrak de z/w 'strip' langs een zijde waaruit relevante achtergrondgegevens te halen vallen. De inspanningen destijds van Rijkswaterstaat - zoals in de voorgaande alinea beschreven - zijn deels duidelijk waarneembaar. Maar er is meer. Enkele aansluitende percelen (centraal in Foto 1) zijn naar het lijkt met enige precisie 'gepunteerd' oftewel: omgevormd tot een langgerekt kunstmatig maanlandschap gekenmerkt door kraters. Dat is merkwaardig en behoorde maar eens te worden opgehelderd.



Foto 1. Luchtfoto van Alem, met rechtsboven de kraters. Bron: BHIC, fotonummer DCLIT-000147

Maankraters?

Het BHIC kon, na raadpleging, niet verder helpen en adviseerde met de relevante Heemkundekring contact op te nemen. Inmiddels had een onzer wel een hypothese opgebouwd dat het hier zou kunnen gaan om een systematisch beschieting met salvo's van een zware geallieerde batterij, opgesteld in het al bevrijde Oss (19 september 1944). Immers vanuit het nog bezette Alem, dat aan de overkant van de Maas ligt, penetreerden regelmatig agressieve Duitse patrouilles in de zuidelijke Maasvallei en terroriseerden de bevolking in de kerkdorpen – gelegen in een soort niemandsland - vooral in de avonden en 's nachts. Mogelijk was door de lokale 'Ondergrondse' aan de Britse bevelvoering in de stad Oss (medio oktober 1944) doorgegeven, waar zich het hoofdkwartier bevond met betrekking tot die hinderlijke vijandelijke activiteiten en met het verzoek tot neutralisering daarvan. Door de elevatiehoek van het veldgeschut geleidelijk te veranderen zou je zo'n systematisch spoorvormig patroon kunnen bewerkstelligen. Blijkbaar succesvol want een boerderij aan de overkant juist achter de dijk ligt in puin, zoals Foto 2 aangeeft. Een te fantastische werkhypothese

leek mij en daarom maar een landelijk bekende explosieven expert – tevens SGLO lid – digitaal benaderd.(1) De gemelde ‘kraters’, vertaalde hij als zijnde afkomstig van vliegtuigbommen, hoogstwaarschijnlijk 500 pounds.

Inmiddels werd via, via, contact gemaakt met een persoon geboren in Alem en dat bleek een sleutelfiguur.



Foto 2, detail van een luchtfoto gemaakt op 21 februari 1945. Karakteristieken van een ‘bomtapijt’ bestaande uit 24/25 uniforme kraters in een min of meer rechthoekig vlak (ongeveer 350 bij 70 meter). Overigens, er zijn naast systematisch aangelegde rijen schuttersputjes meer ‘kraters’ daarbuiten gelegen waarneembaar, inclusief enkele ‘witters’, drinkplaatsen voor het vee, aan weideranden (zie ook Foto 1). Links is richting Hedel uit deze hoek kwam de formatie. Je telt eerst vier kraters, de vierde ligt op dijk pal tegen de voorgevel van een boerderij dan volgen de overige. Zijn die eerst vier afkomstig van 500 pounds van de leider van die Box?

Familieverhalen rond dit oorlogsdrama

Inwoners van het dorp Alem waren vanwege de gespannen oorlogssituatie in de tweede helft van de maand september in 1944 op last van Duitse militaire autoriteiten geëvacueerd in westelijke richting; weg van de Maas. Maar druppelsgewijs waren de meesten in oktober weer huiswaarts gekeerd want de dwingende werkzaamheden op de boerderijen moesten voortgang vinden.

