

Verrassend, heel soms vullen praatjes gaatjes

Joop Thuring, Heesch

In een verloren kwartiertje bezoek ik wel eens de website van het Brabants Historisch Informatie Centrum (BHIC) met historische foto's. Een mengeling van plaatjes vooral uit midden en noordoost Brabant kun je zo voorbij laten glijden. Meestal zeggen die je niets, soms een vage herkenning want in die buurt ben je wel eens geweest. Soms een feest van herkenning, een nostalgische situatie waar je nog wat herinneringen en/of achtergronden aan kunt toevoegen. Daar wordt immers expliciet om gevraagd. Zo gaan die foto's, eens opgediept uit een oude schoendoos, breed leven. Een heel enkele keer herken je de kernsituatie maar beschik je nauwelijks over achtergrondgegevens hoewel dat binnen je aandachtsfeer ligt. Meestal geïnduceerd door een voor mij onbekende foto van een vliegtuigwrak of een kruis op een graf ergens in *the middle of nowhere*. Dan ligt er potentieel een humaan historisch drama voor het oprapen.

Een toevalstreffer



Foto: Kranslegging bij twee oorlogsgraven op de begraafplaats in Zeeland (bron: collectie BHIC, fotonummer [BCL4254](#))

Onlangs stuitte ik op deze foto die gemaakt bleek te zijn op het R.K. parochie kerkhof in het dorp Zeeland (N.Br.). Later bleek dat het BHIC meer foto's van dit bezoek elders op hun site had geplaatst. Beide CWGC *headstones* verschillen qua uitvoering lichtelijk van elkaar en geven aan dat we zowel met een lid van de Royal Airforce (RAF) als van de Royal Canadian Airforce (RCAF) te maken hebben. De aandacht van de dames gaan uit naar de Canadees. Aangezien bomen op de achtergrond nog bladerloos zijn (waar te nemen op andere foto's uit die serie) kunnen we dit niet relateren aan 4 mei of 17 september herdenkingen. Het BHIC beschikte bij navraag niet over aanvullende gegevens.



Foto: de beide dames op het kerkhof in Zeeland. Let op de kale bomen op de achtergrond (bron: collectie BHIC, fotonummer [BCL4262](#))

Met enige moeite kon ik ongeveer een naam destilleren of varianten daarop en met die werkhypothese ga je gericht zoeken op het digitale SGLO Verliesregister (VR). Een hit kwam snel boven drijven (advies: ga naar [T4226](#)) en daarmee kon ook het andere graf geplaatst worden; beiden sneuvelen tijdens de 'Market Flights'; operatie Market Garden, tweede helft september 1944. Destijds in mijn 'imprinting' periode met open mond urenlang dat grootse gebeuren in de lucht

gadegeslagen en die impressies blijven je sturen als je niet beroepsmatig bezig bent of andere zaken rond je hoofd zeuren. Het lag in mijn bedoeling nog eens na te gaan wanneer deze fotoserie gemaakt was en navraag te doen wie de personen waren die je er op aantrof. Zouden de beide dames de moeder of vrouw en/of zussen zijn, overgekomen uit Canada?

Weer een toevalstreffer maar... met iets bijzonders



Foto: portret van een Canadese sergeant-vlieger (bron: collectie BHIC, fotonummer [BCL4263](#))

Enkele maanden later zat ik weer eens te neuzen/scrollen op die bewuste site en stootte ik op een andere foto die mij dwong een noodstop te maken. Vermoedelijk een Canadese sergeant-vlieger want ik meende een karakteristieke krul (van 'C') te ontwaren onder de 'wing' boven zijn linker borstzak (op de foto rechts). Dat maakt het onderscheid tussen een vertegenwoordiger van de RAF of RCAF. Een scherpere afbeelding bleek bij navraag bij het BHIC niet aanwezig. De herkomst van deze foto bleek ook onbekend en op de achterkant stonden geen relevante kenmerken was hun antwoord.

