MINISTORY

CHAUFFEUR OP EEN MORRIS-COMMERCIAL C8/AT Mk III

door Tom Henney

No. 51

Bijlage bij Nieuwsbrief No. 63, augustus 1996

Het onderstaande verhaal bevat herinneringen die Tom Henney, in september 1944 als chauffeur ingedeeld bij 2nd (Oban) Airlanding Anti-Tank Battery (4th Parachute Brigade), in 1984 aan het papier toevertrouwde.

Als onderdeel van de 4e Brigade waren wij voorafgaande aan operatie Market Garden gelegerd in de tenten van het doorgangskamp op het vliegveld Tarrant Rushton. Onze Battery bestond uit E, H en G Troop, elk met vier zesponder-kanonnen, en F en X Troop, ieder voorzien van vier zeventienponders. Mijn functie was kanonnier/chauffeur van het vierde 'gun-team' (stuksbediening) van X Troop, die bestond uit Sergeant Horace (Nobby) Gee, Bombardier T. Aldersley, Lance Bombardier J. Mills, en de Gunners T. Kemp, G. Williams, G. Hurdman en Simon Smith. Op zondag de 17e was het laden klaar in de wetenschap dat de eerste groep weg was, en schreven we onze laatste brief naar huis. Toen naar bed in een poging nog wat slaap te krijgen, niet wetende wanneer, waar en of we ooit nog weer zouden kunnen slapen.
Maandag 18 september gingen we weer terug naar het vliegveld voor de laatste voorbereidingen aan de Hamilcar (glider) die onze zeventienponder, de Morris-truck en een motorfiets bevatte.
Op de zijkant van het zweefvliegtuig was met grote letters de naam 'Blondie' gekalkt, het kleine N.A.A.F.I. meisje met wie ik in het kamp bevriend was geraakt, en veel avonden, wanneer het kamp afgesloten was, langs de omheining gewandeld heb. Er werd hard gejuicht toen Blondie in eigen persoon langskwam om me gedag te kussen voordat we opstegen. [1]
Voor het opstijgen ontmoetten we onze gliderpiloten, Sgt. Jock King en Sgt. Sidney Dadd. Ook de piloot van ons sleeptoestel arriveerde, een kleine Welshman, die bijna een hartaanval kreeg toen hij in de Hamilcar keek en schreeuwde: 'Tjeeminee, we krijgen deze troep nooit van de grond.' Kijkend naar de zweefvliegtuigen die opstegen, dachten wij dat ook. Terwijl iedere combinatie aan het eind van de baan in de diepte verdween, scheen het een heel lange tijd te duren voordat zij weer omhoog kwam.
Tenslotte was het onze beurt. Wij stegen op, en voegden ons bij wat de meest gigantische luchtvloot aller tijden leek te zijn. Ik herinner me dat ik in de bestuurdersstoel van de Morris zat, en dat gaf mij een goed

Met Tom Henney achter het stuur van zijn Morris rijdt de vrachtwagen, met daarachter het niet zichtbare 17-ponder anti-tankkanon, over de Utrechtseweg in de richting van Oosterbeek. De exacte locatie is niet duidelijk, en de datum 19 september 1944.
(film Imperial War Museum, Londen; stills-collectie Voskuil)