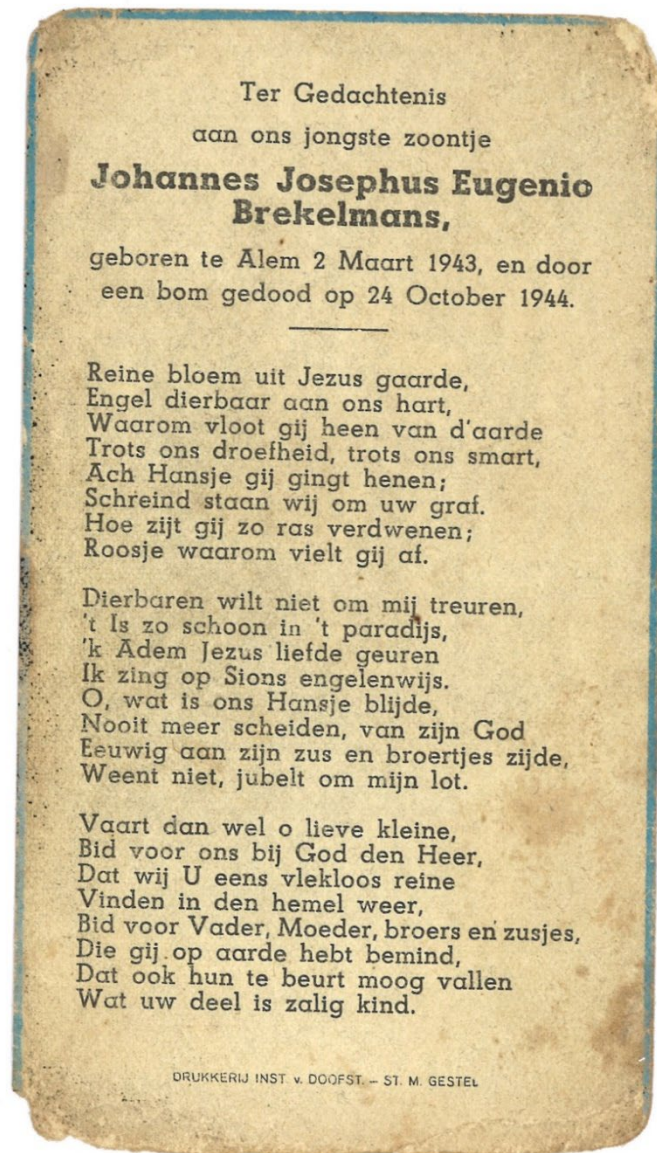
Zo ook het boerengezin Brekelmans, bestaande uit vader, moeder en hun 6 kinderen. Op een middag waren de vader en zijn 2 oudste zonen aan het aardappelen sorteren in het achterhuis. De jongste zoon, Hans, een peuter van ongeveer 1½ jaar, werd na het middageten naar goed gebruik ten ruste gelegd. En wat doe je als bezorgde ouders als je in de frontlijn woont? Juist, je zet dat peuterbedje in de kelder. Het zal volgens de nu nog levende dochter Marietje, die binnen sokken zat te stoppen, rond 14.00 uur geweest zijn (Duitse tijd, Alem was nog bezet) dat ze luid geronk van motoren in de lucht hoorde en zich naar buiten spoedde om naar het schouwspel te kijken. Onafhankelijk van haar hadden ook haar vader met zijn twee oudste zonen in het achterhuis de aardappels de aardappels gelaten en waren naar buiten gegaan. Zij hebben later herhaaldelijk verteld dat ze bommenwerpers zagen naderen begeleid door grijze wolkjes van het afweergeschut dat wat verderop - richting Hedel

- was opgesteld. Zij hebben aanvankelijk niet in de gaten gehad dat ze gebombardeerd werden, ze hadden niets gehoord. Wel werd daar onmiddellijk aan toegevoegd: 'het huis is achter onze haken getroffen en wij zagen het pas toen wij ons omdraaiden'. Hun boerderij was juist aan de andere zijde getroffen dan waar zij stonden. Een bom was via het rieten dak in het voorhuis – dat pal achter de dijk lag - geslagen en blijkbaar ontploft op de keukenvloer waaronder de kelder lag. De ruimte tussen het (ton)gewelfde plafond van deze kelder en de keukenvloer was ook hier opgevuld met zand. Dat laatste zal voor de peuter fataal worden. Immers het bedje werd nog intact aangetroffen maar bedolven onder het zand; zo ook de peuter. Het gewelf was weliswaar ingestort maar niet op dat bedje. Uiteindelijk hebben twee dorpsgenoten, instortingsgevaar trotserend, het levenloze kindje naar buiten gebracht. Dat onder de wachtenden, waaronder de radeloze ouders maar ook aanwezige Duitse soldaten, zich stressvolle momenten hebben afgespeeld laat zich wel raden. De noodlottige afloop van dit bombardement in de middag van 24 oktober 1944 heeft binnen enkele generaties van de familie Brekelmans tot op de dag van vandaag diepe sporen achtergelaten.