[T4226](#) geeft aan als 1^e piloot: P/O D.A. Webb, J/90424, terwijl in het ORB, AIR 27/473, *Work carried out*, van 48 Sqn te vinden valt op de datum 21-09-44: W/O D.A. Webb. In een ander RAF document staat zijn service nummer vermeld als: R115918 maar wel met de notitie: Canadees. Je moet altijd genuanceerd aan de slag gaan en ook over zo'n fluctuerende rangenbarrière heen kijken. Maar er viel nog iets bijzonders op deze foto waar te nemen. Links twee vlekjes mogelijk veroorzaakt door een perforator. En toen floepte ineens een lampje bij mij aan: maar bij die serie foto's gemaakt op dat kerkhof in het dorp Zeeland zaten ook perforator gaatjes. Destijds had ik me opgewonden over het zo weinig respectvolle opbergen van humaan-historische foto's. Die opwinding betaalde nu zijn dividenden uit.

Mijn werkhypothese: die Canadese(?) dames hadden de portretfoto van hun familielid ('David') mee naar Zeeland genomen. Deze zal gemaakt zijn kort na de brevettering van David als sergeant-vlieger maar voordat hij Canada verliet. Al die tijd door hen als kostbaar kleinood bewaard. Die had iemand bij het bezoek van beide dames aan dat dorp in ontvangst genomen en netjes bij de andere foto's van die ontmoeting in zijn/haar klapper opgeslagen. Dit geheel later aan het BHIC aangeboden waar ze, vanwege willekeurige plaatsing op de BHIC foto site, digitaal uit elkaar werden getrokken.

Oral historie, benadering over het 'wie'

De portretfoto, maar met weggesneden *punctures*, naar mijn 'buren' = [Documentatie Groep Volkel](#) (DGV) -opgestuurd met de verzoek of zij deze geallieerde vlieger konden thuis brengen. Het antwoord liet niet lang op zich wachten. Toon van de Wetering herkende de personage, die zat in hun archief. Was ingebracht door wijlen erelid Piet Truren en het betrof P/O D.A. Webb. O.K., met deze informatie werd de vraagstelling oral historisch verantwoord dichtgetimmerd, praatjes vulden de gaatjes.

Black Thursday, 21 september 1944, over het 'wat, waar en hoe'

Het was wijlen Leo Zwaaf, die mij eind jaren zeventiger jaren van de vorige eeuw bijpraatte over de relatief grote aantallen gecrashte RAF transporttoestellen op die bewuste dag (D + 4) in het kader van operatie Market Garden (ga naar [SGLO VR](#) en type in 21-09-44). Hun missie die dag: vanuit de U.K. naar een Supply Dropping Zone (SPD, Hartenstein) ten westen van Arnhem. Daarbij leden ze aanzienlijke verliezen vandaar die sinistere aanduiding. De meeste hiervan werden door afweergeschut opgesteld in de buurt van deze SPD aangeschoten maar een aantal viel op de terugweg ten slachtoffer aan jachtvliegtuigen van de Luftwaffe. Heesch ligt aan de rand van het epicentrum waar die toestellen destijds terecht kwamen.

RAF Dakota KG579

Deze Douglas Dakota Mk III van 48 RAF Sqn, 46 Transport Group, was gestationeerd op Down Ampney (gelegen ten westen van Londen). Basale statistische gegevens kunt u vinden in het VR bij [T4226](#). Bronnen die deze dramatische momenten beschrijven van het toestel en de bemanning vindt u o.a. bij 1, 2 en 3.

Heel in het kort ter oriëntatie: toestel raakt bij Arnhem al in de problemen. Vier RASC despatchers springen in de buurt van Grave uit het toestel gevolgd door twee van de bemanningsleden. Beide piloten blijven achter en storten met hun toestel verticaal naar beneden (4) bij een startbaan van [Fliegerhorst Volkel](#). Toch staan een lid van de RASC en een additionele crew-member genoteerd als

gesneuveld. De oorzaak komt later aan bod. De relevante locaties kunt u vinden op een bijgevoegd topografisch kaartje.



