

# MINISTORY

## MET EEN STIRLING NAAR ARNHEM

door David Lewis

No.

45

Bijlage bij Nieuwsbrief No. 57 / februari 1995

Toen de 50e herdenking van de Slag om Arnhem naderde, kwamen bij mij de herinneringen boven aan enkele van de missies die ik als bemanningslid van een vliegtuig meemaakte. Met behulp van aantekeningen die ik 50 jaar geleden maakte, kan ik me, hoewel wat wazig, de operaties voor de geest halen waarvan ik als staartschutter deelnam.

Dinsdag 19 september 1944 staat zeker voor altijd gegrift in het geheugen van elk nog levend bemanningslid van 299 en 196 Squadron, en ook van de andere squadrons van 38 Group van de Royal Air Force. Deze datum staat symbool voor de eerste zeer slechte dag tijdens onze vluchten boven Arnhem, waarbij we de ene keer als sleeptoestel voor zweefvliegtuigen fungeerden, en de andere maal voor de bevoorrading zorgden. Mijn mede-bemanningsleden en ik vlogen in Stirlings van "A" Flight, 299 Squadron, en we maakten vier missies mee (de 1e, 2e, 3e en 5e dag) vanaf het vliegveld Keevil in Wiltshire.

Voorafgaand aan de invasie van Nederland had het grootste deel van ons werk bestaan uit het bij volle maan droppen van agenten van de S.A.S. (Special Air Service) ter ondersteuning van de Maquis (het Franse verzet), bevoorradingsmissies, af en toe gewone bombardementsvluchten tijdens perioden dat er geen volle maan was, en het ietwat saai oefenen met het slepen van zweefvliegtuigen boven Engeland. Het laatste gebeurde evenals het droppen van parachutisten meestal boven Salisbury Plain. Alle S.O.E. (Special Operations Executive) operaties werden in code in ons logboek geschreven. De code-naam voor de Arnhem-missies was uiteraard Market Garden.

De eerste indicatie dat grootse plannen waren gemaakt, vormde de afkondiging dat niemand het

kamp meer mocht verlaten. Een gebruikelijke veiligheidsmaatregel wanneer belangrijke en grootschalige acties stonden te gebeuren. Hetzelfde vond plaats voorafgaand aan de invasie in Normandië.

Op zondag 17 september 1944 kregen we vroeg in de ochtend instructies, en de beoogde landingszones voor de zweefvliegtuigen werden aangeduid. Kort daarvoor gemaakte luchtfoto's gaven een duidelijk beeld van het terrein.

Om 10.35 uur lokale tijd vertrokken we in een constante stroom. Met gliders werden duizenden mannen en hun voorraden naar Arnhem vervoerd.

Binnen een half uur waren we getuige van een tragisch ongeluk. Kijkend naar een andere Stirling die een zweefvliegtuig sleepte, ongeveer 200 voet (60 meter) beneden ons aan de rechterzijde, zagen we plotseling dat de staart van de glider losraakte. Het toestel tolde in twee delen naar de aarde, en toen deze neerkwamen, was er een geweldige explosie! De Stirling vloog gewoon verder met een stuk sleepkabel achter zich aan. De aanblik van dit alles had een ontuchtterende werking op ons vijven! <sup>1)</sup>

We vlogen verder en gaven onze zweefvliegtuig-vrienden een redelijk comfortabel ritje tot we de kust bereikten. Wat toen gebeurde, is nog steeds onduidelijk, maar plotseling was sprake van hevige turbulentie en binnen enkele seconden raakte onze glider los. Later hoorden we dat de zweefvliegtuigpilot een veilige lan-

ding had gemaakt.

Dit betekende het einde van onze missie van die dag en we keerden terug naar onze basis. Wij hadden het gevoel een beetje gefaald te hebben, maar de verslagen van de overige bemanningen waren alle positief. De eerste rapporten deden vermoeden dat deze invasie van Nederland een succes beloofde te worden. Hoe anders zou het uitpakken! We hadden nog geen idee dat de namen Arnhem, Oosterbeek en Nijmegen



*Zondag 17 september 1944, vliegveld Keevil. De bemanning van Stirling LK-544 van 299 Squadron poseert met de twee piloten van het zweefvliegtuig dat die dag naar Arnhem moet worden gesleept. Van links naar rechts: W/O A.G. Brown, piloot; F/Sgt N. Ledward, radio-telegrafist; F/Lt L.N. Bussey, navigator; Sgt J.D. Firth, boordwerktuigkundige; W/O J.W. Eady, bommenrichter; W/O D.T. Lewis, staartschutter, en de twee gliderpiloten. Van de laatste weten we de auteur slechts één naam: Ted Legg. David Lewis zou graag in contact willen komen met zijn voormalige kameraden. Wie helpt?*  
(foto: collectie David Lewis)

