

Operatie Market Garden, alweer 70 jaar geleden

Op 19 september 1944 werd tijdens een bevoorradingsmissie een Short Stirling LJ-647 van 570 RAF Squadron ernstig beschadigd door Duits luchtafweergeschut boven het afwerpgebied bij Arnhem. Dat resulteerde in een geslaagde noodlanding aan de 'Groenendijk' te Haren bij Oss. De bemanning, bestaande uit: P/O E.D. Hincks (piloot), F/Sgt R.L. Huckfield (navigator), F/Sgt H. Fletcher (bommenrichter), F/Sgt J.P. Smith (radiotelegrafist), Sgt K.E. Johnston (luchtschutter) en Sgt C. Baker (boordwerktuigkundige), evenals de *air despatchers* L/Cpl L. Grantham en Dvr G. Gamgee, keerden via Brussel terug naar hun basis in Engeland. Slechts enkele maanden voor zijn dood, augustus 2010, haalde 'Denis' Hincks zijn herinneringen over deze bijzondere missie naar boven. Het werd met behulp van zijn dochter op papier werd gezet en... stemde erin toe om dit te publiceren. Dit wordt geplaatst in een raamwerk van een toen zeer jonge ooggetuige.

Joop Thuring, Heesch, mei 2014



Afb. 1

De eerste uitgebreide publicatie over deze crash in de regio. De beschadigde bakelieten ring zou afkomstig zijn van dit toestel. Het verhaal er achter moest van de kant van de crew nog worden ingevuld. De humaan historische cirkel voltooien, daar ging bijna weer een decennium over heen.

Inleiding

De samensteller van dit artikel voelt zich bevoorrecht omdat hij bijna 70 jaar geleden vanuit een van de polders in West-Brabant een reusachtige luchtlandingsvloot mocht gadeslaan. Het betrof het deel dat de zogenaamde 'noordelijke' route volgde. Dit in het kader van de geallieerde operatie die de codenaam 'Market Garden' had meegekregen. Het was een gecombineerd militair aanvalsplan, bestaande uit luchtlandingen op geselecteerde plaatsen achter de frontlijn en het optrekken van grondtroepen vanuit het zuiden naar die locaties. Dit alles vond plaats in zuidelijk Nederland, september 1944.

Deze operatie werd uitgevoerd vanuit de volgende gedachtegang:

- a) recentelijk (juli 1944) was een mislukte moordaanslag gepleegd op Hitler, 'der Führer' van het Derde Rijk; dictator in nazi-Duitsland en onderdrukker van bezette landen die een democratisch staatsbestel kenden. Misschien zou een verrassende militaire doorstoot hem en zijn trawanten aan de top/generaals definitief aan het wankelen kunnen brengen.
- b) het zou iets extra's toevoegen aan de brede geallieerde opmars op het Europese Continent, zowel in het oosten als in het westen.
- c) een opzet om lanceerplaatsen van de V-1 (een onbemande vliegende bom) en van de allernieuwste bedreiging, die van de V-2 (een raket), in westelijk Nederland af te snijden. Het regeringscentrum in en rond Londen lag voor deze *Vergeltungswaffen* van hieruit net binnen hun bereik.

De eerder genoemde noordelijke luchtweg werd alleen op 17 en 18 september 1944 gebruikt, D en D + 1 respectievelijk. Ik was steeds van mening dat ik in die tijd minstens duizend geallieerde vliegtuigen en honderden transportzweefvliegtuigen per middag had zien overtrekken. Maar ook dat die pal over mijn hoofd vlogen, me uitnodigden naar hen te zwaaien, ze waren immers onze 'Bevrijders', en hoe! Ik herinner me dat luchtschutters vanuit rompluiken en staartkoepels van hun B-24 'Liberators' van de Achtste Amerikaanse Luchtmacht, voor die dag (D + 1) speciaal omgebouwd om voorraden uit te gooien, terugzwaaiden. Ze waren op de terugweg en pasten de benadering van 'hubobe' toe: vlieg zo laag mogelijk, want je kans om te overleven neemt hiermee toe. Maar die details las ik pas veel later. Als je toestel dan over poldergebied dendert, hoef je als piloot alleen rekening te houden met boomtoppen. (foto A) Grazen er koeien op een dijk, en jij staat in een andere polder, dan lijkt het of de B-24's onder deze dieren doorvliegen. Althans, dat beeld is mij altijd bijgebleven.

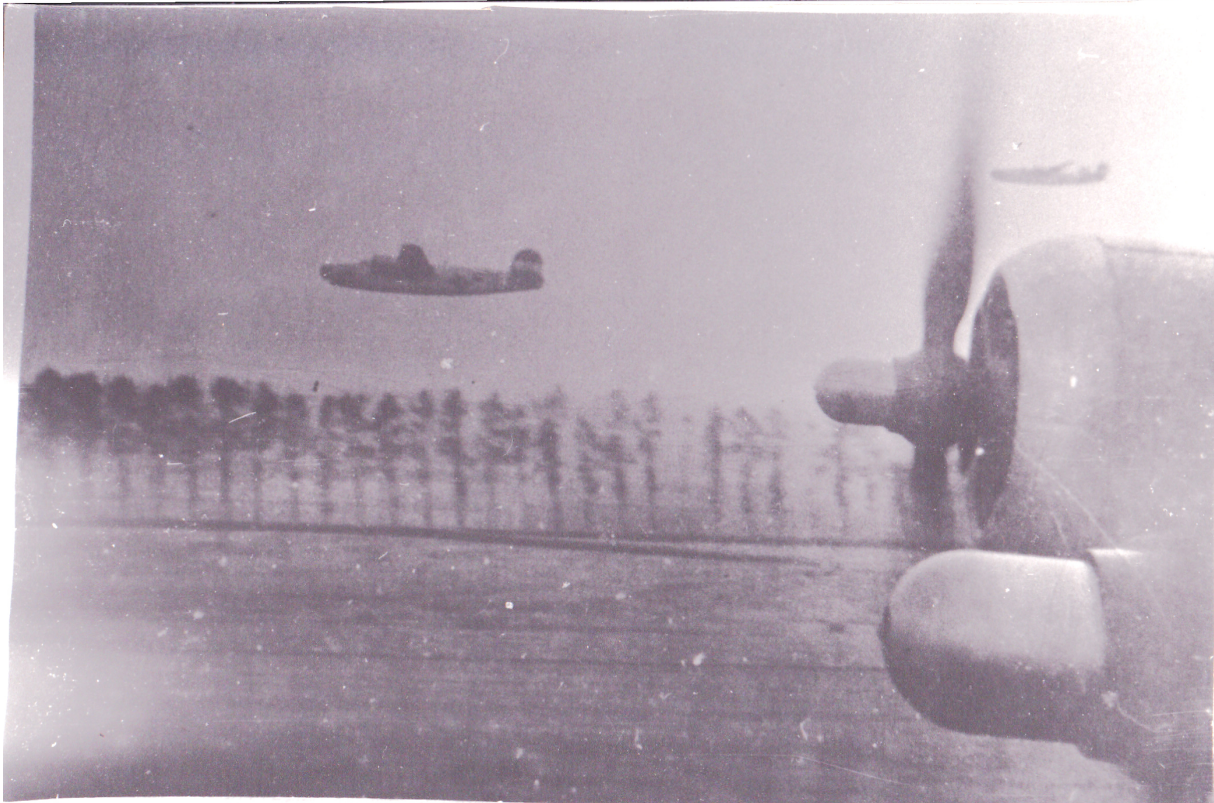


Foto A

B-24's op 'populieren' boomhoogte vliëgend; een karakteristiek stukje coulisse polderlandschap
Bron: archief 'Market Flights', G.J.C.D. Thuring (†), L. Zwaaf (†) en J.W.G.M. Thuring

INTERMEZZO I

Onlangs kwam mij een afbeelding onder ogen die mij opnieuw triggerde; een aha Erlebnis. Ik was het totaal vergeten. Tot mei 1945 kende ik alleen een luchtoorlog, altijd levensbedreigend... wees op je hoede. Dat vliegtuigen ook vredig konden opereren, nam ik tot me van een illustratie uit een van mijn eerste leesboekjes, of misschien keek ik wel over de schouders mee van oudere broers/zussen. (zie Afb. 2) Op die zonnige zondagmiddag, 17 september 1944, in mijn imprintingsfase, werd dat 'beeld' zo maar ineens verduizendvoudigd.



Afb. 2

Illustratie uit: 'Puk en MUK naar de maan'; Frans Fransen en Carl Storch; Uitgeverij Zwijsen, Tilburg, 1936.

Met dank aan het KDC, Radboud Universiteit, Nijmegen

Na de oorlog kon ik stapsgewijs de organisatie en achtergronden van deze luchtlandingsoperatie ontrafelen en wel speciaal met de boeken *'The Red Beret'* (1) en *Airborne Operations in World War II* (2). Aanvankelijk bestond er een tekort aan informatie over de bemanningen die betrokken waren bij een voortijdig neerkomen op hun route naar of van de aangewezen landings- of bevoorradingsgebieden, en hun interactie met "boeren en buitenlui". Dat gebeurde vaak in de provincie Noord-Brabant, mijn geboortestreek. Mijn onderzoek naar de achtergronden van deze pechhebbers, maar geleidelijk aan bleken ze eigenlijk gelukvogels te zijn - zeker vanuit menselijk oogpunt gezien - begon zo midden jaren zeventig van de vorige eeuw. Al snel werd mij duidelijk dat ongeveer 6000 toestellen, transportzweefvliegtuigen (*gliders*) niet meegerekend (3), in de vijf donkere jaren die de luchtoorlog duurde, onvrijwillig binnen Nederlands territorium neerkwamen.

Nu moest ik nog uitzoeken welke verongelukte toestellen betrokken waren bij de uitvoering van de missies in het kader van operatie Market Garden. En dat strekte zich uit over de periode van 17 tot 30 september 1944 (bij deze laatste datum heb ik voor mezelf maar de streep getrokken op praktische gronden). Ik kwam uit op ongeveer 400 vliegtuigen en ook nu weer uitgezonderd *gliders*.

In het prille begin kreeg ik op vrij makkelijk een unieke serie foto's in handen, die duidelijk lieten zien dat het ging om een Short Stirling Mk IV. Deze waren gemaakt door een jonge professionele fotograaf die bij mij in de buurt woonde. (foto's B)