zicht op wat er gaande was. Het was een mooie dag, en in mijn gedachten zie ik het landschap dat beneden ons voorbij gleed. Een prachtig gezicht op The Wash, en dan de Noordzee, die naar het scheen wemelde van de reddingsboten.
In de lucht droegen jachtvliegtuigen hun steentje bij als vliegende koeriers, en kruisten hoog boven ons ons pad. Een indrukwekkend gezicht waren de Waco's van de Yanks op weg naar Nijmegen en Eindhoven. Mijn volgende herinnering betreft een eenzame Horsa-glider op een klein eilandje voor de Hollandse kust. Het leek er niet op of hij daar geland was, maar meer of hij daar als een stuk speelgoed was neergezet. Kort daarna passeerden wij de kust. Er waren wat flitsen van afweergeschut, maar die veroorzaakten geen moeilijkheden. Wij kwamen binnen op 3000 ft. en werden losgegooid. We cirkelden naar de landingszone en landden zonder vijandelijke tegenstand. [2]
Eenmaal op de grond, was iedereen druk bezig kettingspanners en kettingen weg te halen, de neus van de Hamilcar te openen en voorbereidingen te treffen om uit te laden. Er werd wat met lichte wapens geschoten, maar het was niet speciaal op ons gericht. Vervolgens kreeg ik de order: 'Drive on'. Dus startte ik de vrachtauto en reed vooruit, maar ik had nog maar een halve meter gereden of de voorkant van het voertuig hing in de lucht en bleef op het chassis hangen. De rijgoten waren niet aangebracht. Ik zette de motor af, en verhielp het euvel. Toen ik de motor weer wilde starten, deed hij het niet; geen sprankje leven. Dat was een ramp, want ik had nooit een startslinger gekregen. Ik moest dus twee- à driehonderd meter over de landingszone rennen om er een te lenen. De motor startte met een halve draai van de slinger, en gaf vervolgens nooit meer enige moeilijkheid gedurende de rest van de operatie.
Wij waren toen in staat het kanon uit te laden en weg te rijden. We werden begeleid door een para-officier, die zei: 'Tot zover lijkt het net een oefening.' Ik nam aan dat hij hier al 24 uur was en wist waar hij over praatte. Na 40 jaar is het moeilijk de gebeurtenissen in de juiste volgorde te herinneren, maar ik heb nog een duidelijk beeld voor ogen van de landingszone met vernielde gliders, die zo goed als mogelijk was werden gelost, en onbeschadigde zweefvliegtuigen, waarvan de staartdelen waren verwijderd om ze uit te kunnen laden.
De eerste middag, avond en nacht zijn vaag. De tijd scheen te worden doorgebracht met rondhangen in de bossen. Ik herinner mij niet dat wij ons die nacht hebben ingegraven en ik geloof dat wij werkelijk wat geslapen hebben. Onze twee glider-piloten hadden zich voor de komende 48 uur aangesloten bij de geschutsbemanning, voordat zij naar verwachting zouden worden gerepatrieerd naar hun eenheid in het Verenigd Koninkrijk. Zij hadden 6th Airborne Division in juni naar Normandië gebracht, en de eerste dag van onze operatie konden zij het niet nalaten ons te vertellen hoe erg D-day was vergeleken bij dit peuleschilletje. Een gedachtengang die al heel gauw drastisch gewijzigd moest worden.
De volgende dag (dinsdag) passeerde ons team een overweg, mogelijk in Wolfheze, waar we onze eerste dode Duitser zagen die tegen een hek langs de spoorbaan hing. Rond deze tijd is het ook weer een beetje vaag in mijn geheugen, maar volgens mij trokken we verder naar de noordkant van de spoorlijn, op weg naar de stad en de brug, ter ondersteuning van een parachutistenbataljon. Wij groeven ons kanon in langs de kant van de weg, en onszelf in de berm. Ik kreeg de snelst gemaakte loopgraaf gedurende de operatie tot dusver op mijn conto, en daarvoor had ik dankbaar gebruik gemaakt van een uitstekend stuk Duits gereedschap.
Vanaf deze plek bestreken wij het gebied dat bestemd was als landingszone voor de gliders van de Poolse Brigade (Johannahoeve), die dezelfde dag zouden aankomen. Op het moment dat zij arriveerden, brak de hel los. De gliders werden als het ware uit de lucht geschoten. Dat veel van de Polen de landing overleefden, blijft tot op de dag van vandaag een mysterie. [3]
Nauwelijks bekomen van dit debâcle zagen we het trieste schouwspel van een daarop volgende bevoorradingsvlucht, waarbij spitsroeden werden gelopen tussen het Duitse afweergeschut en jagers, om de ondersteunende uitrusting te droppen. Dit was een aanblik om nooit te vergeten. In de deuren van de vliegtuigen die in deze hel vlogen, stonden de despatchers, zo leek het, kalm de manden naar buiten te duwen. Zelfs als hun vliegtuig in brand stond en gedoemd was om neer te storten. Toen deze operatie ten einde liep, kwamen grote groepen para's voorbij de positie van ons kanon, die terugliepen in de richting van Wolfheze. Onwetend bleven wij waar wij waren, en het duurde even voordat wij ons realiseerden dat zich niemand meer vóór ons bevond. De parachutisten waren teruggetrokken zonder ons te vertellen wat er aan de hand was. Er werd besloten dat ook wij terug zouden gaan, dus werd het stuk geschut vastgehaakt aan de truck. Wij volgden de weg in westelijke richting tot we bij een open plek in het bos kwamen. Hier troffen we de para's aan in een complete wanorde, met ik geloof Brigadier Hackett in hun midden. Hij droeg een rode baret in plaats van een helm, en hij sloeg zichzelf met zijn stok tegen een been. Hij probeerde het moreel van zijn troepen te herstellen en hen opnieuw in een gevechtspositie te brengen. De weg terug naar Wolfheze werd links begrensd door de hoge spoordijk en rechts door een open terrein, dat vanuit een bos aan de noordkant door de Duitsers onder vuur werd genomen. Men besloot dat de parachutisten en de artillerie-eenheden de spoordijk zouden oversteken, uit het zicht van de Duitsers aan de overzijde van het veld. Een paar jeeps en trailers, en een 17-ponder hadden op die manier getracht te ontsnappen, maar absoluut zonder succes. Dus werd toen besloten dat de paar brencarriers en mijn 17-ponder en vrachtauto zouden proberen het open terrein over te steken, en te ontkomen via de spoorwegovergang bij Wolfheze.
Een van de brencarriers werd bestuurd door een para met wie ik bevriend was geraakt op Tarrant Rushton, maar wiens naam ik mij niet meer kan herinneren; en die de slag niet heeft overleefd, geloof ik. Hij zei: 'Vooruit, we zullen jullie aan de overkant krijgen'. Dus zetten wij ons in beweging, hoofden naar beneden, alleen opkijkend om de richting te bepalen. Ondanks behoorlijk wat tegenstand bereikten we de overkant, staken de spoorweg over, en voegden ons