Ooggetuigen

Ik ontmoette twee personen die zich die middag ophielden in die contreien:

- a) Dorpsgenoot Johan van de Steeg, als twaalfjarige schooljongen, met zijn vader op die dag vanuit Oploo naar de [verkeersbrug over de Maas bij Grave](#) gefietst om daar de doortocht van de 'Garden' voertuigen gade te slaan. Fluitende kogels boven zijn hoofd dwongen hem een huis in Nederasselt - op Gelders grondgebied - binnen te vluchten. Recentelijk heeft hij op mijn verzoek zijn impressies van die middag op papier gezet.

INTERMEZZO I

21 september 1944

De bevrijding was op komst. Geruchten dat de geallieerden niet ver meer weg waren was dagelijks nieuws.

En toen waren de Engelsen op doortocht in Grave. Velen gingen er kijken. Zo besloten mijn vader en zijn broer ook naar Grave te gaan. Na enig aandringen mocht ik mee.

We keken er onze ogen uit. Een hele stroom militaire voertuigen trok voorbij. En wat ons zo opviel was de vriendelijkheid waarmee de militairen ons begroetten.

We gingen de brug over want aan de andere kant lagen zweefvliegtuigen en parachutes.

We waren nauwelijks de brug over of er werd flink geschoten door Duitse vliegtuigen die op de colonne doken. De toekijkende burgers renden alle kanten op en zochten dekking. Ik kwam terecht aan de zijkant van de oprit. Toen het even stil was en ik opkeek zag ik mijn vader nergens. Wel zag ik een dorpsgenoot de brug oprijden. En aangezien ik nog nooit in Grave was geweest besloot ik hem te volgen.

We moesten nog een keer schuilen in een gang van een huis omdat de vliegtuigen waren teruggekomen.

Toen ik thuis kwam was moeder meteen in paniek, ' Waar is vader?' Dat wist ik ook niet. Ik had in mijn angst alleen maar aan mijn eigen vege lijf gedacht en was blij heelhuids te zijn thuisgekomen.

Na een hele poos kwam ook vader thuis, heel bezorgd kijkend en toen hij mij zag zei hij: 'Jou neem ik nooit meer mee.' Achteraf kon ik dat heel goed begrijpen.

- b) de jonge beroepsfotograaf Leo van den Bergh uit Oss, een kilometer ten zuiden van Grave langs de Rijksweg Nijmegen - 's-Hertogenbosch bij het kerkdorp Velp (N.Br.), bezig een indrukwekkende fotoreportage te maken over wat zich voor hem op de weg en in de lucht voortbewoog.(5,6) Ook hij zocht dekking voor overvliegende kogels door in een droge sloot te kruipen en moest daardoor uit puur lijfsbehoud zijn professioneel werk voortijdig staken.



Foto: de laatste opname die Leo van den Bergh maakte op 21 september 1944: twee geallieerde transportvliegtuigen waarvan het silhouet karakteristiek is voor een 'Dakota' (bij de Amerikaanse luchtmacht bekend als C-47 'Skytrain'). Helaas kunnen we niet detecteren of het hier gaat om C-47 toestellen bemand door Amerikaanse crews die zojuist bij Driel Poolse parachutisten hebben gedropt of Dakota's bemand door R(C)AF bemanningen die ongeveer een half uur later voorraden hebben uitgegooid bij SPD-Hartenstein (foto: Leo van den Bergh. Bron: Stadsarchief Oss, fotonummer [BCO010371](#))

- c) Ook Prof. Dr. Jan de Quay ziet op die middag bij zijn terugkeer vanuit Nijmegen naar zijn familieverblijfplaats in Beers een vliegtuig neerstorten. Hij spreekt van een Duits vliegtuig

maar mij lijkt dit meer gebaseerd op emotionele gronden dan basale kennis omtrent vliegtuigherkenning.(7)

- d) en nog eentje uit de ter plekke aanwezige 'Garden' hoek. Op dat moment bevond zich daar 'C' Squadron van de Britse Household Cavalry. Een verkenningsseenheid toegevoegd aan het XXXe Britse Corps.(8) Het heeft van oorsprong een nauwe band met het Britse koningshuis - specifiek 'de buitenboel van dat huishouden' - . Het is bovengemiddeld samengesteld met vertegenwoordigers uit de Britse adel; hun strijdkarossen: vierwielige pantserwagens van allerlei types. Gewiekst en een typische Britse hooghartige koelbloedigheid uitstralend doorkruisten ze in paren in de tweede helft van de maand september oostelijk Noord Brabant.