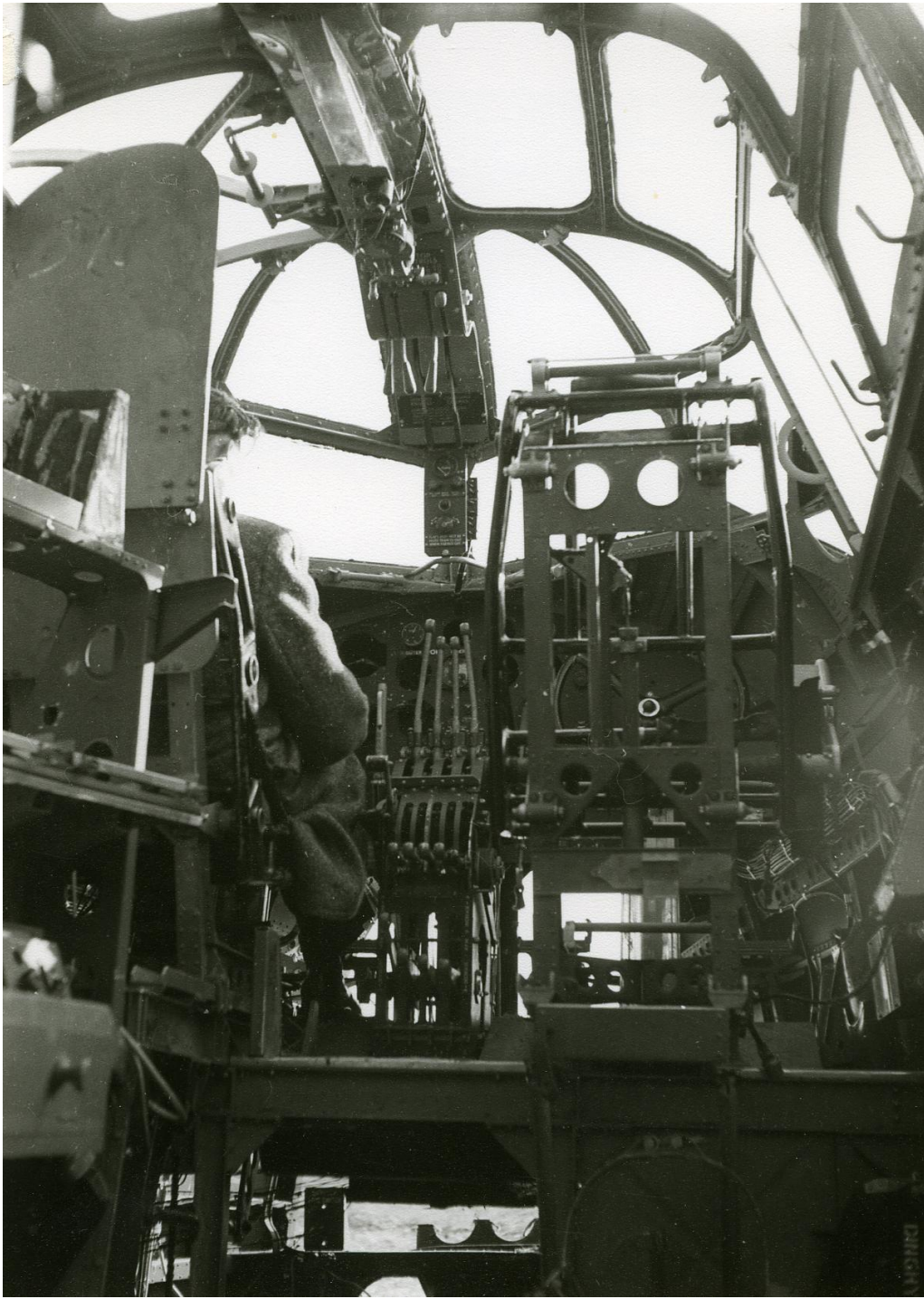
B1



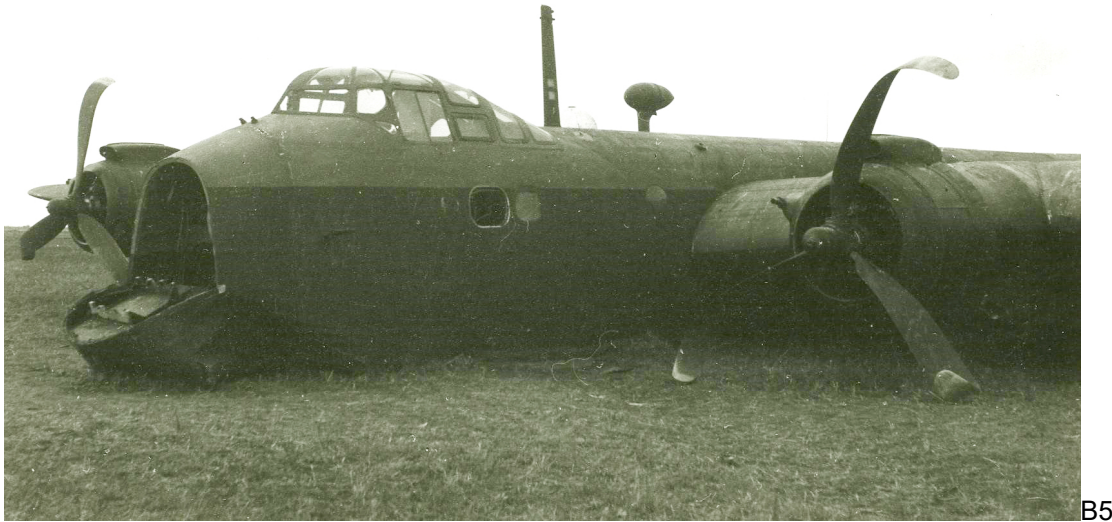
B2



B3



B4



B5

Foto's B 1-5

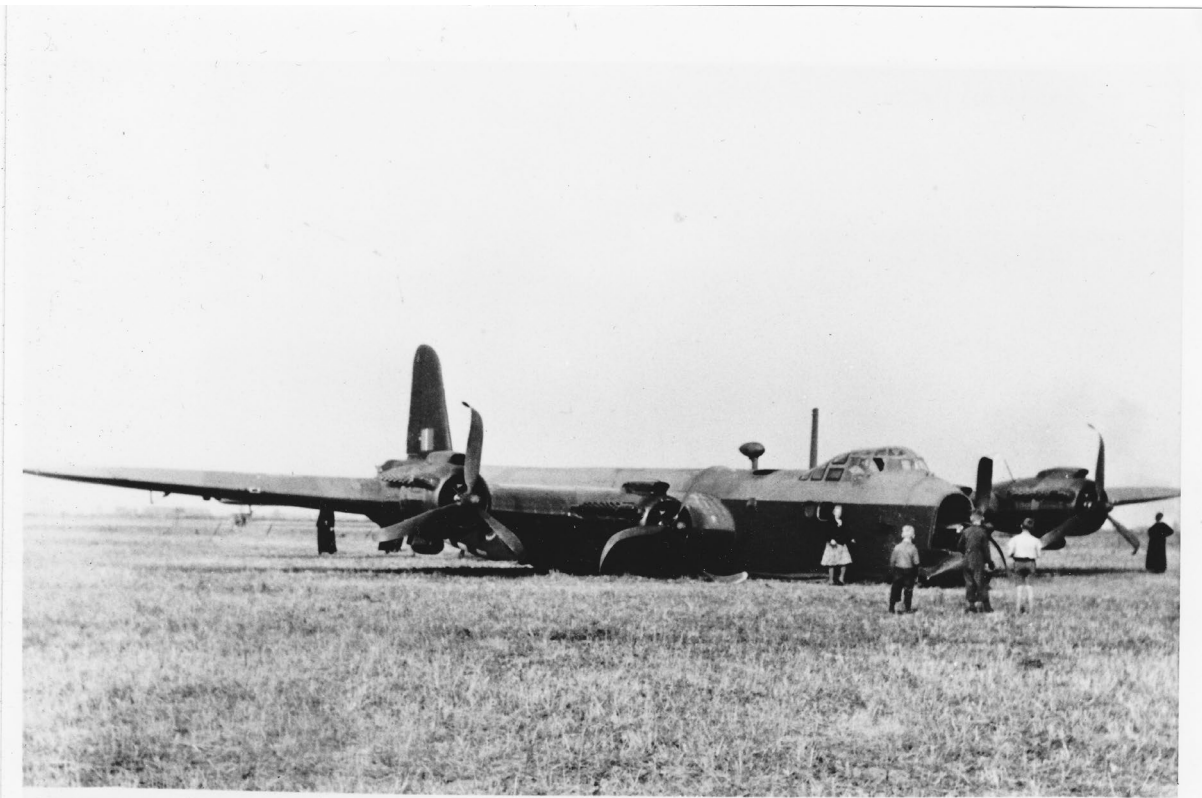
Fraaie presentatie van het hier behandelde object: dhr. L. van den Bergh, Oss, 24 september 1944

Deze beschikte destijds over een spiegelreflexcamera, en vertelde mij waar hij deze foto's gemaakt had. Hij was er speciaal voor dat doel op zondag 24 september 1944 naar toe gefietst, voegde hij er spontaan aan toe. Helaas kon ik bij bestudering van de foto's geen enkele registratiecode aflezen. Dat maakte het zoeken naar achtergronden er niet makkelijker op.

Lokale ooggetuigen en een toegespitste notitie in een Operations Record Book (4) stelden mij in staat concrete aanwijzingen over deze noodlanding te verzamelen. Naar nu blijkt, gaat het hier om een van de negen Stirlings die in het eerder vermelde tijdsbestek in mijn geboortestreek ongewild neerstreken. Het was een mevrouw uit deze regio, en wel het kerkdorp Haren (bij Oss) - toentertijd niemandsland - die heel zeker van haar zaak was en verklaarde dat: 'het bewuste toestel daar in de vroege middag van dinsdag 19 september was neergekomen. Dat lokale patriotten volgens betrouwbare geruchten de bemanning snel hadden geholpen om naar zojuist bevrijd gebied te ontsnappen.'

INTERMEZZO II

Hierbij nog additionele foto's (C1, 2) die ik in de laatste twee decennia van de vorige eeuw ontvangen had o.a. van Dhr. J. de Groot uit Santpoort. Wat blijkt: in Oss werd door Regulieren aan de schooljeugd les gegeven; in dit geval door de "[Fraters van Tilburg](#)" aan RK-jongensscholen. In een van de nagelaten dagboeken wordt beschreven dat ze op hun routine "woensdagmiddag wandeling" de polder ten noorden van Oss hadden aangedaan en daar een genoodland geallieerd vliegtuig hadden bewonderd. Ook werden enige foto's gemaakt, minstens om hun verhalen te ondersteunen voor de thuisgebleven con-fraters. Het resultaat van deze inspanningen werd na de oorlog ook aan verre familieleden opgestuurd om hun oorlogsbelevissen te accentueren. Mogelijk is op die manier deze foto in het "Haarlemse" beland, en na veertig jaar weer teruggekeerd. Als je deze foto's vergelijkt met een bijna identieke opnames van Leo van den Bergh blijkt dat de plexiglazen astrodoom, nog aanwezig op de foto van 24 september 1944, ontbreekt (de zwarte plek boven op de romp, tussen de twee "voelhorens, bedoeld voor de elektronische apparatuur", een radiozend- en ontvangstmast en een radiokompas). Vermoedelijk is de foto drie dagen later gemaakt. Arnhem was toen duidelijk een brug te ver gebleken.



C1



C2

Foto's C1-2

Naast enkele jongeren vallen in habijt gehulde personages op: Osse con-fraters van de fotograaf die aldaar in het [Fraterhuis](#) woonden. Pas toen deze laatste foto 'boven water' kwam (in 1995) werden de in de loop der jaren opgebouwde veronderstellingen bewaarheid.

N.B. een kritische waarnemer zal het zijn opgevallen dat de onderste foto in spiegelbeeld staat afgedrukt. Dat valt bijna niet op te maken uit de codeletters op de romp maar de locatie van de astrodoom die zich hier (foto C2) aan bakboordzijde bevindt (zie enkele relevante foto's: B1, 2 en 5).
Foto via dhr. P. Spanjaard, Jan Cunen Centrum, Gemeente Oss

INTERMEZZO III

De eerder vermelde dame, mevr. J. G. ('An') de Kock uit Oss, liet mij ook andere foto's zien van dit toestel, die hoogstwaarschijnlijk in de zomer na de bevrijding van ons land (1945) waren gemaakt (collage E). Daarnaast nog een souvenir uit het wrak (Afb. 1). Ze laten duidelijk de gevolgen zien van dingen die gebeuren als een vliegtuig onbeheerd in een wei ergens in de Maasvallei wordt achtergelaten.

Vervolgens gaf de mevrouw mij nog het adres door van een schoonzoon van de familie die destijds in de buurt van de crashplaats woonde. Deze bewoners hadden het onverwacht langsgekomen geallieerde mini-legertje van harte welkom geheten (hierover later).

In september 2009 bracht ik weer een bezoek aan deze An de Kock, die zich destijds nog details herinnerde en daarvan foto's aan mij had laten zien. U kunt wel raden waarover wij spraken: 'de V8-U'. Zij haalde een voor mij onbekende foto (D) tevoorschijn - op het eerste gezicht niet erg opwindend - en vertelde hierover wat achtergronden.

In een fractie van een seconde kreeg ik een idee. Ik kon het gebruiken als een metafoor in een toekomstig artikel, mits ik in staat zou zijn nieuwe details te verzamelen, en speciaal als die konden worden opgetekend uit de mond van een van de voor mij nog onbekende bemanningsleden.

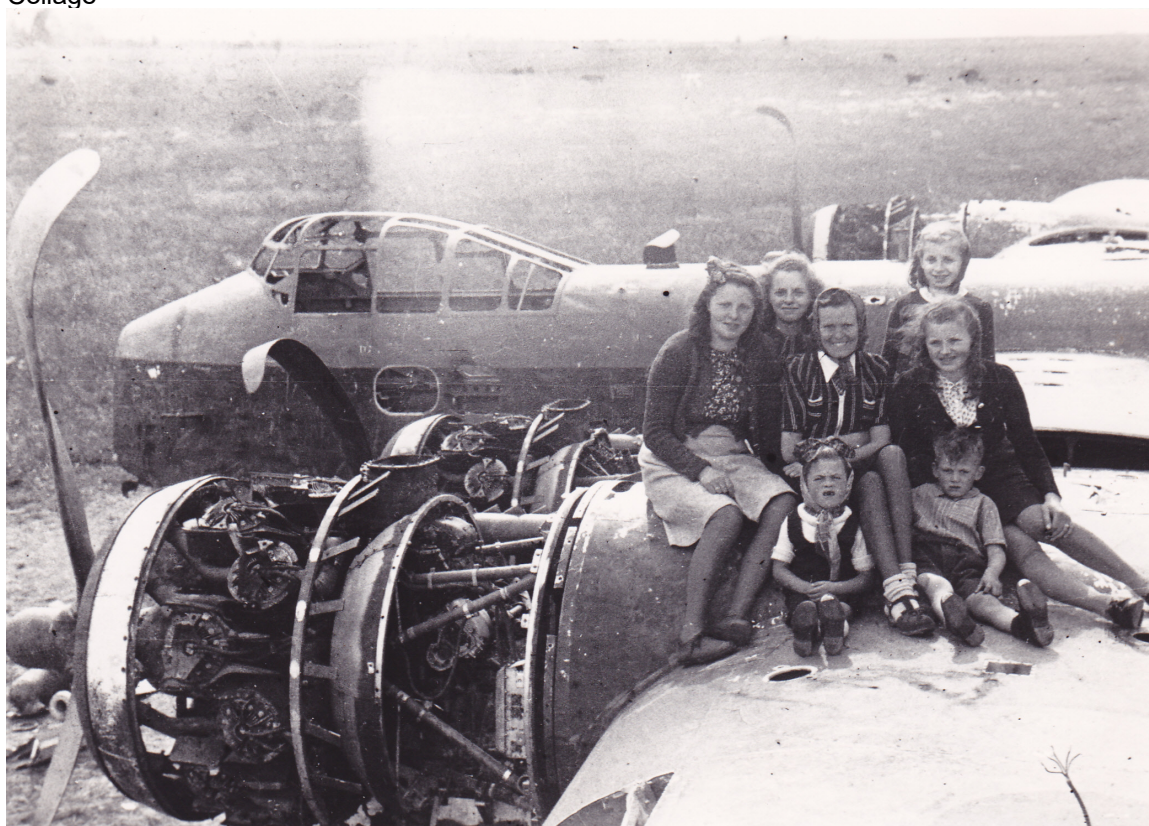


Foto D

Zes geïnteresseerde jongeren, enkelen lopen op klompen, op weg naar het vliegtuigwrak, vaag waar te nemen op de achtergrond; spannend toch! Zij konden het daadwerkelijk betasten en er op klauteren. U kunt het hieronder lezen.