Noot van de auteurs: mogelijk heeft die vierde bom de voorgevel van hun boerderij ingedrukt en de vloeren ontzet zodat het zeer droge zand als bij een zandloper in en over het beslapen kinderbed is gestroomd.



Foto 3A, peuter Hans, geboren 2 maart 1943. Gezien de geschatte leeftijd van deze peuter en het aspect van de waarneembare flora zal deze foto gemaakt zijn in de hoogzomer van 1944 (rondom warmste dag van die eeuw?). Op de achtergrond het achterhuis van de boerderij van de familie Brekelmans met het rieten dak. Foto 3B Het gezin van Driek en Mieke Brekelmans-Steenbekkers. Op de achterste rij staand v.l.n.r. Jan en Harrie, op de voorste rij v.l.n.r. Marietje, Driek Brekelmans, Wim, Mieke Brekelmans - Steenbekkers met Hans op schoot en Nellie. Bron: archief familie H. Brekelmans



Figuur 2, gedachtenisprentje van het slachtoffertje. Hiermee kon de precieze datum van de fatale aanval worden vastgesteld. N.B. St. Michelsgestel lag toen ook in de frontlijn. Dit prentje zal pas na de onvoorwaardelijke overgave in mei 1945 zijn gedrukt. Bron: archief familie H. Brekelmans

Dit drama vond dus plaats op 24 oktober en dit alles in één klap volgens een recente opmerking van dochter Marietje. Weg artilleriebeschieting theorie en op naar 'het bomgevaar'.

Bomgevaar

SGLO Verlieslijst/*Crash database* maakt voor die dag, 24 oktober 1944, melding van het neerkomen van een geallieerde bommenwerper, type B-25 Mitchell. Zie *Loss Chart* on T4571 voor details. Bron 1 wees erop dat dit betreffende Squadron (320 'Dutch' Squadron) behoorde tot de 139^e Wing, Group 2, RAF en dat was weer een onderdeel van de 2nd Tactical Air Force (TAF).(2)

Met (zuster)Squadrons 98 en 180 – ook uitgerust met hetzelfde type tweemotorige bommenwerper, bij de RAF bekend staand als Mitchell II – vormden zij deze Wing.(2)

Via het Britse 'National Archives' instituut maar eens digitaal in de relevante Operations Record Books (ORB), nrs. 27/1714, 27/1783 en 27/1132 resp. 320, 98 en 180 Squadron geneusd. Daarbij viel het 180^e Squadron af want die had op de middag van 24 oktober Aardenburg (ZE) als doel aangewezen gekregen. Bron 3 geeft aan dat Group 2 betrokken is bij het 'Bruggenoffensief'. Dit start vanaf 14 oktober met de bedoeling de logistieke lijnen van de *Wehrmacht* uit te schakelen door bruggen over de Maas en IJssel onpasseerbaar te maken voor trein en wegverkeer.

Al eerder, op de 21^e in de ochtend, staat voor deze complete Wing, elk Squadron neemt met twaalf toestellen hieraan deel, de verkeersbrug over de Maas bij Hedel als doel opgegeven – hun eerste missie uitgevoerd vanaf het Continent - ; vertrekbasis B.58 Melsbroek, bij Brussel. Helaas die opdracht wordt niet naar tevredenheid uitgevoerd (zie Intermezzo A). Dus vindt er drie dagen later een herhaling plaats. Nu 's middags uitgevoerd door Sqdns 98 en 320 waarbij elk onderdeel een Flight van 12 toestellen aanleverde. Een toestel van 320 Sqdn wordt om 14.05 uur geraakt door FLAK boven het doel (zie T4571), de bemanning kan het toestel verlaten en zij landen net achter hun eigen frontlijn; aldus deze SGLO-bron. Ze melden zich de volgende dag al op hun thuisbasis bij Brussel (zie Intermezzo B).

