

't Vagevenster



Heemkundevereniging Berchs-Heem

Bestuur

Willy van Erp Voorzitter	Burg. van Erpstr. 70 5351 AZ Berghem	06 21916320	willyerp@hotmail.com
Gerard Hoeks Vicevoorzitter	J. Gagarinstraat 21 5351 HA Berghem	0412 401844	fam.hoeks@planet.nl
Jan Noordeloos Secretaris	Toxopeusstraat 8 5351 BV Berghem	06 13645682	secretariaat.hkv.berchsheem@gmail.com
Lambert van Hintum Penningmeester	Clausstraat 5 5351 CJ Berghem	06 50848587	ambertvanhintum64@gmail.com
Gerrit Smits Bestuurslid	Broersstraat 25 5351 BP Berghem	0412 401518	smits25@caiway.nl
Eric Vos Bestuurslid	Saturnusstraat 10 5351 GX Berghem	06 53300296	tonnyeneric@kpnmail.nl
Serva van de Rakt-Brands Bestuurslid	Gersthof 3 5351 MD Berghem	06 51644390	avdrakt@caiway.nl

Ereleden:

Jo Hoeks- van Thiel Herman van de Camp Jan van der Burgt

Werkgroepen:

Werkgroep redactie 't Vagevenster	Contactpersoon: Gerard Hoeks	Telefoon: 0412 401844	e-mailadres: fam.hoeks@planet.nl
Werkgroep redactie 't Tussedurke	Willy van Erp	06 21916320	willyerp@hotmail.com
Werkgroep straatnamencommissie	Bert Akkermans	0412 402424	ljpakker@caiway.nl
Werkgroep bijzondere bomen	Gerard van der Linden	06 24635166	gvdl@kabelfoon.nl

Beeldbank-Berghem:

Werkgroep beeldbank-foto's	Contactpersoon: Ineke Mulders	Telefoon: 0412 402901	E-mailadres: mulders2010@kpnmail.nl
Werkgroep beeldbank-bidprentjes	Jan Bon	0412 401131	p.bon@hetnet.nl
Werkgroep beeldbank-objecten	Jan van der Burgt	0412 401183	janenjos@ditadres.com
Werkgroep beeldbank-documenten	Willy Geurts	06 37375917	w.geurts@caiway.nl

Algemene gegevens:

Website: <https://www.berchs-heem.nl/>
e-mailcontact: secretariaat.hkv.berchsheem@gmail.com
Facebook: <https://www.facebook.com/beeldbank.berghem.5>
Beeldbanken: <http://www.beeldbank-berghem.nl/cgi-bin/beeldbank.pl>

Bezoektijden Nieuwe Heemkamer:

Elke eerste zondag* van de maand van 11.00 tot 13.00 uur
Elke dinsdagmorgen* van 10.00 uur tot 12.00 uur
Elke woensdagmiddag* van 14.00 tot 16.00 uur
Elke vrijdagmorgen* van 10.00 tot 12.00 uur
Op afspraak via het secretariaat (* m.u.v. de maanden juli en augustus)

Bezoekadres: Nieuwe Heemkamer Osseweg 49, 5351 AB Berghem (voormalige kantine Berghem Sport)
Postadres: Secretariaat Heemkundevereniging Berchs-Heem Berghem p/a Osseweg 49 5351 AB Berghem
Tel: 06 13645682

Lidmaatschap: € 20,00 per jaar (inning door de penningmeester uitsluitend via automatische incasso)
Bankrekening IBAN: NL38 RABO 0106 5168 17

Van de redactie

Voor u ligt het nieuwe exemplaar van het Vagevenster, en een stevig exemplaar. Toch staat er maar een verhaal in : 'In de voetsporen van haar vader '. Een verhaal alweer geschreven door een lid van onze vereniging. Sjaak Arts, bestuurder bij 'Erfgoedlokaal Haren ons dorp', maar ook lid van 'Berchs Heem '.

Het verhaal gaat, anders dan de titel doet vermoeden, over een vliegtuig en haar bemanning. De echte senioren van onze vereniging zouden het nog kunnen weten, want het gaat over een vliegtuig dat tijdens de oorlog een noodlanding maakte in de polder tussen Haren en Berghem.

Sjaak Arts heeft er zoals hij zelf zegt 47 jaar onderzoek naar gedaan, waarschijnlijk niet elke dag heel intensief maar toch. Het resultaat is dan ook heel bijzonder en het verslag daarvan ligt thans voor u. Want hoe speciaal is het dat je na al die jaren uitvindt waar het toestel is opgestegen, waar het naar toe ging, wie er inzaten, wat er fout ging. En als je dan uiteindelijk ook nog..... Nee, hier moeten we stoppen anders verraden we te veel. U kunt het zelf in dit Vagevenster lezen

Veel plezier daarmee.