Dhr. Daan Scholten is de maker van deze foto; zomer 1945.

Foto's E1-4
Collage



E1



E2
Geheel rechts: mevr. J. G. 'An' de Kock, staat tweede van links de echtgenote van de fotograaf.



E3



E4

Weer andere bezoekers met een goed gevoel voor gedocumenteerde historie. Ziet u nu dat foto C2 gespiegeld staat afgebeeld?

De laatste schakel dient zich aan.

Die gelegenheid werd mij al in het volgende voorjaar geboden toen een dochter van de piloot van dit toestel vanuit Australië naar Europa was gereisd om onder andere haar nicht in Nederland te bezoeken. En deze laatste was op het idee gekomen om per e-mail contact op te nemen met het gemeentehuis in Oosterbeek. Dit dorp leunt in het oosten tegen Arnhem aan en lag destijds midden in het strijdgewoel van de Slag om Arnhem. De vraag luidde of zij haar konden informeren over interacties van de plaatselijke bevolking met een bepaalde RAF-piloot, een zekere Hincks, haar oom. Een attente gemeenteambtenaar nam contact op met Geert Maassen, voorheen aldaar werkzaam als archivaris en nu verbonden aan het Gelders Archief in Arnhem. Deze onderkende snel de relevantie van dit persoonlijke verzoek en wist waar hij die vraag kon neerleggen. Hij sluisde dat door naar een hem welbekende onderzoeker die in de buurt woont waar ‘Hincks’ destijds terechtgekomen was. Hieruit resulteerde heel snel een uitgebreide en flitsende correspondentie met de familie Hincks, woonachtig in Australië, “Down Under”, gebruikmakend van de meest moderne communicatietechnieken.

De piloot, 2e luitenant-vlieger 'Denis' Hincks, van een Short Stirling Mk IV, met V8-U als squadroncode, en RAF-registratienummer LJ647, van 570 RAF Squadron, B-Flight was gestationeerd op de basis Rivenhall. Zijn squadron was voor deze specifieke operatie overgeplaatst naar RAF station Harwell en vertelt hier zijn belevenissen tijdens deze militaire operatie die ietsje anders liep dan bedoeld was. Zijn gedetailleerde herinneringen werden door zijn dochter Julie, die bij hem in de buurt woont, uitgetypt. Hincks' verhaal staat hieronder afgedrukt.



Foto F

E.D. 'Denis' Hincks, via mevr. J. Ridout – van Hartley, oomzegger (ontvangen in 2010)

N.B. De heer D.E. Hincks, de piloot, heeft deze verrassende foto's uit Nederland nog onder ogen gehad, en liet me weten: 'Maak ervan wat je het beste lijkt'. Zijn beide dochters hebben samengewerkt om een unieke bladzijde uit zijn vliegerlogboek te kopiëren en per post op te sturen. Dit werd op mijn postadres afgeleverd enkele dagen nadat Denis het tijdelijke met het eeuwige had verwisseld (augustus 2010). U mag dat, net als ik, beschouwen als een boodschap uit de hemel.

YEAR		AIRCRAFT		PILOT, OR 1ST PILOT	2ND PILOT, PUPIL OR PASSENGER	DUTY (INCLUDING RESULTS AND REMARKS)
MONTH	DATE	Type	No.			
1944				TOTALS BROUGHT FORWARD		
SEPT	3	STIRLING	LJ647	SELF	CREW	AIR TEST
SEPT	11	STIRLING	LJ647	SELF	CREW	OPS. ^{24th Sept 1944} Roanne ^{Roanne}
SEPT	14	STIRLING	EF306	SELF	CREW	AIR TEST
SEPT	16	STIRLING	LJ647	SELF	CREW	AIR TEST
SEPT	18	STIRLING	LJ647	SELF	CREW	OPERATION 'MARKET' HOLLAND
SEPT	19	STIRLING	LJ647	SELF	CREW	OPERATION 'MARKET' CRASH- LANDED IN HOLLAND.
SEPT	22	DAKOTA	KG587	F/O ALFORD	SELF	RETURN FROM BRUSSELS.
				SUMMARY FOR SEPTEMBER 19 44		
				UNIT ... 570 SQUADRON ...	AIRCRAFT	1.
				DATE ... 1 10 44	TYPES	2. STIRLING
				SIGNATURE: <i>D.E. Hincks</i>		3. DAKOTA
						4.
J. Stewart 8/44						
OFFICER COMMANDING 'B' FLIGHT						
No. 570 SQUADRON R.A.F.						
OCT	3	STIRLING	LJ667	SELF	CREW	AIR TEST
OCT	7	STIRLING	LJ667	SELF	CREW	TO RIVENHALL GLIDER TOWING
OCT	10	STIRLING	LJ667	SELF	CREW	HARWELL & RETURN
OCT	15	STIRLING	LJ890	w/o PARKER	SELF	TO HARWELL
OCT	15	STIRLING	LJ667	SELF	CREW	FROM HARWELL GLIDER TOW
OCT	15	STIRLING	LK154	F/O BULLEN	SELF	TO HARWELL
				GRAND TOTAL [Cols. (1) to (10)]		
				535 Hrs. 31 Mins.		TOTALS CARRIED FORWARD

Afb. 3

Deel van een relevante bladzijde uit het persoonlijk vliegerlogboek van F/O E.D. Hincks; met dank aan zijn beide dochters.

Nog een opmerking: hier en daar heb ik die tekst een beetje ingekort om puur praktische redenen; de interesse van het lezerspubliek voor ogen houdend.

Daarnaast heb ik nog wat details aan Hincks' bevindingen toegevoegd - *in italics* - die al eerder kwamen bovendrijven tijdens mijn onderzoek naar de achtergronden, dat zich over enkele decennia uitstreckte.

Schriftelijk verslag van persoonlijke herinneringen van een inzittende.

Beste Joop,

Eindelijk heb ik het afgerond. Ik kreeg het vanavond (23 mei 2010) af. Veel genoeg bij het doorlezen. Mijn vader wenst je alle goeds toe.

*Hartelijke groet,
Julie*

“Hallo schuurdeur, hier is Victor Eight Uncle (V8-U), stop.” Dat was de radiocode om me op te roepen.

Hallo Joop, hartelijk dank voor je interesse in de gebeurtenissen rond Arnhem destijds. Wederkerig zal ik proberen wat ervaringen op te halen die mijn bemanningsleden en mij op die missies zijn overkomen.

Het belangrijkste was natuurlijk dat we zijn neergeschoten. Een dag eerder, mogelijk twee dagen ervoor - *ik denk dat het een dag daarvoor was, namelijk op 18 september 1944 – Afb.3 geeft het overtuigend bewijs* - hebben we een glider gesleept met ongeveer 30 volledig uitgeruste manschappen aan boord. We kregen de opdracht hen met behulp van een sleepkabel naar Arnhem te trekken, en juist ten noorden daarvan af te koppelen. Wij vlogen in combinatie met een andere Stirling, aldus een koppeltje vormend met elk een zweefvliegtuig. We vlogen op een hoogte van ongeveer 300 meter, dat was voldoende. Ruim halverwege onze heenvlucht kwam de Nederlandse kust in zicht. Ik weet niet precies waar. We waren op weg naar Arnhem. Op een bepaald moment zag ik dat vanuit de staart van het vliegtuig dat schuin voor mij vloog, rook kwam. Zwarte rook wordt als ernstig beschouwd, er is dan iets serieus aan het branden. Het werd langzamerhand erger, en opeens werd de glider die er achter aan hing, ontkoppeld, en deze zweefde langzaam omlaag. Vervolgens lekten vlammen uit deze Stirling en heel langzaam ging de horizontale vlucht over in een geleidelijke duikvlucht, totdat de neus bijna recht naar beneden wees. Toen duurde het onvermijdelijke niet lang meer. Eén bemanningslid kon er nog uitspringen. Ik herinner me dit nog omdat we dit alles rustig konden gadeslaan, en graag wilden weten hoeveel bemanningsleden het toestel tijdig konden verlaten om zo hun leven te redden. Het was er slechts eentje, hij trok de

parachute open, helaas te laat, en stortte hulpeloos ter aarde. De Stirling viel min of meer boven op hem en explodeerde met een geweldige steekvlam, dit ten gevolge van de ruim 2000 gallons = 8000 liter benzine aan boord, en dat is heel veel explosief spul.

Denis beschrijft hier de ondergang, bij Opheusden in de Betuwe, van een Stirling van hetzelfde squadron, met registratie nummer LK121 en squadroncode V8-H, gevlogen door Sergeant-vlieger C.W. Culling, die hierbij met zes anderen - de complete bemanning - op maandag 18 september omkwam (D + 1) (4,5). De voortijdig losgekoppelde glider, met nummer 5000 (dat was met een witkwest op de romp gekalkt), maakte een correcte landing, maar helaas niet op de juiste plaats. Beide piloten van dit zweefvliegtuig en de inzittenden konden met hulp van lokale patriotten in noordelijke richting ontsnappen, en de Neder-Rijn oversteken. Maar dat is weer een heel ander verhaal.

Bijna tegelijkertijd toen we dat vliegtuig zagen neerstorten, meldden zich de piloten van de glider die we op sleeptouw hadden. We hadden een primitieve telefonische verbinding met elkaar, die nauwelijks verstaanbaar was, maar toch net voldoende bleek. 'We zijn geraakt, en kunnen niet langer achter je aanhangen, wij zullen ook omlaag moeten.' En zij ontkoppelden hun toestel van onze Stirling. De volgende situatie was ontstaan: twee Stirlings en twee zweefvliegtuigen die hun doelen niet hadden bereikt. Eén Stirling stortte daarbij neer.

Ik zette een bocht in om aan de terugvlucht te beginnen. Juist op dat moment riep de bommenrichter ineens: 'Daar bij die boerderij staat iemand in een blauw uniform (ik weet niet precies wat dat betekende) met een mitrailleur op ons te schieten. Wij scheren nu pal over hem heen, en ik hoop dat hij ons niet zal raken.' We vlogen op dat moment op een hoogte van slechts 170 meter. Onmiddellijk daarna riep de staartschutter: 'Ik zie hem, en hij schiet nog steeds op ons, zal ik terugschieten?' Ik zei: 'Ja, natuurlijk', en hij haalde de trekker over. Het was slechts een kort salvo, maar wel met vier mitrailleurs. Ik vroeg daarna: Heb je hem geraakt? Hij antwoordde: 'Dat weet ik niet, want alles verdween in een stofwolk. Mogelijk leeft hij niet meer.' Zo, dat was dat, zo gaat dat in een oorlog. Hoe het ook zij, we zetten onze terugvlucht voort.

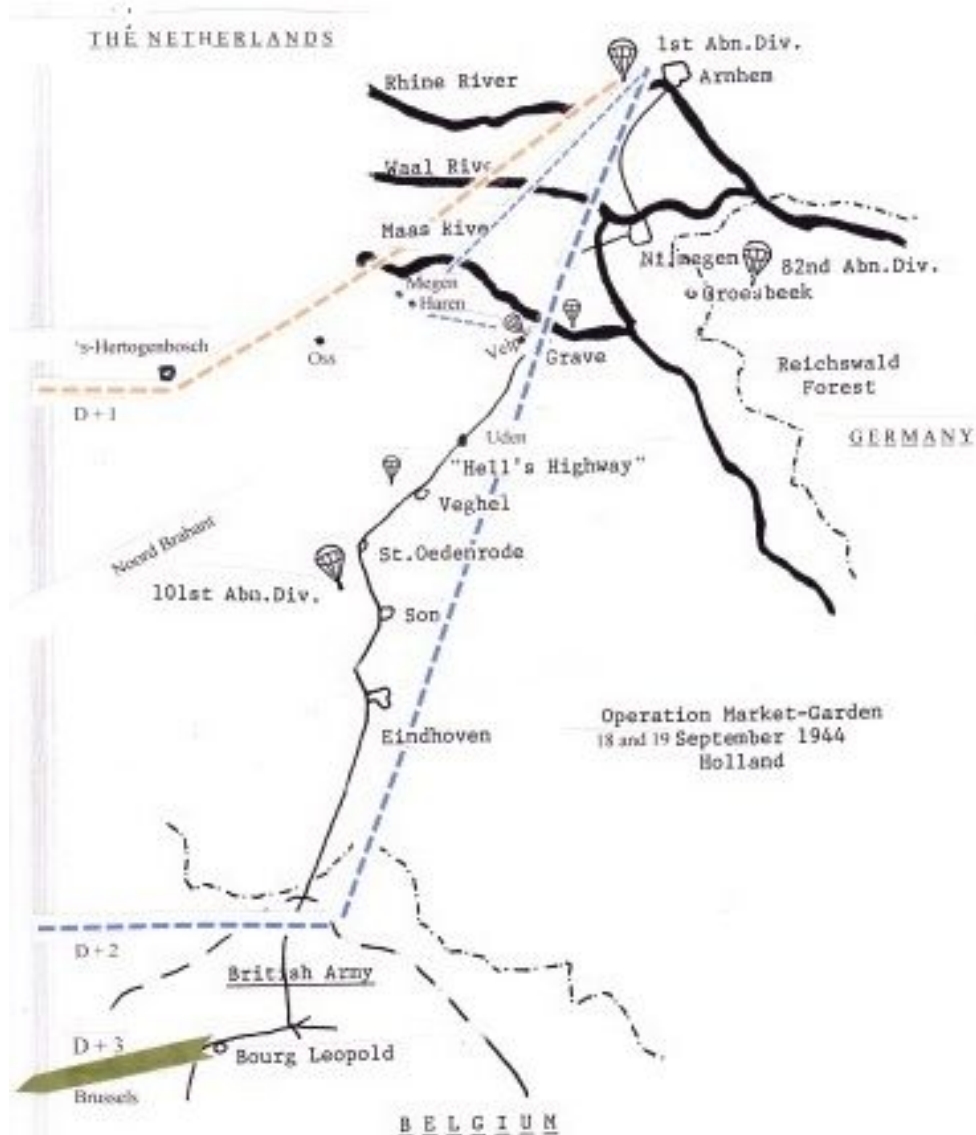
Mogelijk twee dagen daarna - *het was een dag daarna, D+2, zie weer Afb. 3* - kregen we de opdracht om een bevoorradingsvlucht uit te voeren. Die bestond uit het afwerpen van voorraden, waaronder munitie, voor onze grondtroepen. Aanvankelijk bleek het een makkie te zijn. Er waren volop eigen mensen in de lucht. Zo naderden we de afwerpzone, die we vrij eenvoudig konden lokaliseren omdat het weer meewerkte met uitstekend zicht. Wat we toen niet wisten was dat de Duitsers deze afwerpplek hadden bezet en met 88mm luchtafweergeschut