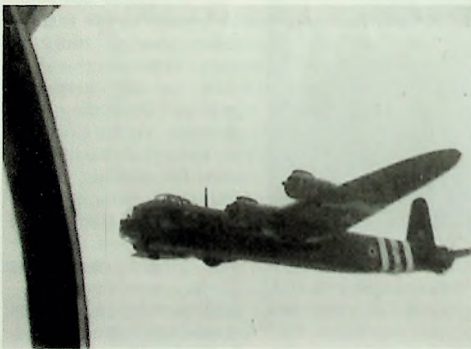
ons voor de rest van ons leven bij zouden blijven.

De volgende dag, 18 september, verliep onze vlucht, weer met een zweefvliegtuig, veel beter. Na een rustige overtocht, haakte onze gliderpiloot af en zette het toestel veilig op de landingszone. Nu kwam de Flak voor het eerst in actie, maar niet al te dicht bij ons vliegtuig, met uitzondering van één nogal luidruchtige knal.

Toen we op Keevil waren teruggekeerd, kregen we wat berichten door die erop duiden dat niet alles naar wens verliep. Andere bemanningen meldden een aanzienlijk minder rustige vlucht dan wij hadden meegemaakt. We hadden geen kennis van twee Duitse tankdivisies die de oorzaak zouden zijn van de dood van zoveel Airbornes, in sommige gevallen binnen enkele uren na de landing.

Die avond kregen we de gegevens over onze derde missie die de volgende dag, dinsdag 19 september, zou plaatsvinden. Deze keer zou het een bevoorradingsvlucht zijn ten behoeve van de reeds gelande troepen. De containers, die aan parachutes zouden landen, bevatten munitie, voedsel en andere benodigdheden voor troepen te velde.

De maandagavond in het kamp verliep routinematig. Er werd gekletst over de vlucht van die dag, het gebruikelijke kaartspel (pokeren) vond plaats, en brieven werden geschreven; deze laatste werden overigens niet bezorgd zolang de veiligheidsmaatregelen van kracht waren.



*Een Stirling van 'A' Flight, 299 Squadron, tijdens de vlucht naar Arnhem gefotografeerd vanuit de staartkoepel van Lewis' toestel op dinsdag 19 september 1944.  
(foto: David Lewis)*

In elke kamer van de kazerne verbleef ongeveer een dozijn onderofficieren. Het was een samenraapsel van Canadezen, Nieuwzeelanders, Australiërs en mannen van de (Britse) Royal Air Force. De omstandigheden brachten ons nader tot elkaar en zorgden ervoor dat allerlei problemen werden besproken.

Het moreel was vóór die tijd niet bijster goed geweest en dat was voor het grootste deel te wijten aan de lange perioden van wachten op de ideale omstandigheden om bij volle maan een operatie uit te voeren. Deze tijd van nietsdoen werd meestal op uitbundige wijze doorgebracht in de mess.

Op dinsdagmorgen werden de vliegtuigen met containers geladen, deed het grondpersoneel zijn controlerende werk, werden de apparatuur en instrumenten nagelopen, en vond onze gebruikelijke briefing kort voor het vertrek plaats. Volgens mijn logboek stegen we om 13.00 uur op.

Onderweg was alles rustig. Van tijd tot tijd hoorden we via de intercom dat de bommenrichter en de navigator aan de hand van de kaart en herkenningstekens op de grond controleerden dat we goed op koers lagen. Ook de boordkanonnen werden getest en vanuit de vier Brownings werd een salvo het Kanaal ingejagd. Nadat we de kustlijn waren gepasseerd, kwamen overstroomde gebieden in zicht. Deze waren het gevolg van een verdedigingsmaatregel van de Duitsers.

Spoedig vlogen we boven groene velden en we daalden om het doel te naderen op de gewenste hoogte van 1000 voet (300 meter). Overal om ons heen schenen Stirlings te vliegen. Onder ons waren de mensen eerst stipjes, maar ze werden steeds groter naarmate we dichterbij de aarde kwamen. We konden nu onderscheiden dat zij naar boven starden naar de imposante armada in de lucht. Onze grote, logge viermotorige Stirling dreunde voort in een druk gezelschap, een echte demonstratie van onze heerschappij in de lucht.