INTERMEZZO II



GRAVE BRIDGE, HOLLAND

Een schets van de artist, Corporal Meade-King, volgens een krabbel in de rechter benedenhoek een impressie weergevend van een frontscene op 19 september 1944. Het onderschrift geeft echter aan dat dit op 20 september zou zijn gemaakt. Als je ter plaatse goed bent ingevoerd, kun je reconstrueren dat het noordelijke oprit naar de brug staat afgebeeld en dat de soldaten dekking zoeken onder aan de westelijke zijde van het talud = Nederasselt. Natuurlijk bewaren de inzittenden van de beide afgebeelde pantserwagens hun kalmte en bestrijden met hun wapens de vijandelijke aanvaller. De vrachtwagens staan met hun neus gericht in zuidelijke richting keurig op de rechter weghelft. Een konvooi {552 Coy, RASC (9) J.T.} van de Guards Armoured Division staat erbij vermeld. Daarvan weten we dat die voor het eerst op donderdag 21 september de stad Oss bezochten om bij de beroemde 'Vleespotten' – lees vleesfabrieken van Hartog en Zwanenberg - proviand op te halen. Troops van C-Squadron begeleidden als bescherming de 'soft vehicles'. Dat deden ze maar al te

graag want sinds twee dagen wisten hun officieren dat in het Philips magazijn aldaar een aanzienlijke voorraad aan spiritualiën, 'gin', lag opgeslagen. Dat is ter plekke uitgelopen op hilarische taferelen tussen lokale verzetsmensen, onverwacht bezoek van Duitsers met dezelfde voornemens, onze geallieerde potentieel dorstige 'Right Honourables', een toegevoegde Franse officier die zijn Citroën en zijn kepie daarbij verspeelde en... de plichtsgetrouwe magazijnmeester.(8)

Kern van de zaak: het afgebeelde laagvliegende jachtvliegtuig, blijkbaar door de Household schutters herkend als Duits, vloog in oostelijke richting met immorele voornemens c.q. bezig deze uit te voeren.

Kroongetuige

Henk Talen van DGV was op de hoogte van deze gerichte naspeuring. Hij stuurde mij spontaan naast andere specifieke gegevens het volgende document toe. Vanwege het unieke qua oorsprong en inhoud geef ik dat integraal door. Helaas, de bewuste brief of een kopie daarvan kon bij navraag bij DGV niet worden achterhaald; wel een getypt transcript.

INTERMEZZO III

CRASH DAKOTA KG579

Brief van Bob Clarke aan zijn broer Douglas
14 October 1944

Beste Doug,
Sorry dat ik je brief zo laat beantwoord, maar ik was zo druk de laatste maand dat ik nauwelijks tijd had om naar Gwen te schrijven. Ik vond uit waar je eenheid was in Normandië, ik landde regelmatig in de buurt maar was nooit lang genoeg aan dek om je te kunnen bezoeken. Jouw kamp moet ongeveer onder het landingscircuit gelegen hebben. Mogelijk dat ik zelfs nu nog over je heen zal vliegen. Ik neem aan dat je nieuwsgierig bent naar mijn doen en laten, dus daar gaan we dan.
Ik ben neergeschoten bij Nijmegen door een groot aantal FW 190's. We waren op de terugweg na het droppen van onze lading (je kunt wel raden waar) en werden aangevallen door ongeveer vijf en twintig van die rotzakken en ik kan niet zeggen dat we terugvochten. Je weet dat wij geen wapening hebben maar we maakten ontwijkende bewegingen en probeerden te schuilen in de wolken. Slechts vier van hen slaagden er in om ons te raken voordat we de wolken bereikten. We stonden in brand maar niet heel erg en zouden hebben kunnen ontkomen als er meer bewolking was geweest!
Tien van hen vonden ons terug raakten ons met twee salvo's, de laatste was erg lang, de kist brandde nu echt en raakte in een oncontroleerbare duik. De vier legermannen die bij ons waren verlieten het vliegtuig zonder problemen net als onze marconist want zij waren al achter bij de deur. Ik had het heel moeilijk om bij de achterdeur te komen omdat het vliegtuig nu in een bijna verticale duikvlucht was. De jagers raakten ons nog twee keer terwijl ik me naar de deur worstelde, op dat moment raakte ik gewond door granaat-