ons stonden op te wachten. Die bleken heel efficiënt te zijn. Ze konden zowel tegen vliegtuigen als tegen tanks worden ingezet - door de loop min of meer horizontaal te zetten - omdat ze over uitstekende schietenschappen beschikten. Alles wat ze moesten doen, was een ander soort granaten gebruiken. Goed, wij vlogen over deze plek, ik wierp mijn lading af, die, wat me altijd is bijgebleven, uit 24 containers bestond. We hadden ook een paar 'afwerpers' aan boord - *air despatchers* - die zich achter in de romp bevonden. Daar was een gat in de bodem gemaakt dat de vorm en grootte van een ligbad had. Dat stelde ons in staat dingen - manden - naar buiten te schuiven die afmetingen hadden van bijna de breedte van de romp van ons vliegtuig. Zij moesten die grote pakken eruit duwen. Wat daar precies in zat, weet ik niet. Het werd compleet verzorgd door de landmacht; immers, zij zouden wel weten wat op de grond allemaal nodig was. Mogelijk chocolade en dat soort dingen; ha, ha. Ik weet het werkelijk niet. Maar mogelijk ook iets meer toepasselijker, zoals: .303 munitie of granaten of ander schiettuig. Ik weet het echt niet. Hoe het ook zij, zij duwden de samen gebonden manden uit het vliegtuig. Juist toen dat gebeurd was, ontplofte een stel luchtdoelgranaten vóór ons, maar zodanig dat je je daar geen zorgen over hoefde te maken. Vervolgens, vrij onverwacht, ontplofte er eentje juist onder de rechtervleugel, met het gevolg dat het toestel helemaal op zijn zij kantelde. Het gleed af en ik merkte dat ik niet naar de horizon keek maar recht op de aardbodem. Daarbij flitste het door mijn hoofd: 'Oh jee, mijn hemeltje, zo eindigt het dus. Heb ik nog maar amper twintig seconden te leven?' Ik herinner het me allemaal nog duidelijk en ik dacht daarbij: 'Nee, dat kan toch niet?' Ik trok aan mijn stuurwiel dat het hoogteroer bediende, gaf met mijn voeten tegenstuur, en hoopte op een goede afloop. De kist reageerde hierop prachtig. Ik trok eerst het vliegtuig op om vervolgens het horizontaal te leggen. Daarna zette ik een bocht in om huiswaarts te gaan. Pas toen realiseerde ik me dat een van de rechtermotoren op hol geslagen was omdat de spinner (waarin het mechanisme zit om het toerental van de motor te regelen) of beschadigd of eraf geschoten was, en daarnaast ook olie verloor. Deze motor ging steeds meer toeren maken, en dreigde zichzelf op te blazen. Alles wat ik kon doen, was de motor afzetten. Dus sloot ik de benzinetoevoer af en probeerde de propeller in de vaanstand te zetten. Dat betekent dat je deze zodanig verstelt dat hij geen wind meer vangt, de propeller stil gaat staan zodat het toestel niet kan beschadigd raakt. Precies zoals je een windmolen stopt. (zie foto B 2)

'Prima toch', dacht ik toen, 'de drie motoren die het nog doen kunnen ons gemakkelijk thuisbrengen.' De boordwerktuigkundige merkte ineens op: 'Hé, piloot, kijk eens goed door het raam naar links, daar staat een van de motoren in brand.' (zie foto B 5) Ik moest echt goed kijken, en verdorie, er waren vlammetjes te zien, en volop rook die afkomstig leek te zijn van brandende olie. Die motor zette ik ook af. Had ik er nog twee over. Ik vertelde toen aan mijn bemanning dat ik niet precies wist wat ik moest doen. Ik vroeg de waarnemer of we boven vijandelijk gebied zaten. Hij zei dat we ons weliswaar boven Holland

bevonden, maar dat dit deel in Duitse handen was. Vervolgens vroeg ik hem: 'Kunnen we niet rechtstreeks naar de kust vliegen?' 'Ja, dat kan', was zijn antwoord, 'maar dan moeten we een heel stuk over zee vliegen, en dan is het nog een flink eind om naar zuid-Engeland te vliegen.' Dat leek me met maar twee werkende motoren een beetje te link, dus hielden we de oorspronkelijke koers maar aan. Die leidde ons naar België, dat nu grotendeels in Britse handen was, en we vertrouwden op een goede afloop. Hij gaf me een nieuwe koers op, en ik stuurde het toestel die kant op.

Op deze dag, D + 2, was de zogenaamde zuidelijke route geselecteerd. Deze liep vanuit het noorden langs Eindhoven, om dan na de Nederlands-Belgische grens te hebben gepasseerd, haaks naar het westen af te buigen richting het Verenigd Koninkrijk; dit betreft de terugvlucht, die identiek was aan de heenvlucht.



Afb. 4

Vervolgens constateerde ik dat de linker buitenmotor - *ik neem aan dat als hij refereert aan de binnenmotoren, hij dat niet specifiek aangeeft* - vermogen aan het verliezen was. Ik controleerde mijn instrumenten maar alles bleek normaal te zijn. Toch verloor ik vermogen, en dacht: 'Dit is het einde.' Langzaam aan verloren we snelheid, die terugzakte tot 140 mijl per uur en kwam tot de conclusie dat we het niet zouden redden. Ik trachtte nog wel mijn snelheid op te voeren maar dat hielp niet. Ook had ik moeite met de besturing. Daarom instrueerde ik de bemanning dat zij een bepaalde positie moesten innemen in verband met een noodlanding. Zo simpel gaat dat.

De bemanning verlaat in zo'n situatie hun vaste plek en gaat in het rompsegment zitten waar de vleugelliggers doorheen lopen; dat is het stevigste deel van het toestel. Indien iets afbreekt bij een noodlanding, is het tenminste niet daar.

Daar moesten ze op hun buik liggen. Onmiddellijk vroeg de waarnemer aan mij: 'Moeten we daar echt gaan liggen?' 'Natuurlijk moet dat', zei ik, 'Waarom vraag je me dat?' Hij antwoordde: 'Daar ligt een flinke plas hydraulische olie, afkomstig van de motoren.' Ik zei: 'Je zult je toch aan de orders moeten houden.' En daar lagen ze met zijn allen in die plas met olie. Ik vond het eigenlijk wel grappig, maar dit even terzijde.

Ik zette de landing in en kon duidelijk de percelen zien waar we over heen vlogen.



Foto G

Amateur fotografen beschikten nog niet over teledenzen. Dit toestel heeft uitzonderlijk laag gevlogen en daarbij nog alleen. In die dagen zijn er door deze familie meer foto's gemaakt van het strijdtonel. Redelijkerwijze mag je aannemen dat Hincks op dit moment een geschikt landingsterrein aan het selecteren is.

bron: familie Couwenberg, Megen

Ook nam ik een stel zwartbonte koeien waar. Ik hoopte maar dat ik ze kon ontwijken, anders werd het een grote smeerboel. Ik hield er niet van dat dit alles door mijn propellers vermalen zou worden. Maar deze koeien wilden gelukkig meewerken. Ze zagen me zeker aan komen vliegen, want ze begonnen met zijn

allen in een cirkel te rennen en dat in een grote vloeiende beweging. Zo bleven ze buiten het bereik van mijn vliegtuig, daar had ik een goed gevoel bij. Daar lagen de percelen, terwijl ik mijn toestel voorlopig nog in de lucht hield. Toen dacht ik: 'Nou moet het maar', keek recht voor me uit, selecteerde het eerste veldje dat me geschikt leek voor de landing, nam gas terug, en ging nog lager vliegen tot over een afrastering. Ik trok het stuurwiel wat naar me toe, sloot het gas af, en wachtte. Toen raakte ik eerst met de staart de grond, vervolgens met het hele toestel. Dat gaf een flinke klap en vervolgens: weer afwachten. Ik had mijn veiligheidsriemen om. Je kent dat wel: om je schouders, en ook om andere lichaamsdelen. Het geeft je weinig bewegingsruimte, een armslag van ongeveer 20 cm, en dat is tamelijk kort. Je kunt er alleen maar instrumenten mee aanraken, schakelaars omzetten; dat soort dingen. Als je naar voren buigt, spannen ze automatisch aan, je kunt niet verder. Prima, maar bij deze noodlanding werkten ze niet goed. Ik schoot ruim 40 cm naar voren en vond het moeilijk om op deze wijze controle te houden over de stuurorganen. Ook mijn hoofd vloog naar voren, want ik kon dat onmogelijk rechtop houden. En zo staarde ik naar de grond, want ik kon tussen mijn voeten en voetenstuur via het neusdeel er zo op kijken. De voorkant van de romp werd daarbij ook beschadigd (*zie foto B 5*). We trokken een diepe voor in het perceel. Je kon de grond in kluiten zien rondvliegen. Ik dacht: 'Wauw, dat is heel wat rommel die we op zijn kop aan het zetten zijn. En... dat wordt wel een heel erge lange voor voordat we stil komen te staan.' Dat deden we tenslotte ook.

Ik herinner me dat ik mijn officierspet opzij van me had opgehangen, met daarin een boterham, waarvoor de RAF had gezorgd, maar ook een sinaasappel. Daar was ik erg zuinig op want die waren schaars. Ik had me voorgenomen die sinaasappel op de terugweg rustig op te eten. Die was nu door de schok tijdens de landing verdwenen en ergens in de neus terechtgekomen. Hemeltje, op de grond onder de neus lag ergens een sinaasappel, een heel lekkere. Ik maakte me daar een beetje kwaad over, ik weet niet waarom. Had die vrucht heel die vlucht bij mij en nou kon ik hem niet oppeuzelen.

Toen het vliegtuig eindelijk tot stilstand kwam, rende iedereen door de romp naar achteren om via de linkerachterdeur naar buiten te springen. Die bevond zich juist achter de letter 'U' van de squadroncode die daar op de buitenkant van de romp was geschilderd.

Ik had wat meer tijd nodig om uit mijn vliegerstoel te komen, om vervolgens via de vleugelliggers in de romp - waarbij je je eerst over de ene, en dan onder de ander door moest wurmen - eruit te kruipen. Als het vliegtuig in de fik was gevlogen zou ik levend verbrand zijn tegen de tijd dat ik deze kruip-sluipoefening beëindigd had. Daarom was er boven het hoofd van de piloot een ontsnappingsluik aangebracht. Je moest een hefboom naar achteren trekken, en dan ging automatisch een deel van het perspex-cockpitdak omhoog. (*zie foto B 4*). Dan moest je op je stoel gaan staan, je vervolgens optrekken om eruit te klimmen en dan omlaag springen. Let wel, je had dan nog steeds je parachute

aan. Ik was dat eigenlijk niet van plan omdat ik me op zes meter boven de grond bevond. - *dat komt overeen met het uit het raam kijken vanuit een tweede verdieping en geldt voor een Stirling die normaal op zijn wielen staat. In deze situatie, na die buiklanding, zal die hoogte minstens met de helft gereduceerd zijn (zie foto B 2 en vergelijk die met foto H) –*



Foto H

Volgens nazaten van E.D. Hincks, staat hun vader (geheel links) met enkele bemanningsleden voor hun vliegtuig. Als 'rugdekking' het imposante linker of rechter hoofdlandingsgestel. Zo'n band alleen is al mans hoog.
Bron: familie Hincks, Australië, ontvangen in 2010

Ik wachtte even en overwoog om me langs de zijkant van de cockpit naar beneden te laten glijden - nadat ik me ervan vergewist had dat het toestel niet zou exploderen of gaan branden. Daarom zette ik mezelf af met mijn voeten op het zitvlak van mijn vliegersstoel, en drukte me tegelijkertijd met mijn handen, die ik vasthield aan de rand van het nu geopende luik, naar buiten. Daarbij raakte mijn polshorloge beschadigd. Dat kwam er ook nog bij. Eerst mijn sinaasappel kwijt en nu ook het glas en zelfs het polsbandje van mijn horloge kapot. Dat zag er niet goed uit. Ik had toen namelijk de gewoonte om het horloge naar de binnenkant van de pols te draaien, zodat ik er op kon kijken terwijl ik toch mijn stuurwiel kon blijven vasthouden. Dat was de oorzaak. Mijn horloge was naar de maan.