bij onze kameraden zoals gepland was.
Toen we de weg naar Oosterbeek volgden, filmde een journaal-camerateam ons toen we voorbij trokken, en ik zei: 'Zij zullen dit het thuisfront laten zien als "Onze zegevierende troepen in opmars in Holland", nadat we juist het ergste pak slaag van ons leven hebben gehad en volop aan het terugtrekken zijn'.
Ik kan me de gebeurtenissen omstreeks deze tijd niet goed herinneren, behalve één incident dat ik niet in de juiste context kan plaatsen. Wij trokken voorwaarts in kolonne in de richting van de gevechten, toen we om de een of andere reden moesten stoppen. Ongeveer 200 meter voor ons zwenkten en doken jachtvliegtuigen, en bestookten de grondtroepen. Sidney Dadd, de gliderpiloot, zei met enige trots tegen mij: 'Dat is luchtsteun voor jullie, dat is onze RAF'. Op dat moment maakten de jagers zich los en vlogen op de kolonne af, bestookten ons, en toen pas zagen wij het zwarte kruis van de Luftwaffe. Onnodig te zeggen dat we onze conversatie voortzetten onder de truck, die geladen was met munitie voor de 17-ponder, en dus bepaald geen goede keus was als een toevluchtsoord. Mijn volgende redelijk duidelijke herinnering is dat wij een park met bomen indraaiden. [4]
Dit zou, hoewel we dat toen natuurlijk niet wisten, de laatste positie van ons kanon worden. We bestreken een toegangsweg naar Oosterbeek. Het geschut stond langs de weg en wij groeven ons aan beide kanten daarvan in. Wij bevonden ons op redelijk zanderige grond, en naarmate de slag voortwoedde, werden de loopgraven dieper en breder zonder enige krachtsinspanning van ons. Het kwam louter door het trillen van mortier- en andere granaten. Ik deelde mijn loopgraaf met de twee gliderpiloten, die langzamerhand een permanent onderdeel van het gun-team waren geworden. Dit duurde tot Jock King een granaatscherf in zijn long kreeg. Wij moesten hem naar de Regimental Aid Post (R.A.P.) brengen, in de kelder van een van de laatste huizen achter onze linies. [5]
Op een gegeven moment ging ik naar een put om water te halen, in een mooie bosachtige omgeving. Na een paar dagen van non-stop aanvallen met lichte wapens en mortieren van allerlei soorten en kaliber waren de bomen kaal, troosteloos en onherkenbaar. De hele omgeving lag bezaaid met takken en bladeren.
Omstreeks die tijd verloren wij het contact met onze artillerie-afdeling, en we schenen een zelfstandig opererende eenheid met één kanon geworden te zijn. Onze enige verbinding met hen was een dagelijks bezoek van Captain Barron, die ons nieuws bracht over hun activiteiten. Het leek erop alsof ze als straatvechters optraden, omdat zij op een bepaald ogenblik geen geschut meer hadden. Hij vertelde mij over de dood van Gunner Wilf Howard, die een van mijn beste vrienden was sinds de trainingsdagen in Scarborough.
Na 40 jaar is het nog steeds moeilijk de gebeurtenissen in de correcte volgorde te plaatsen. Op een gegeven moment kwam de 17-ponder in actie: een Duitse tank, uitgerust met een vlammenwerper, werd uitgeschakeld. De man achter het kanon werd door een granaatscherf gewond en uit zijn zetel getild. Dit kan George Hurdman geweest zijn. Hij werd vervangen door George Williams.