INTERMEZZO A

Beschrijving van de missie op de 21^e oktober door 180 Squadron in het ORB bevat de meest relevante opsommingen waarvan de draagwijdte = toegepaste tactiek, ook voor de 24^e toepasbaar is. Hun missie duurt dan om en nabij twee uur en binnen het uur zat men al boven het doel. Er werd gebombardeerd vanaf een hoogte van 10.500 tot 13.500 ft. met behulp van instrumenten (lees: Gee-H, auteurs). Resultaten konden niet worden waargenomen want het doel lag onder de wolken. Daarom(?) geen hinder van vijandelijk luchtafweergeschut en allen keerden veilig terug. Elk toestel had vier inzittenden met uitzondering van één Mitchell, daarin zat nog een additionele navigator. Die zal wel achter het Gee-H ontvangst toestel hebben gezeten om de radiografisch aangereikte signalen te interpreteren m.b.t. de te volgen vliegkoers van de formatie Mitchells, zelfs tot het aangegeven van het moment om de bommen te laten vallen.

INTERMEZZO B

Hier komt een tegenstrijdigheid tussen de gegevens op T4571 aan het licht. Het toestel zou zijn neergestort in de regio Hedel/Ammerzoden en de inzittenden - met Britse nationaliteit - kwamen heelhuids aan de grond binnen geallieerd gebied. Beide genoemde plaatsen liggen ten noorden van de Maas in de Bommelerwaard en nog bezet door de Duitsers. Op dat moment was de strijd om 's-Hertogenbosch bijna beslist ten voordele van de geallieerden (53^e Welsh Divisie) maar het gebied ten noorden en westen van die stad aan de zuidelijke Maasoever, Land van Heusden en Altena en De Langstraat (met Waalwijk als centrum) was nog stevig in Duitse handen.(4,5) Raadpleeg ook Figuur 1. Die middag stond er een O.N.O. wind (1) dus als de inzittenden boven Hedel = het doelgebied er waren uitgesprongen waren ze weggeblazen naar een gebied, wat nog in handen van de Duitsers was, en natuurlijk het schouwspel van de parachutesprong van de gehele bemanning keurig hadden kunnen volgen. Bron 3 gebruikt de beschrijving: 'nèt' hiervoor en dat geeft al beter weer waar e.e.a. plaats vond. We komen daar later vragenderwijs op terug.

ORB, 98 Squadron

21/10: een 'bombing mission', 's ochtends (start 8.30 uur) vv Hedel verkeersbrug; vliegduur: twee uur. M.b.v. instrumenten (Gee-H?) gebombardeerd. Vanwege dichte bewolking geen resultaten gezien.

24/10: 's middags (start 14.35 uur) vv Hedel verkeersbrug; vliegduur: twee uur en drie kwartier. Meerderheid van de bommen vielen op de spoorlijn ten noord oosten van de brug. Intens luchtafweergeschut ondervonden; geen schade aan onze toestellen. Bij beide missies bestond de bemanning van elk toestel uit vier personen.

ORB, 320 Squadron; Squadron code: NO

21/10: een zgn. 'Ramrod' opdracht, 's ochtends (start 8.30 uur) vv Hedel verkeersbrug; vliegduur: een uur en vijftig minuten, m.b.v. instrumenten gebombardeerd met 500 pounders (aantal niet genoteerd); geen resultaten gezien.

24/10: 's middags (start 14.30 uur) vv Hedel verkeersbrug; vliegduur: twee en een half uur. Er werd gebruik gemaakt van 500 pounders (aantal niet genoteerd). Ook hier vielen de meeste bommen op de spoorlijn ten noordoosten van het doel. Intens luchtafweergeschut ondervonden. Bijna geheel bewolkt en nogal heilig; toestel code 'NO-P', serial FR176, vermist. De bemanning heeft per parachute het toestel tijdig verlaten en zij allen landen veilig binnen ons gebied. Een toestel, code 'NO-C', serial FR198, vloog met vijf personen aan boord. Hiervan mogen we afleiden dat dit was uitgerust met Gee-H apparatuur, die moest zorgen dat de 24 Mitchells bij hun doel uitkwamen en daar op het juiste moment de bommen losten.