N.B. Ik probeerde dat te laten vergoeden bij mijn thuiskomst. Ze zeiden tegen me: 'Nee, daar is geen kans op omdat er een klok op je instrumentenbord zit.'

Waarom moet je zonodig een tweede klok hebben?' Daarop had ik geen antwoord, moet ik bekennen. Ik zei: 'Ik heb altijd een horloge om'. Zij antwoordden: 'Jammer dan, maar je had het beter af kunnen doen.' Weet je, ze zijn heel strikt bij de RAF, bijzonder strikt.

Hoe het ook zij, wij waren er met zijn allen uitgekropen en overlegden met elkaar hoe het toestel te vernietigen. Zo luidde de instructie: je moest het vernietigen. We beschikten over lichtkogels en een brandbom - je moest er een pin uittrekken en dan tegen iets hards gooien, bijvoorbeeld de vleugel. Dan begon het te branden dat een poosje duurde vanwege de fosfor. Dat resulteerde dan in een gat, vervolgens ook één in de daaronder gelegen ingebouwde vleugeltank en ontploft de hele zaak. Althans, dat was het idee erachter. We klommen daarom op de vleugel, zochten de vulopening op - in die dagen nog op de bovenkant van de vleugel - maar konden het luikje niet open krijgen. Daarom forceerden we een opening in de bovenkant van de vleugel. Dat was niet zo moeilijk, want we hadden een bijl bij ons waarmee we een gat hakten. Vervolgens zouden we de brandbom daarin gooien, zodat het vanzelf een gat in die tank zou branden om zo de hele zaak in de hens te zetten.

Hardop vroeg ik: 'Wie kan het beste gooien?' De vingers wezen naar de waarnemer. Dat die dat varkentje het beste kon wassen. Hij trok de pin die aan de bovenkant zat eruit, waarna het ding onmiddellijk begon te sissen voordat hij het boven op de vleugel gooide. Maar dat rotting kwam niet in het gat terecht wat eigenlijk de bedoeling was maar rolde aan de achterkant van de vleugel er weer af. Daar brandde het op als een helder vuurtje. Dat was echte pech. Ik opperde vervolgens: 'Het enige dat nog mogelijk is, is de parachutes ontplooiën, en ze los in de romp van het vliegtuig leggen.' We beschikten over een 'Very'-pistool, waarmee we lichtkogels konden afschieten, maar die daarbij ook veel hitte veroorzaakten. Ze brandden ongeveer vijf minuten. Naast veel licht kwam er ook veel warmte vrij en dat in de hoop dat die de parachutes in brand zouden zetten. Het zou zeker gaan branden, geholpen door de plassen hydraulische olie die daar op de vloer lagen. We pakten enkele parachutes, ontplooiden ze, vleiden ze uit op de bodem maar bonden ze ook deels aan de romp vast. Daarna schoten we er wat patronen op af. Weet je wat er gebeurde? Ze brandden er alleen maar gaten in maar... vatten geen vlam.

Tegen die tijd hadden we bezoek gekregen van enkele nieuwsgierige burgers. Een van hen sprak behoorlijk goed Engels, en merkte op: 'Luister eens, waarom willen jullie dat in de fik zetten? Die stof kan goed van pas komen'. Het was geen zijde maar nylon, en er waren ook veel lange, witte, stevige koorden. En hij vervolgde: 'We zouden ze graag willen hebben.' Waarop ik antwoordde: 'Wij hebben geprobeerd ze in de fik te zetten maar dat lukt niet. Hier, vooruit, neem alles maar mee.' Later sprak ik nog met die man, en vroeg hem: 'Vertel me eens, zijn hier Duitsers in de buurt?' Hij reageerde als volgt: 'Er zijn er wel, maar nou niet direct hier.' Ik vroeg verder: 'Ken je iemand die ons verder kan helpen? De

weg wijzen of aanwijzingen geven.' Hij adviseerde ons om naar de hoofdonderwijzer te gaan die naast de school woonde, aan de overzijde van de wei, als ik me nog goed herinner. Tenslotte merkte hij op: 'Meer dan dat kan ik je niet vertellen.' Ik denk dat hij ermee wilde stoppen. Dat hij beslist meer wist, maar het mij niet wilde vertellen. Hij wilde zichzelf noch de hoofdonderwijzer hiermee belasten.

De identiteit van deze persoon die hen initieel welkom heette, kon helaas niet worden achterhaald. Onder de belangstellenden behoorden mogelijk ook een paar meisjes op klompen, die in de buurt veldbloemen aan het plukken waren. Om begrijpelijke redenen waren in die hectische dagen de scholen gesloten.

Ik bedankte hem en we begaven ons met zijn allen richting school en het huis dat er naast stond. Ik belde aan en trof er de hoofdonderwijzer en zijn vrouw. Zij lieten ons binnen en verwelkomden ons hartelijk in Holland. 'Het is wel niet de plek die jullie uitgekozen hebben, maar jullie zijn voorlopig veilig hier. Willen jullie soms een kop thee?' Iedereen zei: 'Ja, graag een kop thee.' Maar het smaakte anders dan bij ons. In Engeland wordt de thee heel sterk gezet, dan veel melk erbij, en enkele lepels suiker. Natuurlijk, de mensen in Holland deden het anders. Ze hadden wel melk, maar gebruikten het niet op die manier. Ze hadden geen suiker. De gastvrouw zei: 'Hier is jullie thee'. (*hoogstwaarschijnlijk surrogaat*).

Dit is opmerkelijk want hun schoonzoon vertelde me destijds dat de bezoekers thee bij zich hadden in thermosflessen en die aan de gastfamilie aanboden om op te drinken. Die smaakte heerlijk, het deed hen denken aan vooroorlogse tijden.

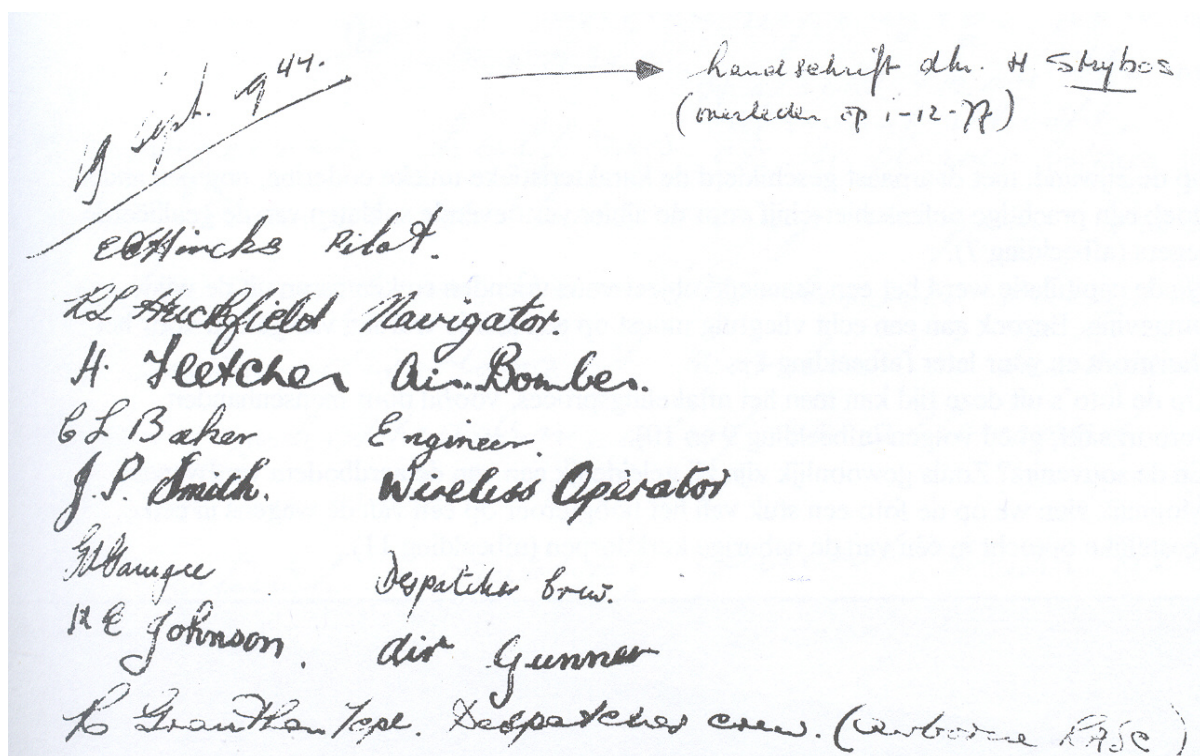
Wij dronken het toch maar op en waren blij met deze geste. Ik moet je nog iets vertellen: ik dronk voor de eerste keer thee zonder melk. Het smaakte heel anders, het leek eigenlijk helemaal niet op thee.

Vervolgens zeiden zij: 'We hebben helaas geen eten voor jullie, behalve wat appeltjes. 'Oh', zeiden we, 'wij lusten best wel een appeltje.' Ik herinner me nu nog dat ik destijds dacht: 'Jeetje, zouden ze genoeg appels voor ons hebben?' We waren immers met ons achten dat is nogal wat. We dankten hen hartelijk en vroegen welke weg we het beste konden volgen. De hoofdonderwijzer antwoordde: 'Ik zal iets proberen te organiseren terwijl jullie intussen de thee opdrieken.' Ik weet niet of het een groenteboer was, maar snel daarna reed een vrachtautootje voor dat beslist iets met groentevervoer van doen had. Ik dacht dat het een riant model was. Het had achterin geen deuren, maar wel opzij rolluiken die je omhoog kon schuiven. Ik neem aan dat je er groenten of zoiets in kon vervoeren die aan je klanten goed kon laten zien. Ze stonden dan in de rijrichting wat ideaal zou zijn voor op de markt. Dat is wat mij is bijgebleven. Er was volop plaats aan de zijkanten en je kon er gemakkelijk zitten. Er konden zo vlot tien personen mee reizen, vijf aan elke kant. Dat had hij voor ons geregeld, daar moesten we het mee doen.

Hij adviseerde ons ook om niet richting Arnhem op te gaan, omdat daar overal Duitsers zaten. 'Ze trekken zich dan wel terug, maar je kunt ze nog overal tegenkomen. Het beste is om naar Grave te rijden, daar zijn Amerikanen pas geland. Ze hebben daar de brug veroverd die nog steeds in hun handen is. We zullen jullie die kant opbrengen maar dan loopt het tegen vieren, en gaat het geleidelijk donker worden. Je kunt niet in het donker rijden, want ze zullen dan op je schieten.' 'Prima', zeiden we, 'Dat lijkt ons een goed plan. Als jullie ons naar Grave willen brengen, kunnen we daar op de Britten wachten, die wel snel de Amerikanen komen ontzetten.'

Een en ander zal wel uitgelegd zijn aan de hand van die speciale vliegkaart die de waarnemer uit het vliegtuig had meegenomen. Deze werd als tastbaar souvenir achtergelaten bij de gastvrije familie. Dit verklaart ook dat Hincks zo dadelijk moeilijk kan aangeven waarlangs hun verdere tocht hen gevoerd heeft. Die morgen, D+2, was de spits van het Britse grondleger inderdaad zo rond negenen in Grave aangekomen. Dat lag zo'n 15 km meer naar het oosten, van Haren uit gezien. Blijkbaar was dit verheugend nieuws op dat moment nog niet tot Haren en omgeving doorgedrongen.

Inderdaad, het vrachtwagentje reed voor; dat had de hoofdonderwijzer prachtig geregeld. Daar waren wij hem zeer dankbaar voor. Wij verontschuldigde ons dat wij hem voor die trip niet konden betalen omdat we geen geld bij ons hadden. Er had zoveel belangstelling voor de trip naar Arnhem bestaan, dat er te weinig envelopjes met geld waren, en ik was niet op tijd om er ook één te bemachtigen. Daarom hadden we geen geld bij ons. Vervolgens opperden zij: 'Zouden jullie zo vriendelijk willen zijn om jullie handtekeningen op de achterkant van dit fotolijstje te zetten?'



Afb. 5

Met dank aan Dhr. Gielis, schoonzoon van de hoofdonderwijzer, dhr. H. Strijbos

Het is het laatste dat ik me herinner van de ontmoeting met die hoofdonderwijzer, maar hij was uiterst vriendelijk, zowel hij als zijn vrouw. Ik houd ze altijd in mijn gedachten.

We gingen met zijn allen in die auto op weg naar Grave.

Dat dit vervoermiddel zo snel geregeld was, is een indicatie van de organisatiegraad van de lokale patriotten. Mogelijk was dit hun derde trip van die dag. De twee vorige ritten bestonden uit een mengeling van parachutisten van het 10e Bataljon van de 4e Parachutistenbrigade (1e Britse Luchtlandingsdivisie), de bemanning van een Amerikaanse C-47, en enkele gedemoraliseerde Duitsers. In deze beide gevallen waren de passagiers naar een plek juist ten westen van Grave vervoerd, waar zich een vooruitgeschoven Amerikaanse controlepost bevond, bezet door nietsontziende, schietgrage soldaten van het 504e Parachutisten-infanterieregiment van de 82e US 'All American' Luchtlandingsdivisie.