'Doel in zicht. Links'. We vlogen dicht op elkaar gepakt, de vleugeltips niet ver van elkaar, maar nu begon de Flak ons te begroeten. 'Bommenluiken open', riep de 'Skipper' (piloot). Het landschap beneden veranderde snel toen de bebouwde gebieden zichtbaar werden. We vlogen nu op de vereiste hoogte of minder, en het leek bijna of we in een auto over een brug reden. De explosies van de in aantal toenemende luchtdoelgranaten schudden ons toestel heen en weer, waarbij we beurteilungen de ene of de andere kant op vlogen. Er klopte iets niet, want op een dergelijke ontvangst hadden we bepaald niet gerekend! Het was duidelijk dat we de Duitsers niet hadden verrast. Ondanks alles bleven we goed op koers vliegen, waarbij we weinig manoeuvreerruimte hadden omdat aan alle zijden vlak bij ons toestellen hetzelfde deden. 'Wing Commander Davis is er geweest' riep Joe Eady, onze bommenrichter. 'Hij staat in brand'. Ik draaide mijn geschutskoepel naar rechts, en ik zag een brandende Stirling die gewoon bleef doorvliegen terwijl de containers werden uitgegoot.<sup>2)</sup>

Een explosie pal onder ons vliegtuig wierp ons plotseling omhoog, maar onze containers waren al keurig op weg naar beneden, hangend aan hun parachutes. 'De Duitsers hebben de verdomde droppingszones veroverd!', schreeuwde iemand. Vanaf de grond vuurden de Duitsers op ons met alle wapens die ze hadden. Later hoorden we dat troepen van onder treinwagons in actie kwamen met handvuurwapens, geweren en allerlei ander spul dat kon schieten. Ook reusachtige 88-mm kanonnen bulderden omhoog. Een ontploffing direct onder de staart van onze Stirling wierp me bijna uit mijn stoel, en ik rook een scherpe brandlucht. Ik kan me nu nog maar vaag herinneren wat ik in de paar minuten daarna voelde en deed, gelukkig maar, maar in eerste instantie was ik verlamd. Wat ik me wel voor de geest kan halen, was dat ik de koorden van een container-parachute zag

die pal voor mijn ogen afknapt als gevolg van lucht-afweergeschut. De container viel als een bom naar beneden, terwijl de parachute dichtklapte en afdreef. 'Grote Genade, wat een Flak!' verzuchtte iemand in zijn microfoon. Ik keek naar links en rechts, en ik zag diverse vliegtuigen naar beneden storten of brandend op de grond liggen. <sup>3)</sup> Rookwolkjes van in de lucht exploderende granaten en lichtflitsen van vurende kanonnen brachten me weer helemaal bij mijn positieven. Ik vuurde links naar beneden, maar mijn pogingen leken absoluut geen effect te hebben! Rekening houdend met de afwijking gaf ik nog een salvo af op mijn doelwit.

Flak begon nu heel dichtbij te komen omdat de Duitse artilleristen hun eerste richtfouten corrigeerden. 'Scherp naar links klimmen, Skipper', riep ik. Plichtsgetrouw reageerde de oude Stirling toen ze, met de motoren op volle kracht draaiend en bijna op haar rug liggend, ons verzoek beantwoordde.

Langzaam, tergend langzaam, vlogen we verder met achtervolgende explosies vlak achter onze staart. 'Naar rechts', was de volgende opdracht, maar de Flak bleef volgen. Ik betrapte me erop dat ik me tegen mijn zitting aandrukte alsof ik op die manier probeerde onze goede oude kist te helpen ontsnappen aan het gevaar. Geleidelijk aan, maar het ging wel héél langzaam, werd het aantal exploderende granaten minder.

Niemand zei iets, en verscheidene minuten lang was geen geluid te horen, totdat van voor in het vliegtuig via de intercom een hysterisch gelach hoorbaar werd. 'Wat een bui!', riep iemand. 'Iedereen O.K.?', vroeg de Skipper. Blijkbaar was dat het geval, tenminste wat de lichamelijke conditie betrof.

We keken het vliegtuig na. De besturing reageerde wat traag, en een van de motoren was oververhit, maar het toestel bleef in de lucht. Door één kant van de romp viel daglicht naar binnen, en tijdens de actie waren merkwaardige gaten verschenen in de vloer vlak bij het Elson toilet. We waren maar wat blij dat niemand tijd had gehad om deze sanitaire voorziening te gebruiken in de achterliggende periode!