Volgens deze informatie uit de ORB's viel de meerderheid van de bommen uitgeworpen door beide Squadrons om en nabij de spoorlijn Utrecht – 's-Hertogenbosch, aan de noordkant van de Maas in de Bommelerwaard. Alem, sinds een tien jaren ook aan de noordkant van de Maas gesitueerd, ligt zeven km naar het oosten. Daar is geen spoorlijn te bekennen. Wel een dam in de dode Maas-arm. Een Mitchell kan zes 500 pounders meesjouwen, in totaal maximaal die middag: 144 bommen. Bron 8 geeft zelfs een groter aantal aan nl.: 192 x 500 lbs die om 16.03 werden gelost. Dat zouden er dan precies acht per toestel zijn geweest. Laten we aannemen dat dit het juiste aantal is.

INTERMEZZO C

Voor de missies op die twee dagen wordt wel aangegeven welk type bom, qua gewicht, werd ingezet maar niet het aantal per Mitchell II. Volgens opgave bedraagt het optimale aantal per gemiddelde missie: zes.(6)

Nog iets: vijf Mitchells van 320 Squadron werden als laatsten terug gemeld met tien tot 15 minuten vertraging en daar zat Mitchell 'NO-C' niet bij.(7) Maakten deze vijf en het onderweg verloren toestel, deel uit van de Box die te ver naar het oosten uitweek en daardoor wat verlaat arriveerde? En losten zij bij Alem de bommen? O.a. Mitchell FR 193, 'NO-L' was er wel bij. (zie later)

Bron 1 wees erop dat hij had gelezen dat: *'3 boxes used navigational aids and the fourth attacked visually'*.(8) Hieruit kun je o.a. opmaken dat elk Squadronn was opgesplitst in twee 'Boxen' van zes Mitchells elk. Vermoedelijk in twee dicht achter elkaar vliegende zgn. 'Vic'-formaties om zo een geconcentreerd bomtapijt neer te leggen en een dicht gordijn van mitrailleurvuur tegen eventuele vijandelijke belagers vanuit de lucht.(zie Figuur 3) Bij het aantal getelde karakteristieke inslagen van ongeveer 24 stuks mogen we destilleren, op grond van de aanname van zes bommen per toestel, dat slechts een halve Box zijn bommen op Alem heeft laten vallen.



Figuur 3, een 'Box' van zes B-25, Mitchells, vliegend in formatie. Bron: 'KIJK', nummer 12, (geen datum of paginanummer; zeer waarschijnlijk eind februari 1945), een veertiendaags tijdschrift uitgegeven door de Amerikaanse Voorlichtingsdienst maar wel in de Nederlandse taal.

Bij een geavanceerde radiografische ondersteuning kun je er dan wel naast zitten bij het bombarderen van je doel maar dat blijft toch beperkt tot enkele honderden meters. Is er sprake van louter visuele waarneming en richtwerk, en zijn de omstandigheden niet ideaal (matig zicht en hevig vijandelijk afweervuur) dat komt een menselijke inschattingsfout al snel om de hoek kijken. Zoals al eerder aangegeven, die bommen vielen zeven km naast het hun opgegeven doel - toch wel een erg slordige invulling van die specifieke opdracht - en het waren er 24. Deze dam in de Maas als toegangsweg, was totaal onbelangrijk in het kader van hun missie want deze liep dood in dat schiereiland ook wel aan te duiden als een *cul de sac*, lijkt bewust gekozen gezien het bommenpatroon. Dat kruist theoretisch wel deze dam maar ligt er zo'n 0.5 km ten westen daarvan (zie Foto 1). Niet iets om trots op te zijn. En gezien de eerder aangegeven windrichting kan deze niet als schuldige worden aangewezen. Blijkbaar kende het 'Hoger Niveau' meer details dan die routinematig opgeschreven staan in de ORB's van de betrokken Squadrons.

Tijd om nog een ooggetuige op te sporen.