Ik herinner me dat we dachten al een beetje op de goede weg te zijn. Vlak voor onze bestemming hielden Amerikanen ons aan vanwege die chauffeur in burger. Wij klommen er met zijn allen uit, en zeiden: 'Hello'. Zij bejegenden ons vriendelijk. Dit geeft aan dat er een ontspannen houding was ten opzichte van de reizigers en onderbouwt mijn stelling betreffende eerdere ritten zoals me destijds door een van die patriotten is verteld.

Zij vroegen me: 'Zijn jullie hier naar toegekomen om ons af te lossen?' 'Nee', zei ik, 'we zijn naar hier gekomen om gered te worden.' Er ging een luid gelach op. De chauffeur van het vrachtautootje gaf me te kennen dat hij terug wilde omdat het donker begon te worden. 'Jullie kunnen op deze manier toch niet verder en ondertussen kan ik uitzoeken waar de Duitsers zich nu precies ophouden. Op die manier kan ik jullie verder helpen en dichterbij de Britse frontlijn afzetten. Ik vond dat prima. Verder liet hij mij weten dat hij niet vóór de volgende ochtend zou terugkomen, zodat we beter hier konden blijven. Daar waren we het mee eens en zo bleven we bij Grave overnachten. Ik vroeg allereerst aan de Amerikanen: 'Hebben jullie voor ons wat te eten?' 'Ja', antwoordden ze, 'We hebben nog wat noodrantsoenen bij ons.' Dat waren blikjes met een wat bedenkelijke inhoud, een soort aardappelpuree. Het was blijkbaar voedzaam, maar het smaakte verschrikkelijk. Het is een van die wonderlijke producten. Je hoeft er maar één per dag op te eten en vervolgens heb je voor de rest van die dag geen honger meer. We kregen er allemaal eentje want ze hadden er genoeg in voorraad. Ik vroeg of ze ook een slaapplek voor ons hadden. Zij zeiden: 'Je kunt wel hier bij ons blijven, of de toegang tot de rivier de Rijn - *bedoeld zal wel zijn: de Maas* - bewaken met jullie pistolen, want ik zie dat jullie allen gewapend zijn'. Dat bevestigden we. Toen kreeg hij een idee: 'Ik weet wat je ook kunt doen, pak een stelletje parachutes', ze hadden daar een hele stapel van. *Dit toont aan dat ze zich vlak bij een droppingzone bevonden. Aangezien ze niet de rivier waren overgestoken, komt mogelijk de plek ten zuidwesten van Grave hiervoor in aanmerking, specifiek het gehucht Velp, waar de E-Compagnie van het 504e Parachutisten-infanterieregiment met in totaal 120 manschappen aan even zoveel parachutes was neergekomen en daarnaast nog 66 pakketten ook aan parachutes. Dat betekent alles bij elkaar zo'n 200 parachutes.*

'Loop naar beneden - *ga de dijk maar af* - in de richting van het kerkhof en daar tref je zeker een slaapplek aan waar je op de vloer de nacht kunt door brengen.' Dat vond ik een goed idee temeer omdat het nog steeds licht was. Daarnaast dat niemand zich zorgen hoefde te maken over spoken of dat soort dingen. Dat deden we, want we waren hondsmoe vanwege de belevenissen van die dag. We besloten maar kort te slapen, zodat we de volgende dag snel konden vertrekken; zo nodig in de vroege ochtend of mogelijk nog 's nachts.

We lagen naast elkaar als lijken in een grafkelder. Ik dacht dat het zo wel kon. Ik moet je hierbij nog wat vertellen, het was er pikkedonker. Je kon niets zien, zelfs nog geen hand voor je ogen. Hoe dan ook, daar lagen we, na aanvankelijk nog wat geklets, werd het stil. Iedereen was in slaap aan het dommelen. Opeens hoorde ik een gil. Ik vroeg: 'Wat is er aan de hand?' Iemand riep: 'Ik werd in mijn oor gebeten.' Ik herinner me nog mijn reactie, een beetje afstandelijk neem ik aan: 'Het zal wel een rat zijn geweest, jaag hem maar weg', en daar hield het mee op. Ik denk dat een rat in het holst van de nacht in deze kelder wat aan hem zat te knabbelen. Het was me wel een ervaring - *ratten gaan vooral op zoek naar*

voedsel in de schemerperiode voorafgaand aan de nacht en bij het krieken van de dag - .

We stonden de volgende ochtend (*D+3*) heel vroeg op en wilden ons wassen maar er was nergens water. Er was wel een rivier in de buurt maar daar gingen we niet naar toe. Het was te gevaarlijk om daar vandaan terug te keren. Er lagen daar nogal wat lijken.

Terwijl wij zo stonden te wachten kwam een Amerikaanse kapitein naar ons toe en informeerde of wij terug wilden om de Britse frontlijn te bereiken.

Dit is wat verwarrend omdat Britse eenheden de vorige dag 's ochtends al de stad Grave hadden bereikt op hun route via Nijmegen naar Arnhem. Dit onderstreept nog eens mijn aannname dat ze zich in Velp bevonden, bijna twee kilometer ten zuidwesten van Grave, aan de voet van de Maasdijk.

Ik antwoordde: 'Ja, dat zijn we van plan'. Vervolgens vroeg hij mij: 'Vind je het erg als ik me bij jullie aansluit?' Het viel mij toen pas op dat hij een vliegersinsigne op zijn borst droeg, en daarom vroeg ik of hij piloot was van een DC-3.

Oorspronkelijk een type ontwikkeld door Douglas in de USA als passagierstoestel en daarna op grote schaal geproduceerd als een militair transportvliegtuig voor de USAAF; met als code [C-47 Skytrain](#). Door Amerikaanse soldaten liefdevol 'Gooney Bird' = 'geluksvogel' genoemd. Meer dan duizend toestellen van dit type namen aan deze operatie deel.

'Jazeker', antwoordde hij, 'Wij werden geraakt, en ik moest een noodlanding maken.' Alle inzittenden kwamen daarbij om maar hij wist er tijdig uit te springen.

Leden van de Groesbeekse Airborne Vrienden konden dit voorval niet specifiek koppelen aan een van de elf noodgelande C-47's van het IXe USAAF Troop Carrier Command die in dit gebied neerkwamen in het kader van hun inzet voor de 82e US Luchtlandingsdivisie.

Hij leek daarbij niet gewond te zijn geraakt maar geestelijk had het hem toch wel wat gedaan. Het doet toch altijd wel wat met je, was mijn gedachte.

'Natuurlijk', zei ik, 'sluit je maar bij ons aan. Daar zijn we blij mee, want je beschikt over een grotere revolver dan die wij bij ons hebben. Die van jou is van het kaliber 0.44, en die van ons slechts 0.38.' Hij was het daarmee eens, en beloofde voorop te zullen lopen. Alsof dat enig verschil zou maken!

Kort daarop meldde onze 'groenteboer' - ik zal hem zo maar noemen - zich weer en vertelde dat hij van plan was ons naar de dichtstbijzijnde plaats te brengen - in mijn herinnering was dat Eindhoven of Nijmegen.

Meer waarschijnlijk in de richting van Eindhoven. Omdat Velp het startpunt was, lijkt mij dat de plaatsen Veghel of mogelijk St. Oedenrode hiervoor meer in aanmerking komen.

Hij zou ons daarheen brengen. Dan moesten we zelf maar de frontlijn zien te bereiken en daar weer de grote weg volgen. Die was stevig in handen van het Britse leger en dat beschikte over tanks en dat soort spul. Ik verbaasde me

erover hoe hij dat wist, maar het bleek juist te zijn. Hij zou ons daar afzetten. Wij klauterden op de laadbak, en sloten de rolluiken. We vonden een plaatsje en voelden ons als in een lift die je wel ergens naar toe brengt, maar je weet niet waar. Zo reden we een poos tot hij stopte en hij voor ons de rolluiken opende. 'Je kunt er al uitkomen want we zitten in het gebied van het Britse leger.' Als je links en rechts keek zag je overal aan de kant van de weg tanks en allerlei soorten voertuigen, waaronder een stel vrachtauto's. Dat begreep ik niet zo goed maar later kwam ik erachter dat daar munitie en voedsel in zaten. Er stonden ook volop tankauto's. Dit alles stond langs de weg geparkeerd. Daar zag je ook verkeersregelaars staan. Ik slenterde er langs en liep een officier tegen het lijf; in elk geval iemand van de landmacht. Hij groette mij vriendelijk, en informeerde of ik neergeschoten was. 'Ja', zei ik, 'wij vlogen zonder tegenstand naar Arnhem en zijn precies boven ons afwerppunt geweest. Ik heb daar onze mensen niet kunnen waarnemen maar ze waren beslist niet weggevaagd.' Hij nodigde ons uit om in de kantine wat te eten. Er was een tent aan de rand van de weg opgezet, ik weet niet hoe ze dat zo regelen, maar ze kunnen dat heel vlot. Het opzetten en weer afbreken gaat supersnel. Wij gingen de tent binnen en troffen daar een opklaptafel aan met enige banken. Hij nodigde mij uit te gaan zitten en vertelde dat hij zijn oppasser opdracht had gegeven iets warmes klaar te maken. Ik beaamde dat ik dat een goed idee vond en bestelde thee en 'heb je er dan ook nog melk bij?' Hij gaf te kennen dat er melk in voorraad was. Alles scheen dik voor elkaar te zijn.

Ik weet niet waarom maar ik verwachtte thee in porseleinen koppen en schotels en dat soort dingen, echte theekopjes. Ik heb geen idee waarom ik daaraan dacht. Ofschoon ik in een soort officierskantine was (daar leek het tenminste op) lagen er slechts metalen borden en lepels op tafel. Hij kwam met een soort soepterrine aanzetten en schepte er een bepaalde stampot uit met wat gehakt vlees erin. Het was warm en lekker. Er werd ook een kop hete thee ingeschonken met volop suiker.

Prima, we hadden het ons net makkelijk gemaakt en hoorden ineens een enorme klap. Ik schrok me een rotje. Het maakte zoveel herrie dat mijn oren er pijn van deden. Ik vloog van tafel, rende naar een van de openingen in de tent en riep: 'wat was dat?' Hij riep terug: 'Het is een van de tanks die achter die heg staan. Zij vuren op een bosje' en hij wees naar de andere kant van de weg, waar wat bommen bij elkaar stonden. Hij voegde er aan toe dat daarachter zich één of twee Duitse tanks bevonden die hen beschoten hadden en dat ze al een munitieauto geraakt hadden. Die stond op het punt te exploderen. Hij legde uit dat de vijand precies kon zien wat er op de weg langskwam maar dat zij hen niet konden zien om ze uit te schakelen. Verder legde hij uit dat elke tank van ons die daar passeerde in de flank kon worden geraakt als die probeerde de weg te vervolgen. Ik vroeg: 'Waarom schieten jullie niet terug', en hij antwoordde: 'Dat kan niet, want eerst moet die munitiewagen weg zijn.' Zij moesten wachten tot de explosies ophielden. Het ging maar door; de ene ontploffing na de andere. Soms

vloog er ook een granaat uit. Als die iemand raakte was die op slag dood. Als die een vrachtauto raakte werd die ook meteen opgeblazen. Dat zag er beroerd uit. Wij liepen daar enige uren doelloos rond, totdat alles in die munitiewagen zou zijn geëxplodeerd. Er was alleen maar deze ene weg dus stond alles stil. Het stond daar maar te branden, overal waren vlammen en dan nog die explosies. Iedereen moest uit de buurt blijven.

Deze provinciale weg - de juist gevormde 'Corridor' oftewel 'Hell's Highway' - tussen Eindhoven en Veghel lag op dat moment onder vijandelijk vuur dat afkomstig was van een Duitse gepantserde brigade, die kort daarvoor bij deze plek was aangekomen.

Toen dat voorbij was vroeg die kerel mij of we meer naar achter het front wilden. Ik antwoordde: 'Ja, dat is wel de bedoeling. We willen wel graag een vliegbasis bereiken en dan nog het liefst eentje van de RAF. Van daaruit kunnen we wel een lift organiseren om thuis te komen.' Hij dacht dat Brussel wel de beste optie was. Hij beloofde ons voor vervoer te zorgen. Maar omdat we met zijn achten waren, zouden we meegaan als bewakers van krijgsgevangenen. Ze hadden een tekort aan personeel. Er was wel een chauffeur beschikbaar maar geen bewakers. Ik vond het maar een beetje vreemd. Je hoeft toch niet over toezichthouders te beschikken als je een streek in rijdt die zich niet vijandig opstelt? Er waren toch geen Duitsers meer aanwezig op de weg van hier naar Brussel? Ik begreep het echt niet. Hij legde uit dat zo'n vrachtwagen wel 30 krijgsgevangenen kon meenemen. Daarmee ben ik van die overlast verlost en kan ik mijn mensen beter inzetten voor andere taken. Daarnaast hoef ik me ook geen zorgen te maken om van verschillende kanten te worden aangevallen, zowel vanuit de frontlijn als door die gevaarlijke lui in mijn rug.' Ik vroeg hem of dit gewone krijgsgevangenen waren, en hij antwoordde: 'Jazeker, maar ze zijn wel gevaarlijk, want de meesten zijn van de 'Hitlerjugend'. Zij denken nog steeds dat ze de oorlog gaan winnen en zijn bereid ter plekke voor hun vaderland te sneuvelen.' Mijn volgende vraag was of we al die dertig lui op de vrachtwagen in de gaten moesten houden. Hij zei: 'Ja, dat moet, jullie zijn gewapend.' De chauffeur heeft een geweer bij zich, die anderen zijn ongewapend. Zij moeten allen blijven staan, want er is geen plek om te gaan zitten. Zij kunnen niets doen, alleen rechtop blijven staan, niet teveel buigen, zodat ze opzij kieperen en er uit vallen. Als er één overreden wordt, zal niemand voor hem stoppen. Ik bromde dat wij dat toch wel zouden doen. Dat speelde zich daar allemaal af. Wij kregen de leiding.