Een beetje onvast vlogen we huiswaarts, en beneden zagen we weer het rustige Nederlandse landschap met hier en daar omhoog kijkende toeschouwers die onwetend waren van de tragedie die zich een eindje verderop afspeelde. De kustlijn kwam in zicht, en de branding leek zo vredig na de beproeving die we net achter de rug hadden. Links van ons maakte een vliegtuig een noodlanding op het water, en de bemanning stond op het punt het te verlaten. Een ander toestel cirkelde erboven, op zoek naar overlevenden. We noteerden keurig de positie om dit later in het verslag te kunnen verwerken, en we koersten verder op huis aan.

We bleven echter op onze hoede, want er konden altijd Duitse jachtvliegtuigen opduiken! Een van de vliegtuigen van ons squadron was een maand eerder neergeschoten toen hij terugkwam van een missie en op het punt stond te landen op onze basis. De staartschutter had zijn positie verlaten nadat ze de Engelse kust waren gepasseerd, en dus ontmoette de vijandelijke jager geen enkele tegenstand.



*Horsa gliders en Stirlings worden op Keevil in gereedheid gebracht. Het is mogelijk dat deze foto op 19 september 1944 is gemaakt, en dat zou betekenen dat onder andere Poolse zweefvliegtuigen, bestemd voor de Johannahoeve, zijn te zien.*

*(foto: David Lewis)*

Nu zagen we de witte rotsen en spoedig cirkelden we boven ons vliegveld terwijl over de radio verzoeken om te mogen landen doorkwamen van toestellen met gewonden aan boord. De gezichten van het grondpersoneel nadat we taxiënd tot stilstand waren gekomen, staan me nog helder voor de geest. Zulke blikken van ongeloof hadden we nog niet eerder gezien. Onze gevoelens verhinderden dat we een gesprekje aanknoopten, en we kwamen niet verder dan een beleefd knikje naar degenen die ons hielpen onze vliegende zeef te verlaten.

Langzaam liepen de werktuigkundigen en monteurs om de toestellen heen. Af en toe stonden ze stil om te wijzen naar een gapend gat en het vervolgens behoedzaam te betasten, terwijl ze elkaar in opperste verbazing aankeken.

Ons vervoermiddel kwam eraan rijden, we ploften neer en hoorden de ervaringen en resultaten van de andere overlevende bemanningen. Pas op dit moment realiseerden we ons dat onze bommenrichter vergeten was voor deze operatie zijn parachute mee te nemen. Nooit eerder was hem dat overkomen, zelfs niet tijdens oefenrondes. Niettemin wisten we dat we weinig kans gehad hadden om er veilig uit te springen op de hoogte waarop wij onze opdracht uitvoerden.

We begonnen nu op een rijtje te zetten wie vermist werden, en wij konden bevestigen dat we ooggetuigen geweest waren van het feit dat Wing Commander Davis brandend was neergestort. Terwijl dat gebeurde, werden nog steeds containers uit het vliegtuig gegooid; een voorbeeld voor allen die dit hadden gezien. Andere bemanningen zouden niet terugkeren, behalve degenen die op een ander vliegveld waren geland en misschien een enkeling die via ontsnappingsroutes op het vasteland kwam 'teruglopen'. Onze rapportages brachten niet al te veel helderheid over wat in zijn totaliteit was gebeurd, en tijdens de gesprekken daarna begonnen we ons af te vragen of de Duitsers sommige van de droppingszones veroverd hadden.

Elk tragisch moment kent een klein stukje vrolijkheid. Een boordwerktuigkundige kwam de bemanningsruimte binnen met een kapotte broek aan. Zijn broekspijpen waren door een Flak ontploffing opengespleten. Hij was niet gewond en had een noodreparatie uitgevoerd met behulp van koperdraad dat hij over de gehele lengte van de broek had aangebracht.

Uit een van de vliegtuigen was een hoge legerofficier geklommen die meteen op zijn knieën was gevallen en de aarde had gekust. Blijkbaar was dit de eerste keer geweest dat hij had gevlogen; hij was meegegaan voor verkenningsdoeleinden. Toen we zo duidelijk zagen dat hij over zijn toeren was, realiseerden we ons dat hij wel een heel verschrikkelijke vuurdoop had gehad.

Een van de navigatoren had nieuws over de enige dode aan boord van zijn toestel, de bommenrichter. Een eenzame kogel had het plexiglas in de neus van het toestel doorboord, en het bloed van de gesneuvelde was ter plekke tussen de klinknagels geronnen. Hij was een Canadees die zijn eerste 'ronde' bij Bomber Command achter de rug had, en net twee missies had voltooid. Zijn vliegtuig zou door ons worden gebruikt voor onze volgende vlucht naar Arnhem op donderdag 21 september, inclusief een provisorisch gedicht kogelgat en bloedvlekken!