splinters. Ik merkte er niet veel van, alleen steken in mijn been en gezicht en ik dacht er verder niet aan totdat ik de grond bereikte. Toen ik bij de deur kwam kostte het mij heel veel moeite om naar buiten te komen door de G krachten plus dat we op dat moment een snelheid hadden van rond de 300 mijl per uur. Maar toen het mij lukte om mij halfweg naar buiten te worstelen trok de luchtstroming mij verder naar buiten en kwam ik vrij van het vliegtuig. Ik had een duizelingwekkende ervaring omdat ik niet op de normale manier gesprongen was en dus draaiend en tuimelend door de lucht vloog. Ik verloor bijna het bewustzijn maar wist de parachute handle te pakken te krijgen. Ik had mijn chute ondersteboven aan en realiseerde mij dat toen ik hem niet kon openen met mijn rechterhand, maar kreeg het handle te pakken met mijn linkerhand, opende de chute en verloor mijn trouwring tijdens die handeling. Ik voelde hem van mijn vinger glijden maar was te laat om hem te pakken. De chute opende prachtig en ik vond mijzelf terug tussen de 2000 en 3000 voet en het leek of ik stil hing. Ik begon weer te ademen en vroeg mijzelf net af aan welke kant van de frontlijn ik neer zou komen toen ik weer kanonvuur hoorde en zag dat zes van de FW 190's vuurden op twee van onze jongens aan hun parachute! Ik begon de daalsnelheid van mijn chute te vergroten maar natuurlijk waren zij wat sneller dan ik en begonnen op mij te schieten. Ik snap niet hoe zij mij konden missen. Ik zag het mondingsvuur van hun kanonnen toen zij ongeveer 400 yard van mij af waren, ik sloot mijn ogen en trok als een gek aan mijn parachutelijnen waardoor ik heen en weer slingerde en sneller daalde. Misschien dat ik daardoor niet geraakt werd. Ik telde zes jagers toen zij mij passeerden, ik durfde mijn ogen niet open te doen. De tweede keer dat zij mij beschoten maakte ik dezelfde ontwijkende bewegingen en toen zij voor de derde keer kwamen voelde ik een klein beetje meer zelfvertrouwen en dat boosheid mijn paniek verdrong. Ik hield ze goed in de gaten en trok zo hard als ik kon met twee handen aan een parachutekoord, zodat ik naar de binnenbocht van de inkomende jager zwaaide. Ik zwaaide minstens 15 tot 20 voet naar een kant en zag het lichtspoor passeren. Natuurlijk zwaaide ik ook terug en dat kostte mij alsnog bijna het leven omdat ik bijna het vliegtuig raakte toen het mij passeerde. Door de schroefwind klapte mijn parachute dicht en ik viel zo'n 500 voet voordat deze weer opnieuw opende. Dat bracht mij behoorlijk uit mijn evenwicht maar ik was nu wel veel sneller beneden. Terwijl ik een goede landing maakte en mij onttreed van mijn harnas kwamen er vier jagers terug voor een laatste poging mij op de grond te pakken te nemen. Zij moesten heel scherp draaien om mij in het vizier te krijgen en ik rolde weg zo vlug als ik kon, opnieuw naar de binnen bocht. Zij misten mij en ik zag de granaten naast mij inslaan in het gras op ongeveer vijf voet afstand tussen een paar verontwaardigde koeien.