Welnu, zij kwamen inderdaad met een flink aantal krijgsgevangenen opdraven. Er gingen zo'n dertigtal in een open vrachtwagen. Het zeildoek boven de bak was ervan afgehaald en daar stonden ze dan. Wij konden wèl gaan zitten. We hadden een klein stukje gereden waarbij we de eerder aangehaalde grotendeels in de lucht gevlogen munitiewagen passeerden maar... zij hadden mij niets verteld over een tweede, die tegelijkertijd was ontploft. Het gebeurde toen we

daar rondhingen. Na nauwelijks een kleine halve kilometer werd er opnieuw een vrachtwagen geraakt en begon het weer flink te knallen, niet zo ver vóór ons. Onze chauffeur, een ervaren rot, trok aan de handrem, zette de motor af en liet zich naast de cabine zakken. Natuurlijk wachtte ik geen moment. Onmiddellijk nadat ik hem, toen de truck stil stond, eruit had zien springen, rende ik voor langs onze vrachtauto om tegelijk met hem in een greppel te duiken. - *De chauffeur zat blijkbaar rechts in de cabine en Hincks links, op de bijrijderplaats.* - Hij had zijn geweer bij zich, dat was hij niet vergeten. Hij hield de mannetjes in de laadruimte scherp in de gaten en zo naast hem liggend, vroeg ik hem wat ik moest doen. Hij gaf te kennen dat ik mijn pistool tevoorschijn moest halen en hen onder schot houden. 'Als er eentje het lef heeft zijn poot over de laadklep te tillen moet je op hem schieten.' 'Moet dat echt?', vroeg ik hem. Zijn reactie was: 'Ja, dat moet echt.' Er stonden er zo'n dertig voor me. Ik had slechts één patroon in de kamer zitten en met een beetje geluk en goede wil kon ik snel een tweede in de kamer krijgen. Ik had zes patronen meegekregen en het kostte heel wat tijd om dat ding te openen om de rest erin te duwen. Dan konden ze ons al overmeesterd hebben met hun dertigen minus zeven of acht. Maar het restant zou haar werk doen en dat zou ook wel gelden voor de rest als ze zagen wat zich vóór hen afspeelde. Er stonden namelijk zo'n zeven tot acht trucks achter ons. Zo lag ik naar hen te kijken toen de munitie nog luider uiteen begon te spatten. Het brandde flink bij deze tweede truck die was aangeschoten. Wij bleven maar liggen; mijn pistool op hen gericht. Er waren er een paar die zich wat gedraaid hadden en met één been al buitenboord hingen. De toestand werd gevaarlijk daar bestond geen twijfel over. Kogels en allerlei spul vlogen gevaarlijk in het rond. Lichtkogels spoten omhoog, gepaard met veel vuur en rook. Het was wel aardig om dat van een afstandje te bekijken. Ik vond het dan ook spijtig dat het niet wat verder weg plaatsvond, want dat zou voor ons toch een beetje veiliger zijn geweest, maar helaas. Daar lagen we dan in die greppel en loerden juist over de rand. Die lui op de vrachtwagen bewogen zich echter niet; wel bukten zij zich wat maar veranderden blijkbaar van gedachten: beter geraakt door een scherf dan door een gerichte kogel. Ik denk dat die situatie zo'n twintig minuten duurde. Toen kwam er een tank aangereden, met voorop een bulldozerachtige bak. Die bak stond een beetje omhoog om de tankbestuurder te beschermen. Al het materiaal dat van die brandende munitietruck spatte, kwam tegen die bak. Ik vond dat slim bedacht, omdat dit voertuig nu zowel een bulldozer als een tank was. Hij reed tegen dat brandende voertuig en schoof het pardoos in een greppel. Toen dat gefikst was, scheen ineens alles afgelopen te zijn. Het werd weer stil. De tank verdween en ik weet eigenlijk niet welke kant op.



Foto I. Sherman tank-doozer in Veghel, 19 september 1944. Veghel ligt aan de Corridor (Hell's Highway), de route die Hincks en zijn bemanning op 20 september in omgekeerde volgorde aflegden. Foto: © Johan van Eerd (BHIC, foto [BCV7743](#)).

Het bovenstaande beschrijft de situatie op een bepaald traject van de Corridor, de smalle opmarsroute, of officieel 'Club route', tussen Eindhoven en Nijmegen, en wel juist ten zuiden van het dorp Son. Een Duitse pantsereenheid ten oosten van die weg probeerde al het geallieerde verkeer van die nauwe provinciale weg af te schieten. Tankauto's en vrachtwagens met munitie zijn dan de meest kwetsbare voertuigen.

Deze situatie staat uitvoerig beschreven en gedocumenteerd in het boek 'Operation Market Garden', tweede deel, hoofdstuk 'Hell's Highway, September 20', bladzijde 528 e.v., samengesteld door Karel Margry (een zeer aan te bevelen naslagwerk).

Denis voegt er na zoveel jaar nog interessante details aan toe.

Het verkeer van de andere kant kwam weer op gang. Hieruit konden we afleiden dat alles weer in orde was en daarom ging iedereen terug naar zijn voertuig (*dat was zo rond 11 uur*).

'Rechts houden en niet links rijden, want anders bots je op een tegenligger', herinner ik me nog steeds. En gestaag reden we weer door. Ik weet niet precies meer waar we naar toe gingen maar uiteindelijk stopten wij ergens. De chauffeur vertelde dat we onze bestemming hadden bereikt - *hoogstwaarschijnlijk bij de stad Leopoldsburg in België* - . Hier leverden we onze gevangenen af. Wij gingen op een parkeerplaats staan. Overal liep militaire politie rond; erg opvallend met hun rode petten en insignes geaccentueerd door witte koppels. Zij salueerden richting mij. Dat vond ik tamelijk ongebruikelijk maar ik salueerde terug want ik had nog steeds mijn pet op. Ik droeg mijn normale uniform met bijbehorende pet. Zo deed ik dat altijd.

Ik vertelde hen dat ik een flinke lading krijgsgevangenen bij mij had. 'Goed gedaan', zei er één, 'wij zullen dat wel afhandelen, wacht hier maar even.' Hij vervolgde: 'Ik heb nog iets dat ik je graag zou willen tonen.' Hij brulde een bevel richting een bepaalde persoon - hij bekleedde de rang van sergeant-majoor bij deze politie, nam ik aan - en ineens kwamen er van overal mensen opdraven die zich ontfermden over de gevangenen. Vervolgens vroeg hij me hem te volgen, want hij wilde mij graag iets laten zien. We liepen zo een flink eind en kwamen uit bij een groot grasveld. Daar stonden krijgsgevangenen netjes in rijen opgesteld. Hij merkte op: 'Je bent toch neergeschoten?' 'Ja, dat zijn we,' antwoordde ik, 'en we zijn alles kwijt.' 'Hier is je kans', zei hij, 'laten we naar ze toegaan. Deze gevangenen zijn hier pas aangekomen, hebben hun uniformzakken moeten omkeren en de inhoud ligt nu vóór hen op de grond. Je gaat er langs lopen en als je iets ziet dat je van pas komt of een leuk aandenken vindt, dan ga je met die kerel onderhandelen. Je biedt hem een sigaret aan. Of hij hem aanneemt of niet, dat doet er niet toe. Je legt gewoon die sigaret bij zijn stapeltje en pakt wat je goeddunkt. Dat is de manier van handelen. Je mag het niet zo maar wegpikken, je moet iets betalen voor wat je meeneemt. Ik merkte op dat ik dat niet als een vorm van handelen zag. Hij reageerde met te zeggen: 'We praten daar niet over, we doen het gewoon. Ze schoten jou toch neer, niet waar? Dat was heel slecht van hen en daarvoor zullen ze moeten boeten. Ze wilden je toch eigenlijk doden? Wat wil je nou? Dat is de andere kant van de medaille.'

Ik zocht een mooi opwindbaar polshorloge uit waarvan de wijzerplaat twee kleuren had; een blauwe helft, met daarin een maan afgebeeld en de andere helft was geel met een stralende zon. Zoiets had ik nog nooit gezien. Daarnaast had ik een aansteker uitgezocht gemaakt van een 30mm huls. Die zag er stevig uit en werkte prima. Het waren eigenlijk souvenirs en dat gaf me een kick. Ik nam ze van die kerel af, hij kromp wat in elkaar. Ik rechte mijn schouders en legde mijn

hand op mijn pistool. Ik denk dat hij de hopeloosheid van zijn situatie goed inschatte.

Daarna vertelde deze sergeant mij: 'Ik heb vervoer naar het vliegveld bij Brussel voor je geregeld, want iemand ging toch die kant op. Daar kunnen ze jullie afzetten. Je moet wel achter in de laadbak gaan zitten.' Ik gaf te kennen dat ik dat niet zo erg vond. Zaten we weer in de laadbak van een truck. Deze keer zat het zeil erop maar de achterkant was open. Daar gingen we weer, het was een hele rit. Uiteindelijk naderden we Brussel. We zaten naar buiten te kijken en toen we een groepje mensen voorbij reden, hieven zij hun gebalde vuisten omhoog en schudden er mee in onze richting. Het leek erop dat zij hiermee bedoelden dat ze ons wilden vermoorden. Wij zwaaiden naar hen terug. Ik vond dat maar gek. Dat is toch niet de bejegening die je mag verwachten? Je verwacht dat ze naar je zwaaien en breed glimlachen en 'Hallo' roepen maar toch niet dat gedoe met die vuisten? Maar iemand merkte op: 'Weet je wat er aan de hand is? We hebben de verkeerde uniformen aan. Ze zijn blauwachtig en vuil - een soort veldtenu - en ze lijken erg veel op uniformen zoals die bij de Luftwaffe worden gedragen. Die mensen denken dat wij Duitse krijgsgevangenen zijn en daarom steken zij hun vuist omhoog.' Dat klonk nogal logisch, vond ik. Daarom bleef ik maar doorgaan met zwaaien om te laten zien dat we niet schrikachtig waren, alleen maar om hen wat op te peppen, niets anders.

Zo reden we Brussel binnen en stapten uit. We liepen aanvankelijk wat doelloos rond, want we hadden geen geld bij ons, maar uiteindelijk vonden we de weg naar de luchthaven. Luchthaven? Eigenlijk was het maar een bescheiden vliegveld. Overall kon je DC-3's zien staan. We gingen de poort door, meldten ons bij de wacht en vertelden hem dat we een lift richting huis wilden. Dat kon hij wel voor ons organiseren, dacht hij. Het waren allemaal Amerikanen. Al na een half uur had hij voor ons een vliegtuig geregeld. Wij klommen aan boord. Ik maakte kennis met de piloot (zie Afb. 2) en vertelde hem dat wij van de basis Rivenhall in het graafschap Essex kwamen; net even buiten Londen. Hij deelde ons mee dat hij het had begrepen en ons daar naar toe zou vliegen. Hij zou dat overleggen met zijn waarnemer. Ik ging naast hem zitten, voor op de bok. We vertrokken met mijn bemanning achter mij in de romp, inclusief die twee *air despatchers* van de landmacht.

We vlogen boven het Kanaal en waren blij de krijtrotten van Dover weer terug te zien. Ik dacht: 'Gelukkig, we zijn er weer, geef nooit op.' Wij vlogen al aardig in de richting van Londen, toen de piloot aan mij doorgaf dat hij op het vliegveld Croydon moest landden en bij mij informeerde waar Rivenhall nu precies lag. Ik vertelde hem dat het niet zo ver weg lag, vlak bij Clemsford. Hij vroeg de navigator naar voren te komen en samen gaven wij een nieuwe koers door richting Rivenhall, waar zij ons netjes afzetten.



Foto J
RAF Station, Rivenhall met Short Stirling MK IV's van A en B Flight, codes EF en V8 resp., 570 Squadron.
Gemaakt vermoedelijk zomer 1945; met dank aan de familie Hincks, Australië.

Het liep juist tegen de avond, zo rond etenstijd. Ik voelde me wel wat vuil en verformfaaid maar ik had zo'n honger dat ik rechtdoor naar binnen liep om te eten. Ik had een stoppelbaard van drie dagen maar dat viel niet zo op omdat ik zo blond was. Wel voelde ik me erg onverzorgd in mijn oude en vuile tenue, waarmee ik in een sloot gelegen had en dat soort dingen. Inderdaad, ik zag er vies en vuil uit, maar, moet ik eraan toevoegen, ik ging eerst mijn handen wassen. Mijn vrouw riep altijd tegen mij: 'handen wassen', en dat deed ik nu. Ik ging naar binnen, zocht een plaatsje op en onmiddellijk kwamen er mensen om me heen staan en zeiden: 'We dachten dat je gesneuveld was. Wie is er dan wel dood?' Ik vertelde wat ik had meegemaakt. Zij vervolgden: 'maar dan moet er iets mis zijn met de communicatie, want volgens onze inlichtingen moet je brandend zijn neergestort. Daarom dachten we dat je omgekomen was.' Ik legde hen uit dat het niet precies zo gegaan was. We waren wel geraakt maar konden ons tijdig herstellen. Inderdaad, we stonden in brand maar konden het vuur bedwingen. Helaas kwamen we niet erg ver, dat was het enige probleem. Zelfs tot op de dag van vandaag weet ik niet waar ik precies geland ben. De enige

plaats die ik me herinner is 'Somme', of iets dat op die naam lijkt. Dat is helaas het minimale dat ik me daarvan nog kan herinneren.