Mij staan nog een aantal zaken bij. Het voortdurende gehuil van mortier- en brisantgranaten. De Duitse luidspreker die ons toeriep ons over te geven; we waren omsingeld en hadden geen hoop meer te ontsnappen. We maakten thee in een bruine, geëmailleerde mok op een (brand)spiritustablet op de bodem van de loopgraaf. Af en toe hoorden we de granaten van het Britse Tweede Leger over ons heen fluiten, en dat gaf ons enige hoop en steun. Ik schreef een parodie op 'My little grey home in the West', en dat ging als volgt: 'In my little dug-out in a trench, Where raindrops continually drench, And I often brew up in my little brown cup, Though the stove makes a terrible stench...' Dit had nog twee coupletten, maar die herinner ik mij niet meer. Ik weet nog wel dat het gun-team dacht dat ik een (shell) shock had opgelopen, maar dat was niet zo. Elke dag controleerde ik of mijn Morris-vrachtauto het nog deed, klaar voor het vertrek dat nooit zou komen. Aan de radiator was een houten model van een zwart-witte kat vastgemaakt, die onze mascotte was. Hij heeft hij zijn taak uitstekend vervuld.

Nijmegen, 26 september 1944. Tom Henney behoort tot de gelukkigen die in de afgelopen nacht wisten te ontsnappen. Hij staat tussen twee mannen met een deken om hun benen, en is herkenbaar aan het embleem van de Royal Artillery op zijn baret.
(foto Imperial War Museum, Londen; No. BU 1130)

Wij hadden met niemand radiocontact en waren voor informatie afhankelijk van de dagelijkse bezoekjes van Captain Barron, maar het was duidelijk dat de operatie slecht verliep. Wij zaten vastgepind door een in aantal oppermachtige vijand, het aantal doden in de tuin van de R.A.P werd met de dag groter, en het leek er niet op dat we over land of door de lucht ontzet zouden worden. [6]
Toen besloten was dat we moesten terugtrekken over de rivier, vond ik dat we beter af zouden zijn met