Ik verstopte mijn chute en harnas in een greppel, zij waren te opvallend en probeerde te kalmeren en me bewust te worden van mijn omgeving. Ik merkte dat ik hinkte, het voelde als stijve spieren in mijn dijbeen en ik was ook nog aan het vloeken als een ketter. Ik vond een pad naast het veld waar ik was geland maar het was aan beide zijden geblokkeerd door mensen. Terwijl ik nadacht over wat te doen zag ik een meisje naar me zwaaien bij een boerderij. Ik dacht ik riskeer het en ging naar haar toe. Zij liet mij binnen en ik vond een van de legerjongens die zijn verwondingen verzorgde die veel leken op mijn eigen verwondingen. Zowat het hele dorp verzamelde zich om ons heen en ik vond uiteindelijk een man die een beetje Engels sprak. Ik hoorde van hem dat de Moffen zes en dertig uur geleden vertrokken waren en dat we ons op ongeveer zeven mijl van Nijmegen bevonden en op twee mijl afstand van de hoofdweg waarover ons leger optrok. Ik kreeg hem zover dat hij iemand op de fiets naar de weg stuurde om bij een passerend konvooi een ambulance voor ons te krijgen.

Terwijl wij wachten verbond ik mijzelf. Ik had drie kleine verwondingen in mijn been en een in mijn gezicht. Ik hoorde al vlug dat er slechts zes parachutes waren geteld en dat de kist vlakbij was neergestort. Dat betekende dat de twee piloten gedood waren door kanonvuur of niet op tijd het vliegtuig hadden kunnen verlaten. Het was voor mij al moeilijk genoeg (geweest)! De andere crewleden waren in de buurt geland en ik ging op weg om ze te verzamelen. Ik vond een van de landmacht mannen met verschrikkelijke verwondingen. Zij hadden hem te pakken gekregen terwijl hij aan zijn parachute hing. Hij was bij kennis en leed vreselijke pijnen, we waren niet in staat daar iets aan te doen. Na een half uur overleed hij. Ook een andere landmacht man was geraakt terwijl hij aan zijn parachute hing, hij had negen schotwonden later hoorde ik dat hij het heeft overleefd. De marconist kon ik niet vinden. De ambulance arriveerde en wij werden naar een gewondenhulp post gebracht in Grave, daar hadden zij een ongeïdentificeerd lichaam en zij vroegen mij daar naar te kijken. Het was de marconist, hij zat van top tot teen onder de kogelgaten en ook zijn chute was kapot geschoten zodat hij de laatste 1000 feet als een steen naar beneden was gevallen. Het was verschrikkelijk om te zien maar gelukkig kon ik hem nog identificeren. Ik verliet de landmacht mannen, verborg mijn wonden en vertrok naar de weg opzoek naar een lift naar de basis. Ik kreeg een lift van een jeep, het was een grimmige rit, de weg lag regelmatig onder vuur en afgaande op de flak waren er ook heel veel luchtaanvallen. Gelukkig was dat alles niet al te dichtbij en we bereikten Eindhoven die avond, stijf van de kou en van de gevaarlijke rit. Ik kreeg een bed in een hospitaal, nog steeds mijn wonden verbergend zodat ik terug kon naar de basis om te voorkomen dat de verlieslijst zou worden verzonden. Ik sliep niet die nacht, het geluid van de oorlog was te dichtbij en ik was te nerveus. De volgende