Die vonden we in de 91-jarige Dhr. T. Hanegraaf die zich die zonnige dag, de zwaarste in zijn leven volgens zijn zeggen, nog goed herinnert, zo vertelde hij ons in augustus 2016. Hij was die middag in een boomgaard met vijver met anderen o.a. Duitse soldaten een schuilkelder c.q. weerstandsnest aan het bouwen (locatie bevindt zich links op Foto 2). Hij had al enkele formaties - als stipjes in de lucht - zien overtrekken toen er weer een formatie uit de richting Hedel naderde. Ook deze werd vergezeld door zwarte rookpluimpjes, karakteristieken voor ontploffende luchtdoelgranaten, maar er was nog iets bijzonders: een vliegtuig uit die formatie liet een identiek zwart maar dan langgerekt rookspoor na. Toen zag hij ineens door het zonlicht opflinkerende bommen vallen. Hij wierp zich plat op de aarde, denkend dat het einde nabij was. Toen de herrie daarop volgend was verstomd en zijn ogen opende zag hij dat 300 meter verderop de boerderij van 'Brekelmans' aan de dijk deels in puin lag. Nadat hij bij zinnen was gekomen is hij met o.a. enkele Duitse soldaten, waarmee ze aan het werk waren, naar de plek van het onheil gerend. Naar zijn zeggen hebben deze soldaten zich op allerlei manieren onderscheiden door een humaan gedrag.

Dhr. Hanegraaf werd daarna geëvacueerd naar Rossum, kwam sporadisch nog in het dorp en constateerde dat steeds meer Alemse boerderijen en huizen langs de dijk in puinhopen veranderden. In april 1945 werden de restanten daarvan nog door SS-ers in brand gestoken. Kortom, de initiële geallieerde bommen, granaten, mortieren en vervolgens de vernielzucht van de bezetter had het dorp grotendeels weggevaagd maar in een later stadium dan in de aanvankelijk opgeworpen werkhypothese.

De conclusie trekken dat de formatie - Box van zes Mitchells - met die rook achterlatende bommenwerper vermoedelijk van 320 Squadron, de bommen met fatale gevolgen zou hebben afgeworpen is op grond van één ooggetuige in het kader van verantwoorde orale historie afspraken niet gerechtvaardigd. Wel bestaan er in samenhang met gegevens uit andere bronnen: 'sterke vermoedens'.

Waar de bewuste Mitchell, met registratie NO-P, precies neerstort en de vierkoppige bemanning is terecht gekomen moet nog maar eens worden uitgezocht. SGLO-leden lijken daarvoor het meest in aanmerking te komen. De lijn Hedel - Alem doortrekken en vanaf deze laatste locatie een denkbeeldige driehoek projecteren in oostelijke richting. Dan kom je uit in polders gelegen in de zuidelijke Maasvallei tussen Rosmalen en Ravenstein; in die tijd zoals al eerder beschreven: eigenlijk 'niemandsland' deels frontlijn. Daar lijkt ons de trefkans het grootst.