doorvechten, omdat we op die manier meer kansen zouden hebben. Het besluit stond echter vast. We moesten onze voertuigen onklaar maken, en het afvuurmechanisme (sluitstuk) uit de kanonnen halen. Als een dief in de nacht zouden we wegsluipen, sokken over onze laarzen dragend om het geluid te dempen, ons bij andere groepen aansluiten en witte linten volgen die door glider-piloten eerder gespannen waren, elkaar vasthoudend aan het jack van de man voor ons.
Toen de vertrektijd van 21.00 uur naderde, haalde ik de rotorarm van de truck, die nog steeds gebruikt kon worden ondanks de granaten en het vuur van lichte wapens. Ik speelde met het idee om een granaat aan de koppeling vast te maken, maar ik zag ervan af toen ik bedacht dat het later wel eens een Britse soldaat zou kunnen zijn die probeerde de vrachtauto te starten. Tom Kemp haalde de mascotte van de grill, en Sergeant Gee verwijderde het sluitstuk van de 17-ponder. We waren klaar om weg te gaan.
Het weer was gruwelijk, met hevige regens, wat misschien geholpen heeft om de Duitsers te misleiden over wat er aan de hand was. Het maakte de omstandigheden van de troepen echter erg miserabel. We begonnen ons in de richting van de rivier de Rijn te begeven, de linten volgend en begeleid door gidsen, als dat noodzakelijk was. Er was wat Duits machinegeweervuur, dat op vaste linies opereerde en dat er de oorzaak van was dat wij regelmatig in de modder moesten duiken. Toen we dichter bij de rivier kwamen, leek het of wij met het gezicht naar beneden door de modder moesten kruipen. Ik herinner mij nu dat ik leden van onze Battery tegenkwam. Twee namen van hen schieten mij te binnen, Bill Pawsey en Pop Parfitt, beiden oudere mannen. Geen van beiden zag ik ooit terug.
Als een extra gids naar het evacuatiepunt bij de Rijn, vuurden twee Britse machinegeweren lichtspoormunitie op vaste punten, de richting aangevend die wij moesten gaan. Duitse lichtkogels verlichtten de hele omgeving naar het scheen, en onze bewegingen trokken Duits vuur aan, want het mortiervuur was bijzonder zwaar op de weg naar de rivier. Dood vee bezorgde ons af en toe een schuilplaats; de beesten lagen op hun rug met de poten in de lucht, en ik herinner mij dat ik naast zo'n dood dier lag en bad dat ik niet gewond zou raken. Liever nog zou ik meteen sneuvelen. Er waren veel doden en gewonden, maar de orders waren hen te laten liggen. Dat heb ik ook gedaan met een man die naast mij geraakt werd, maar het stuitte mij tegen de borst. Kort daarna kwam ik een andere man tegen, die gewond was aan beide benen. Dit keer kon ik hem niet achterlaten. Ik sleepte hem met mij mee, kroop met hem op mijn rug over de laatste stukken modder, en was in staat om hem in een van de reddingsboten te krijgen. Ik hield hem gezelschap tot hij werd opgevangen door hospikken op de zuidelijke oever. Ik voelde dat ik mijn zelfrespect terugkreeg dat ik verloren was bij het achterlaten van de eerste gewonde die in de modder lag.
De tocht over de rivier is nu een erg vage herinnering. De noordelijke oever was een waar hellevuur van lichtkogels en exploderende mortiergranaten; alles reflecterend in het water. De canvas-boten, bemand door Canadese Royal Engineers, schenen erg fragiele en luidruchtige vaartuigen, met hun buitenboordmotoren waarvan je voelde dat zij de aandacht trokken van mensen die mijlen ver weg waren. Op de zuidelijke oever was het duisternis en vrede, met hulpvaardige handen, klaar om je verder op weg te helpen. Vanaf de rivier liepen we, degenen althans die in staat waren, naar een boerderij in het dorp Driel, en daar in een schuur kregen we twee sigaretten en een sigarettenblikje vol thee met een scheut rum. Omdat ik niet rook, gaf ik mijn sigaretten aan Ken Lawford, een knul uit Yorkshire, en hij gaf mij zijn rantsoen rum. Het resultaat daarvan was zo afschuwelijk dat ik daarna dat vocht nooit meer heb aangeraakt. Na dit alles gingen we aan boord van een DUKW (amfibievoertuig) voor het volgende deel van de tocht naar Nijmegen. Wij waren nog niet ver gekomen toen het gevaarte in een grote sloot of greppel omsloeg. In het daarop volgende gedrang ging iemands stengun af, maar dit veroorzaakte gelukkig geen slachtoffers. De rit werd succesvol volbracht in een ander voertuig. In Nijmegen werden we ingekwartierd in een school, waar ik persoonlijk sliep als een os, onbewust van het vijandelijke vuur dat schade bracht aan het gebouw. Slechts twee dingen herinner ik mij van het korte verblijf in die stad. Het eerste is dat ik gefotografeerd werd buiten de school; een afdruk verscheen in het boek 'Een brug te ver', en ook hangt er een in het Airborne Museum 'Hartenstein' in Oosterbeek. De tweede herinnering betreft het schoonmaken van mijn geweer. Teneinde de loop daarvan gemakkelijker schoon te maken, liep ik om het schoolgebouw heen naar de achterkant, passeerde alle voertuigen die daar geparkeerd stonden, stopte een kogel in de kamer en vuurde in de zachte grond. Onmiddellijk was er een toeloop van mannen om uit te zoeken wat er was gebeurd. Blijkbaar hadden ze mij eerst zien langskomen met het geweer, en toen zij een schot hoorden, dachten zij dat ik mijzelf had doodgeschoten.
Later die dag vertrokken wij per TCV (Troup Carrying Vehicle) door de 'corridor' naar het zuiden, naar de stad Leuven in België. Hier bleven wij een paar dagen in een school voordat we door de Amerikanen werden teruggevlogen naar Boston in Lincolnshire.

NOTEN van de redactie

Vergelijk dit verhaal met de ervaringen van George Hurdman, die verteld worden in Ministory No. 10 (bijlage bij Nieuwsbrief No. 21 van februari 1986).

1) N.A.A.F.I. = Navy, Army and Air Force Institutes (kantinedienst van de strijdkrachten/legerkantine)

2) Landingszone X, ten westen van de Telefoonweg.

3) Nader onderzoek naar de Poolse landing op Johannahoeve heeft uitgewezen dat het zeer onwaarschijnlijk is dat meer dan één glider (van de 26) door Duits vuur is neergestort. Zie ook: 'Poolse Para's op de Johannahoeve, dinsdag 19 September 1944' door Geert Maassen. In: 'Arnhem De Genoeglijkste', maandblad van de Arnhemse oudheidkundige vereniging Prodesse Conamur, september 1994.

4) Sonnenberglaan hoek Utrechtseweg, ten noordwesten van 'Hartenstein'.

5) R.A.P. = regimentsverbandpost.

6) Captain Peter R.M. Barron staat in de Roll of Honour vermeld als vermist sinds 26 september 1944.