morgen vervolgde ik het liften en had alle geluk van de wereld na het bereiken van het Escaut Kanaal kon mee met een stafauto helemaal tot Brussel. Ik wist waar het vliegveld was omdat ik al diverse keren in Brussel geweest was en ook nog zo gelukkig dat ik direct een vliegtuig terug naar Engeland vond. Ik bereikte mijn basis zeven en twintig uur nadat ik gesprongen was en het lukte mij de verlieslijsten tegen te houden, God dank, als ik een half uur later geweest was had Gwen dat vreselijke bericht ontvangen. Ze hielden mij een paar dagen aan de grond omdat ik het even helemaal gehad had. De röntgenfoto's lieten zien dat ik zeven splinters in mijn been had, aangezien ik er geen last van had konden ze blijven zitten. Ik kreeg zeven dagen ziekenverlof en toen ik terugkwam kreeg ik negen dagen achterstallig verlof. Dit is mijn laatste dag. Ik weet niet wat ik ga doen omdat ik de enige overlevende ben van mijn crew. Misschien stationeren ze mij elders. Ik stop, dit is het laatste vel papier dat ik heb. Pas goed op jezelf en het allerbeste, ik hoop je snel weer te zien!

Bob

Brief in okt. 2015 ontvangen van nabestaanden van Robert Clark bij hun bezoek aan de Traditiekamer op vliegbasis Volkel.

VERTALING:

Cor Ratering/Traditiekamer "Typhoon".

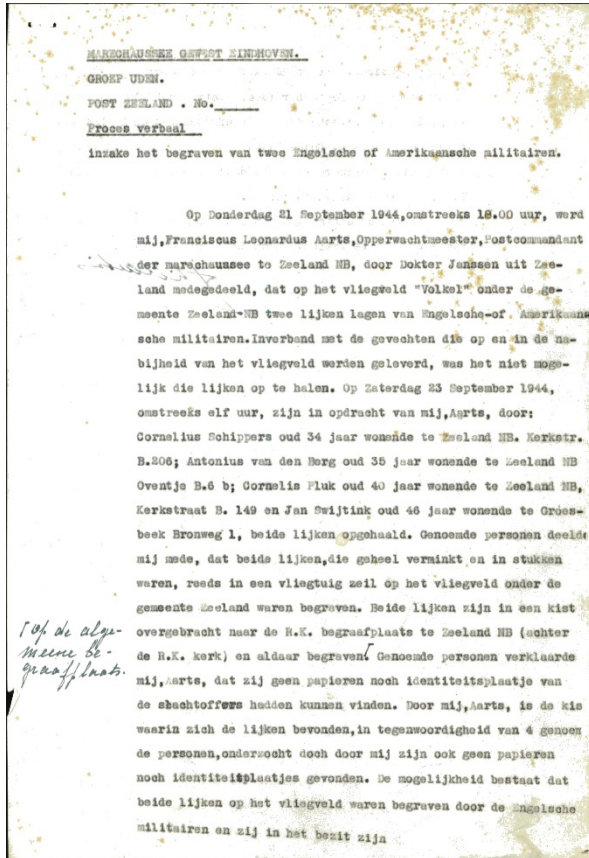
Oorlogsmisdaden, hoe kun je je zo verlagen?

Deze beschreven gerichte herhaalde aanvallen zijn geen vorm van doodslag maar... met opzet en bedoeld tot het vermoorden van weerloze personen. Helaas, al bungelend in de lucht kunnen zij niet als zieken, gewonden of krijgsgevangenen worden aangemerkt zoals beschreven in de Conventie van Genève. Die bescherming hebben zij niet, maar nationale wetten en het begrip 'medemenselijkheid' moet toch ieder mens in een ontwikkeld land met zich meedragen? Niet één, maar blijkbaar minstens zes Luftwaffe piloten hebben hun groter verband op die dag verlaten en zijn opzettelijk deze moordpartijen aangegaan. Op dat moment waren er in die contreien nog meer Dakota's in de lucht om zich daarop te richten bij het uitvoeren van hun opdracht. Wat zou de aanleiding hiervoor kunnen zijn geweest? Heeft er niet één piloot het lef gehad zijn kameraden aan te spreken dat ze aan het schieten waren op wapenbroeders, weliswaar van tegenstanders, maar die toch over vergelijkbare opleiding en achtergronden/gevoelens beschikten? Op dat niveau heb je toch geleerd genuanceerd te denken? Ik vermoed dat als hoofdoorzaak kan worden aangemerkt dat de hoogste in rang recent bericht heeft gekregen dat bij een bombardement daarbij een deel van zijn familie is omgekomen; een primitieve reflex: wraakgedachte. De mogelijkheid die ten uitvoer te brengen

diende zich onverwachts aan. Hij sleurde verschillende blijkbaar kritiekloze kameraden mee in die verwerpelijke aanpak.