Intermezzo D

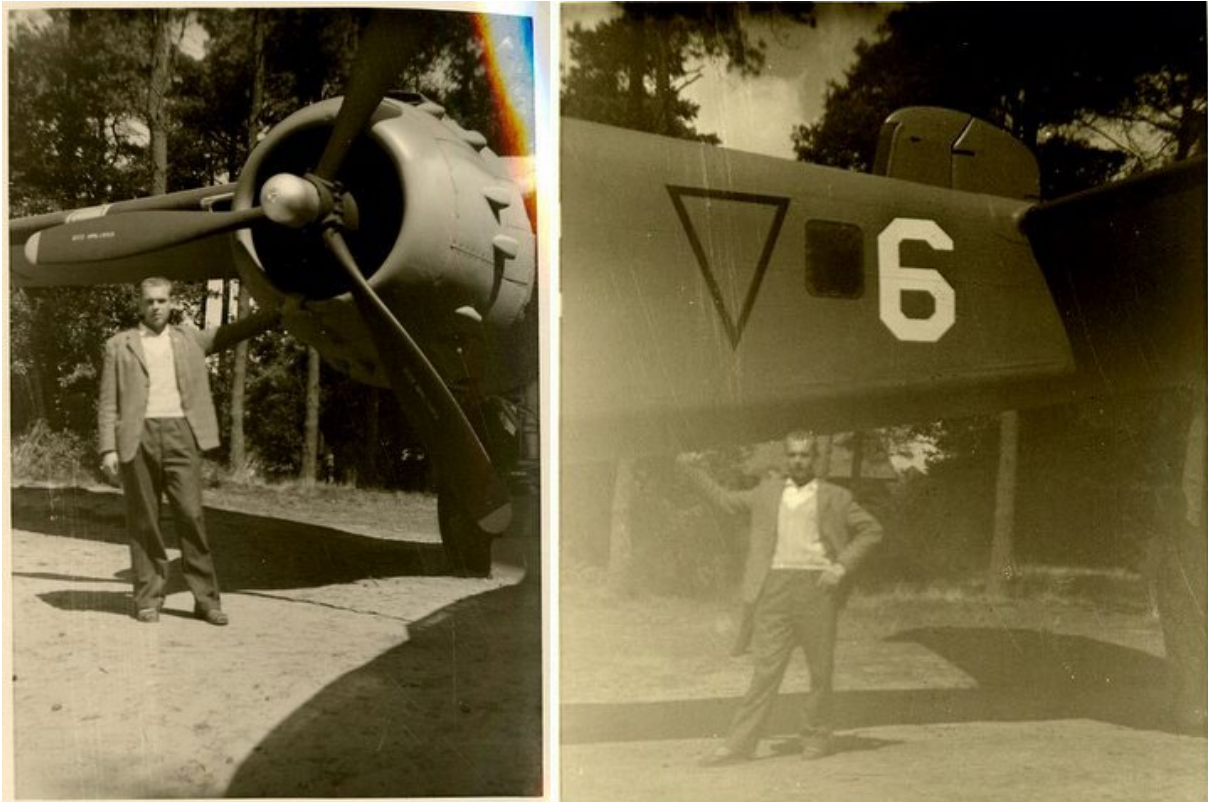
Er is onlangs bij de Heemkundekring De Heerlijkheid Herlaar een verslag opgedoken van de navigator van de Mitchell met registratie NO-P, F/O J.G.L. Kitson, over de aanval op de brug van Hedel op 24 oktober 1944. Hij bracht dit verslag uit op 27 november 1944 aan Sub/Lt Wallis de Vries 320 Navigatie Officer.

Nadat het toestel even na vier uur bij Hedel door Flak was geraakt wilde de piloot koers zetten naar het vliegveld in Eindhoven. Maar het bleek onbestuurbaar en daarop heeft de piloot de bemanning opdracht gegeven zich met de parachute in veiligheid te brengen. Kitson is juist ten westen van de Dommel geland bij Sint-Michielsgestel. Volgens zijn verhaal heeft hij de bommenwerper nog zien neerkomen. Dat zou betekenen dat de crash in de buurt van die plaats moet hebben plaatsgevonden.

De herkomst van dit verslag is niet duidelijk, maar het bevat alle krakateristieken om het als betrouwbaar te beschouwen.

Tenslotte... nog een tastbare associatie

Gedurende een half jaar lagen gebieden gesitueerd aan de zuidelijke Maasoever in het Brabantse aan de frontlijn. Veel lief en leed werd er gedeeld. Dat komen personen wiens oren en ogen openstaan nog regelmatig tegen. B.v. enkel musea in deze regio herinneren hier nog aan. Daarbij hoort natuurlijk ook het achtergebleven oorlogsmateriaal. In het Oorlogsmuseum in Overloon (N.Br.) tref je interessante relieken aan, vaak met een geschiedenis. In hun collectie bevindt zich ook zo'n Mitchell bommenwerper van Amerikaanse makelij. Volgens opgave van dit museum maakte dit bewaarde toestel met serial nummer FR193 eens, met code NO-L, deel uit van 320 Squadron.(9) Loop je de ORB lijst na van deelnemende toestellen van 320 'Dutch' Sqdn aan die Ramrod missie van 24 oktober 1944 met als doelwit de verkeersbrug bij Hedel, dan blijkt dat dit toestel met dat bewuste nummer en code daarvan deel uitmaakte. Alle redenen om amateurfoto's toe te voegen van dit toestel. Wel uit de tijd toen het onderling delen van oorlogservaringen vanuit humaan oogpunt belangrijker was dan historisch verantwoorde onderzoeken, beschrijvingen en interpretaties. Maar ja, toen waren de relevante archieven nog hermetisch gesloten.