Toen we naar ons onderkomen terugkeerden, stonden we peinzend naar een aantal lege bedden! Misschien hadden enkele mannen geluk gehad en waren ze krijgsgevangen gemaakt.

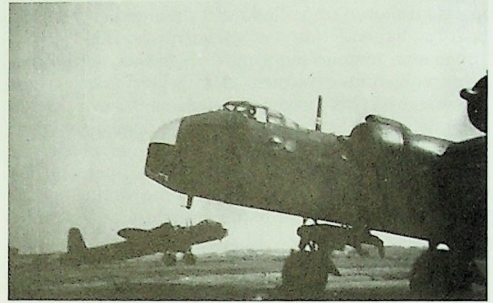
Nieuws begon binnen te druppelen over de lotgevallen van andere squadrons. Toestellen van 196 Squadron waren aangevallen boven Brussel, tien minuten achter ons op de terugweg van Arnhem. Ze liepen schade op door een aanval van Focke Wulf 190s. We kregen niet te horen hoeveel slachtoffers te betreuren waren, maar we vernamen wel dat Warrant Officer Jack Walton een van de aanvallende vliegtuigen had neergeschoten. Later werd hij onderscheiden met de Distinguished Flying Medal.

Blijkbaar was er voor de terugkerende toestellen geen luchtdekking door Geallieerde jagers geweest, hoewel ons dat wel verzekerd was tijdens de briefing. Het feit dat de weersvoorspelling niet correct was geweest, droeg aan het probleem bij.

Schade aan de toestellen voorkwam dat we de volgende dag weer vlogen, maar donderdag kwamen we opnieuw in een strijdgewoel terecht dat net zo erg was als de nachtmerrie van dinsdag. We zagen verscheidene Stirlings boven de droppingszone in moeilijkheden komen. Het is bijna zeker dat onze containers boven op de Duitse kanonnen terecht kwamen. Degenen onder ons die thuis kwamen met nog meer vliegtuigschade werden desondanks wederom geconfronteerd met het vooruitzicht van een nieuwe missie. Het moreel was tot het nulpunt gedaald, en we vroegen ons af hoe lang we nog konden doorgaan. Ik ben er zeker van dat de gedachte aan het verkrijgen van het predikaat L.M.F. (lack of moral fibre = gebrek aan ruggegraat) bij vele vliegeniers latent aanwezig was!

Later die avond hoorden we dat we niet op het programma stonden voor vrijdag de 22e, en dat bericht was in veel opzichten meer dan een opluchting. Uiteindelijk bleek het weer die dag te slecht om te vliegen, maar dezelfde bemanningen die toen op de rol stonden, kwamen op D + 6 in actie. De toestellen wierpen met succes hun containers af, maar het was uiterst twijfelachtig of ze de beoogde ontvangers hadden bereikt!

Dit zou de laatste missie naar Arnhem zijn waar 299 Squadron bij betrokken was, aangezien rapporten binnenkwamen dat de verrassingsaanval op dramatische wijze was mislukt. Onze gedachten gingen uit naar de duizenden naar Arnhem gebrachte troepen en hun tragische lot! Wat een fiasco!



September 1944. Stirlings op het vliegveld Keevil.  
(foto: David Lewis)

Het was een dure onderneming geweest die het leven van veel dappere mannen had gekost. De bewonderenswaardige Nederlandse burgers die zoveel hulp hadden geboden tijdens de vruchteloze slag zouden daar later voor moeten boeten.

Vijftig jaar zijn voorbij gegaan en na zo'n periode proberen we ons de goede dingen te herinneren en niet de slechte. Ik ben bang dat dit verhaal een uitzondering is!

De opofferingsgezindheid van zoveel fijne mensen zal niet gauw worden vergeten.

#### Noten van de redactie

1) Bij dit tragische ongeluk kwamen 21 leden van 9th (Airborne) Field Company, Corps of Royal Engineers, en twee Glider Pilots om het leven. Zie ook blz. 17 en 21 van de Roll of Honour, samengesteld door ons lid Jan Hey, uitgegeven door onze vereniging, en verkrijgbaar bij het Airborne Museum 'Hartenstein'.

2) Het toestel van Wing Commander Peter B.N. Davis (Stirling EF-319 van 299 Squadron) stortte omstreeks 17.00 uur plaatselijke tijd neer in de omgeving van het huis 'Rust Wat' aan de Kemperbergerweg te Arnhem. Vier van de negen inzittenden kwamen daarbij om het leven. Zie ook blz. 158 van de Roll of Honour.

3) Volgens de Roll of Honour werden op 19 september 1944 in de omgeving van Arnhem zeven toestellen neergeschoten waarbij bemanningsleden om het leven kwamen.