Die donderdag werd hiermee nog zwarter dan we destijds dachten.

P.S.: Nog een additioneel humanitair gaatje te vullen



Een medewerker van het BHC maakte mij na indienen van het manuscript attent op een relevant archiefstuk in hun beheer. (10) Dit betreft het proces-verbaal dat de Opperwachtmeester van de Marechaussee in Zeeland, dhr. Aarts opstelde op maandag 25 september 1944.

Hij verklaarde hierin dat hij op donderdag 21 september rond 18.00 van dokter Janssen uit Zeeland informatie kreeg dat er op vliegveld Volkel twee lijken waren van Engelse of Amerikaanse nationaliteit. (Hoe die informatie al binnen enkele uren tot die lokale arts kwam is mij een raadsel, immers dat gebied lag in een onoverzichtelijke frontgebied; J.T.). Aarts verklaarde dan ook dat er in dat gebied gevochten werd en besloot die lijken niet te gaan ophalen. Hij wachtte hiermee tot zaterdag 23 september rond 11.00 uur toen hij blijkbaar vier personen bereid vond om die zware klus elders maar binnen de gemeente grens uit te voeren. De lezer moet zich hierbij realiseren dat op die dag in die contreien drie Britse militairen (van het 5e

Battalion, Coldstream Guards, Guards Armoured Division) sneuvelden. Deze uitzonderlijke daad om het directe oorlogsveld in te gaan voor dit nobele doel verdient om de namen door te geven die in dat proces verbaal staan vermeld: C. Schippers, A. van den Berg, C. Fluk (uit Zeeland) en J. Swijntink uit Groesbeek. Allen van middelbare leeftijd, hun beroep of burgerlijke status werd niet vermeld, noch dat ze over een vervoersmiddel beschikten.

Ze troffen aldaar de deerlijk verminkten lijken aan onder een zeil die ze in één kist legden. Er werden geen papieren of identificatie plaatjes aangetroffen. De kist werd naar de R.K. begraafplaats in Zeeland overgebracht waar Aarts persoonlijk nog onderzocht heeft naar mogelijke bescheiden voor nadere identificatie van beide gesneuvelden, helaas. Dat heeft pas een jaar later plaats gevonden door Britse specialisten.

Bronnen

1. <https://www.tracesofwar.nl/persons/46001/> en <https://www.forces-war-records.co.uk/records/2818406/pilot-officer-david-arthur-webb-canadian-army-royal-canadian-air-force/>, geraadpleegd 8 februari 2022
2. *Vliegen en vechten bij de Maas, 1940-1945*; Boeijen, Wim, Van Gruting, 2004
3. *Mijn jeugd in de oorlogstijd en andere verhalen*; W.F.J. Boeijen, eigen uitgave, 2014
4. Circumstantial report of Dakota III K.G. 579, d.d. 7th October 1944, signed by Wing Commander, Commanding No. 48 Squadron R.A.F., via John A. Homes, U.K., september 2020

5. 'Bedenk dat hier iets is gebeurd'... maar nu onder een loep bekeken.; Joop Thuring, *Bulletin AIR WAR 1939-1945*, nummer 367, mei 2016
6. Nog een vaderlandse ooggetuige maar dan een vliegende; Joop Thuring, *Bulletin AIR WAR 1939-1945*, nummer 369, augustus-september 2016
7. Dagboek Jan de Quay, [digitaal te raadplegen op de website van het BHIC](#)
8. *The Household Cavalry at War; Roden Orde*, Gale & Polden Ltd, Aldershot, 1953;
9. http://warlinks.com/armour/8th_armoured/chapter_4.php, geraadpleegd 8 februari 2022
10. BHIC, Toegang 7631, Gemeentebestuur Zeeland, 1929 – 1970, [inventarisnummer 411](#), scans [33 en 34](#)