*Foto's 4a en b, let op de verhouding van rechter motor en staartdeel t.o.v. de afgebeelde persoon. Foto stamt uit eind vijftiger jaren van de vorige eeuw. De registratie op de achterzijde van de romp berust op de beperkte kennis uit die tijd die bij de gemotiveerde medewerkers van dat museum gelegen in de Brabants Peel aanwezig was. Een fraaie weergave van de geest uit die tijd. Maar heeft iemand zich ooit gerealiseerd dat er een direct verband bestaat tussen deze historische bommenwerper tentoongesteld op de hoge zandgronden in het zuidoosten van de provincie Noord Brabant en de uitvoering van oorlogsactiviteiten door datzelfde toestel boven de rivierklei in de Maasvallei binnen dezelfde provincie in de herfst van 1944?
Bron: familie Duffhuis, Heesch.*

Intermezzo E

Dit verhaal werd eerder gepubliceerd in *Bulletin Air War 1939-1945*, (nr.375, maart-april 2017), een uitgave van Studiegroep Luchtoorlog (SGLO). Helaas, geen aanvullende informatie op het gevraagde bereikte de auteurs. Het gewenste kregen we onverwijld - zie Intermezzo D - na aanbieden van dit verhaal voor publicatie bij BHIC van een van de medewerkers. Dat was eigenlijk onze reden om een breder publiek aan te bereiken. Het ziet er naar uit, als we goed geïnformeerd zijn, dat er nog meer informatie loskomt over de locatie van landing van de vier bemanningsleden als onbedoelde parachutisten. Leest u nog eens de 'Inleiding' over de bedoelingen van beide auteurs en die van het BHIC.

Onze dank gaat uit naar:

- a) Antoon Meijers, die met professionele raad en daad klaarstond om ons onderzoek in goede banen te leiden. Soms gaf hij al een antwoord voor we de bijbehorende vraag konden stellen.
- b) Bestuur en actieve leden van MLD Traditiekamer, Maritiem Vliegkamp, De Kooy, Den Helder. Allereerst stelden zij: 'dat heldere en objectieve geschiedschrijving boven alles gaat, ook al komen bijdragen van hun onderdeel daarbij in een bepaald daglicht te staan'. Maar waar gehakt wordt vallen immers spaanders. Het percentage foutieve handelingen in WWII en daardoor dodelijke slachtoffers onder burgers en militairen zou wel eens aanzienlijk groter zijn dan menigeen denkt.
Verder werd door hen aanschouwelijk uitgelegd hoe door een 'konstabel' van het grondpersoneel een handeling wordt uitgevoerd vlak voor het vertrek van een Mitchell op een bombardementsmissie. Dit als onderdeel van een cascade van handelingen rondom het scherpstellen van bommen voor de afworp.

Bronnen

1. Mondelinge mededelingen, dhr. A. H. Meijers, Houten, periode maart-juni 2016
2. *2nd Tactical Air Force*; Christopher F. Shores, Osprey Publications Ltd, Reading, U.K., 1970
3. *De Operations van 320 Squadron*; Nico Geldhof, Geromy B.V., Maarssen, NL, 2006
4. *October 1944, Den Bosch Bevochten en Bevrijd*; Luc van Gent, Waanders Uitgevers, z.j.
5. *The History of the 53rd (Welsh) Division in the Second World War*; C.N. Barclay, William Clowes & Sons Ltd, London, 1956
6. *Famous Bombers of the Second World War*; William Green, Macdonald & Co. Ltd, London, 1965
7. National Archives, Londen, U.K., AIR 27/1714/19-20
8. Daily Logs, 2nd TAF; National Archives, Londen, U.K., AIR 37/715, sheet No.1932, via Traditiekamer Typhoon, Volkel, hun Inv. nr.: Typhoon 918
9. www.b25e.nl Strijdbewijs