Dat gegeven kan ik niet koppelen aan een bepaalde naam uit de streek die Denis doorkruiste, met uitzondering van het dorp Son. Ik heb hierboven al gerefereerd aan een echte vaderlandse patriot, de bijrijder van het vrachtwagentje dat op en neer pendelde tussen Macharen, Haren, Megen en Velp. Ik vind het terecht dat de naam van deze persoon hier nog eens op papier gezet wordt: het betreft namelijk wijlen Dhr. Jacques van Sommeren uit Megen.

Zij zeiden tegen me, 'Natuurlijk krijg je zo het eten opgediend, fijn dat je weer terug bent gekomen. Waren er nog slachtoffers onder de overigen?' 'Nee', deelde ik hen mee, 'ik heb zelfs die twee mensen van de landmacht mee terug kunnen brengen.' Zij merkten op dat we die maar zo vlug mogelijk moesten wegbrengen. Het gebruikelijke oude vertrouwde liedje.

Ze stuurden me na het eten naar het een of andere magazijn. Daar kreeg ik al mijn spullen weer terug. Ik werd geholpen bij het dragen van die complete uitrusting, legde die op mijn bed, dat helemaal was verschoond en klaar stond voor een nieuwe bewoner. Iedereen beschikte over een grote kast bij het voeteneind van het bed waarin je je kleren kon ophangen. Ik kreeg per week drie eieren toegewezen en had die de laatste twee tot drie weken opgespaard om ze mee naar huis te nemen naar mijn vrouw, die goede ziel. Ik deed dat omdat het rantsoen thuis maar karig was. Dat was duidelijk, mijn eieren waren foetsie. 'Jullie hebben al mijn eieren gepikt.' Zij murmelden: 'We hebben ze aan die lui van de kantine gegeven.' Ik liet duidelijk merken dat ik ze terug wilde, maar zij legden uit dat ze dat niet meer konden, 'en als je naar die kantine zou gaan, en daar vertellen dat je die half dozijn gestolen eieren weer terug zou willen hebben, dan heb je kans dat er niemand naar je zal luisteren.' Daarin moest ik ze wel gelijk geven en zo raakte ik mijn eieren kwijt. Maar het overige had ik teruggekregen. Ik vroeg of ze alles hadden doorzocht en kreeg als antwoord: 'zeker, we hebben alles nagelopen speciaal de post. Als het blijkt dat er brieven bij zijn, niet van de familie afkomstig, dan worden die vernietigd. Het is al erg genoeg dat er een dodelijk slachtoffer binnen de familie is gevallen en dan kunnen ze er niet nog eens 'andere huishoudelijke zaken' bij gebruiken. Zo zou je dat moeten bekijken.'

Ik kreeg toen het idee toch maar snel mijn vrouw op te bellen. Zij was blij verrast omdat ze al een telegram had ontvangen met de mededeling dat ik zou zijn gesneuveld, zelfs niet eens vermist of zoiets. Onomstotelijk: ik was gesneuveld. Dat komt wat slordig over, maar soms maken ze nu eenmaal fouten. Ik ben dat, toen de oorlog voorbij was, nog eens nagegaan.

Ik kreeg vervolgens *na de bevrijding* instructies om me in Nederland bij een filmploeg van het leger te melden. Ze noemden zichzelf de 'Arnhem Filmploeg'. Zij maakten een film over de Slag om Arnhem, en hadden die genoemd '*Theirs is the Glory*'. Iedereen die daadwerkelijk bij de slag betrokken was geweest,

mocht er aan meedoen. Allen die ik daar zo bezig zag, maakten destijds deel uit van die strijd. Ik liep er enkele dagen wat doelloos rond en vond het maar erg saai; alleen maar zitten en niets doen. Het waren allemaal acties op de grond en daarom vroeg ik aan een van de organisatoren: 'Hebben jullie echt niet iets voor ons te doen?' Ik kreeg als antwoord: 'Ik kan jullie als crew niet helpen, maar ik kan jou een jeep met chauffeur geven en aanstellen tot een medewerker van ons.' Dat leek mij een goed idee.

Ze hadden er te stellen met het Canadese leger en hij legde uit dat, als zij daar naar toe gingen om iets te vragen, bijvoorbeeld om berichten naar Engeland door te geven, zij hen dan beleefd de deur wezen. 'Maar jullie van de Luchtmacht kunnen op meer medewerking rekenen; zeker als jullie je een houding aanmeten dat jullie precies weten wat jullie willen hebben.' Op deze manier werd ik een coördinator voor al dat soort zaken en kon daar werkelijk wel wat voor elkaar krijgen. Om een voorbeeld te noemen: er moesten drie tanks komen. Daarom ging ik bij een depot langs waar rijen tanks stonden. Natuurlijk kon je depots door heel Europa aantreffen waar miljoenen liters benzine lagen opgeslagen, of volop tanks en dat soort dingen die daar ingezameld waren. Dit spul werd niet meer gebruikt, want de oorlog was voorbij. Ik weet niet wat met dit alles is gebeurd. Ik denk dat het verkocht werd aan de hoogst biedende maar het meest was toch schroot. Zo weet ik dat bijna alle vliegtuigen werden verschroot. Maar, ik kreeg die spullen toch van hen.

Ik verbleef niet in een kazerne, maar was ingekwartierd bij een Nederlandse familie. De avonden duurden daar lang en waren erg saai. Ze hadden de radio aanstaan. Helaas ik begreep er geen snars van wat verteld werd. In die dagen had je nog geen TV; dit even terzijde.

Ik had geen boeken bij me maar zij hadden er stapels van; allemaal in het Nederlands. Er waren ook twee kinderen, die toen ongeveer vier en vijf jaar waren, en ik heb ze heel wat voorgelezen en dat vonden ze prachtig.

Er valt nog een leuk verhaal te vertellen. Ik moest nodig twintig tot dertig Duitse legeruniformen hebben. Ik vroeg me af waar ik die in hemelsnaam vandaan moest halen. Alle Duitsers waren nu weg, ze zaten allemaal weer in Duitsland. Mij werd verteld: 'Er zijn een heleboel Nederlanders in Duitse krijgsdienst gegaan, zij hoopten daarmee een goede zet te hebben gedaan want ze dachten voor de winnende kant te hebben gekozen. Maar helaas voor hen, het liep anders. Die zitten nu allemaal in de gevangenis of zijn tenminste ergens opgesloten totdat ze worden berecht en iets met hen gebeurt. Op die plekken kun je uniformen vinden, allemaal opgeslagen in speciale ruimtes. Op zo'n plek zijn wel duizend personen verzameld.' De uniformen lagen daar op stapels; keurig op maat geordend. We sjouwden wat we nodig hadden naar onze jeep, en bonden het daar goed vast.

Iemand vroeg: 'Wil je soms iets speciaals kopen?' Een klein .22 kaliber, glimmend pistool werd te voorschijn gehaald. Hij legde uit dat hij die van een hoge officier had gekregen - een generaal of zo - en die had het in z'n leren

koppelstuk verstopt. Je kon het nauwelijks ontdekken en ook nauwelijks voelen, want het zat achter die leren koppel. Ze hadden er allemaal zo eentje, legde hij uit. Het was hun uiterste manier van zelfbescherming, je kon er maar drie of vier schoten mee afvuren. Voor een paar honderd sigaretten wilde hij dat wel met mij ruilen. Dat was heel redelijk. Er werd in die tijd volop met sigaretten gehandeld, dat was meer gebruikelijk dan in baar geld. Er was volop vraag naar sigaretten. Ik zei dat ik dat pistool eigenlijk niet nodig had maar dat het wel een schitterend aandenken was. Hij vroeg hoeveel sigaretten ik bij me had en antwoordde: 'zo'n stuk of twintig.' Ik rookte toen nog. 'Daarvoor kun je me toch wel wat souvenirs geven?' En dat deed hij, een handvol; onder andere kleine emblemen met een hakenkruis, zo van hun kleren gehaald armbanden met hakenkruizen die speciaal door de Hitlerjugend en dergelijke werden gedragen. Een hele handvol met spullen en dat voor nauwelijks honderd sigaretten. Ik herinner me nog scherp dat ik ook om een helm vroeg. Hij zei: 'wat moet je met een helm?' Ik zei: 'ik wil die als kolenschip gebruiken.' Ik wilde altijd al een Duitse helm als kolenschip. Ik herinner me nog dat mijn vader me altijd vertelde dat hij een kolenschip wilde die gemaakt was van een oude Duitse helm. Op deze manier kon ik er eentje bemachtigen. En gelukkig, hij vond voor mij een exemplaar. Misschien heb je wel eens gehoord van een DUKW. Dat is een bijzonder vervoermiddel dat zowel op de weg kan rijden als op het water kan varen omdat het een schroef aan de achterkant heeft. Achterop zitten ook grote banden. Je kunt die banden leeg laten lopen zodat ze erg slap worden en daardoor meer grip op de modder hebben en als die zo het water ingaat, blijft hij drijven. Er kunnen, geloof ik, ongeveer 30 personen in. Je trekt aan een hendel, en de schroef begint te draaien. Er zitten ook hendels in om te sturen en zo steek je over. Aangekomen aan de andere kant haal je de hendel weer over waarbij de wielen in de modder zakken. Als je helemaal uit het water bent, kun je de banden weer oppompen.

Goed, ik kreeg zo'n voertuig. 'Wil je er een ritje mee maken?', vroeg men mij, en ik zei: 'met zoiets heb ik nog nooit gereden, maar ik zou het best willen.' Ik kreeg als reactie: 'Prima, ga je gang.' Dat klinkt nu raar, maar ze gaven me die DUKW, die drie tanks en nog wat andere spullen. Het kwam niet ter sprake dat ik iets moest tekenen of zoiets. Ik heb ze zo aangenomen. Helaas weet ik niet wat er later mee gebeurd is. Ik heb ze overgedragen en daarmee speelden ze scènes op de rivier, waarbij ze de manschappen uit Arnhem haalden en die rivier overstaken. Ik neem aan dat zij deze voor dat doel gebruikten. Ik ging er maar eens in rijden. Ik had nog nooit een voertuig van deze omvang bestuurd en reed daarmee dwars door Arnhem. Iedere keer als ik schakelde, moest ik dat met de 'double clutch' doen. Ik deed het wel voorzichtig, maar niet op de juiste manier, en de versnellingsbak kraakte behoorlijk. De mensen moeten gedacht hebben dat ik dronken was maar ik reed stoïcijns door.

Dit alles schoot me zo te binnen. Het is allemaal begonnen bij mijn dochter Julie die naar Italië wilde, vervolgens Duitsland aandeed en daarna naar Nederland ging om de dochter van de broer van mijn vrouw te bezoeken (niet van Julie), namelijk Jany Ridout van Hartley. Ze wilden elkaar nog eens graag zien. Ze hebben lekker gekletst waarbij ter sprake is gekomen dat ik in Arnhem was geweest en daar een noodlanding heb gemaakt. Zo is het begonnen. Als me nog iets te binnen schiet, laat ik je dat weten. Ik neem aan dat het goed met je gaat, en dat je doorgaat met je onderzoek. Ik dank je hartelijk, het allerbeste,

Denis Hincks.

P.S.

Toen we werden geraakt maar nog konden vliegen, merkte de radiotelegrafist op dat een scherp rakelings langs zijn been was gevlogen, vervolgens door zijn bureaublad, zonder hem te raken en daarna was verdwenen in de drie radiosets die recht voor hem stonden opgesteld. Hij merkte droogjes op: 'Geen enkele radio functioneert meer, en ikzelf ben ook niet geraakt. Maar ik ben wat geschrokken toen ik dat gat zag. Voor hetzelfde geld had het mij in de edele delen geraakt.' Ik dacht: 'Wat een bofkont. Het had ook zijn bovenbeen kunnen treffen en dat is net zo erg, want daar lopen de grote bloedvaten. Zo had hij kunnen doodbloeden voordat iemand hem had kunnen helpen.'

Tenslotte: een klassieker:



Foto K

Links: E.D.Hincks met een USN instructeur in het midden staand voor een AT-6 Texan zo te zien. De rechtse leerling vlieger, beslist ook afkomstig uit de Commonwealth is onbekend. Locatie: Arizona, USA, 1942

Met dank aan de familie Hincks, Australië, ontvangen in 2010.

Noten

1. The Red Beret, The story of the Parachute Regiment 1940-1945; Hilary St. George Saunders; Michael Joseph, London, 1951
2. Airborne Operations in World War II, European Theater; Dr. John C. Warren, USAF Historical Division, Department of History; Kansas State University, USA, 1956
3. Verliesregister 1939 -1945,
http://www.defensie.nl/media/verliesregister_1944_tcm46-154755.pdf
4. AIR 27/2041/325, ORB 570 RAF Squadron, 18 en 19 september 1944 (National Archives, Kew, Engeland)
5. Operation Market - Garden, Then and Now, Volume I; door Karel Margry; Battle of Britain International Ltd, London, 2002; pagina 315

Noot van de auteur

Een eerdere versie van dit verhaal is gepubliceerd op de website van de Vereniging Vrienden van het Airborne Museum Oosterbeek. Helaas is dat artikel niet meer beschikbaar op die website.