‘In de voetsporen van haar vader’

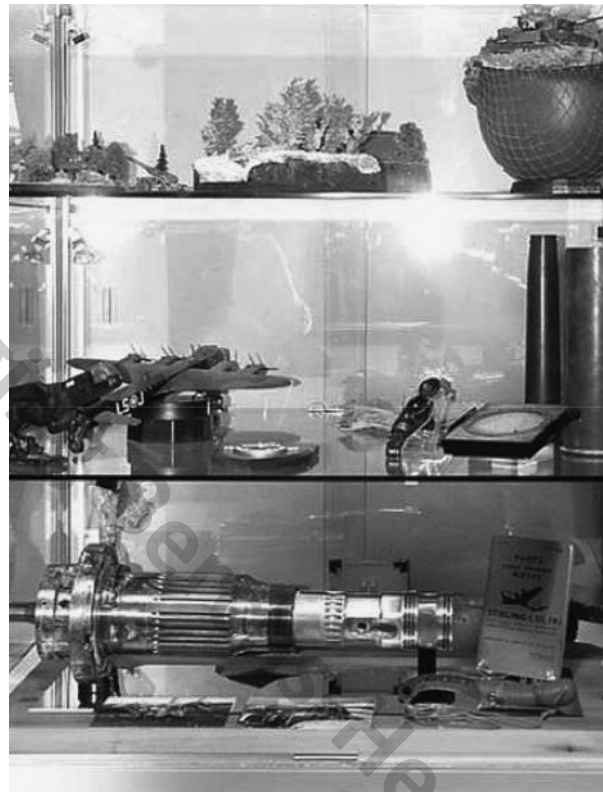
Door Sjaak Arts, Erfgoedlokaal Haren ons dorp- dec.2019/ sept.2022

Voorwoord

We schrijven nu september 2022. De maand waarin 78 jaar geleden, de bevrijding van ons land door een grote groep geallieerde militairen werd ingezet en waarin wij verlost werden van het juk van de Duitse bezetter. Jonge mannen in de leeftijd van amper 20 jaar, kwamen uit verschillende delen van de wereld ons hulp bieden in de strijd tegen de Duitsers. In mei 1945 was daar na 5 jaar oorlog en onderdrukking dan eindelijk de vrede! We zeiden tegen elkaar ‘dit nooit meer’. Er waren miljoenen slachtoffers te betreuren en de wereld lag grotendeels in puin. Toch raar dat in 2022 wederom op Europees grondgebied een nieuwe oorlog uitbreekt tussen Rusland en Oekraïne. De veteranen van toen geven te kennen dat zij het verschrikkelijk vinden dat de oorlog weer is opgelaaid. Hebben zij dan voor niets grote offers gebracht? Hebben wij in de moderne wereld dan helemaal niets geleerd van de lessen uit het verleden?

Tijdens de 75e herdenking (1919) aan de Tweede Wereldoorlog heeft in ‘Erfgoedlokaal Haren ons dorp’, een vitrinekast gestaan met daarin verschillende voorwerpen die tastbaar bewijs leveren aan een Brits transportvliegtuig dat op 19 september 1944, in de polder ten zuidoosten van Haren, ten tijde van de Slag om Arnhem een noodlanding moest maken.

In de afgelopen 47 jaar is door mij met diverse andere onderzoekers veel onderzoek gedaan naar dit specifieke toestel. Ik wil jullie met dit artikel: ‘In de voetsporen van haar vader’ dan ook graag deelgenoot maken van mijn onderzoeksresultaten. Vele interviews in binnen- en buitenland en historisch onderzoek in militaire archieven en musea, lagen ten grondslag aan dit onderzoek. Door samenwerking met verschillende amateur-historici hebben we uiteindelijk 75 jaar na de Slag om Arnhem het sluitstuk gevonden van een grote puzzel.



Dit verhaal is een erfbetoon aan hen die omkwamen voor onze vrijheid, maar ook aan hen die het hebben overleefd. Zij zijn het, die de orale geschiedenis van die roerige jaren aan ons hebben doorgegeven. Zij zijn het die ons vertelden hoe het werkelijk is gegaan. Helaas is die generatie langzamerhand in de eeuwigheid verdwenen. Weinigen zijn nog in leven. Nu is de opvolgende generatie aan de beurt, wij dus, om de geschiedenis, hun verhaal door te geven aan de volgende generatie opdat we niet zullen vergeten!

Sjaak Arts

Het Begin

Het is allemaal begonnen begin jaren '70 van de vorige eeuw. Ik, Sjaak Arts, was toen 12 jaar oud en zat in de hoogste klas van de lagere school. Meester Keijzers gaf mij de opdracht een spreekbeurt te houden voor de klas. Ik hoefde niet lang te zoeken naar een onderwerp, het zou gaan over een gebeurtenis ruim 25 jaar geleden in ons eigen dorp Haren. Mijn vader had er vaak over verteld als ik hem vroeg zijn belevenissen uit de oorlogsjaren met mij te delen. Hij was geboren in 1920 en had de oorlogsjaren bewust meegemaakt als jongeman in de leeftijd van 20 tot 25 jaar. De leeftijd waarin vele uit den vreemde ons kwamen bevrijden in september 1944. Deze 'orale historie' is mij ter ore gekomen en is toen helaas niet opgenomen op tape. Simpelweg, opnameapparatuur was toen voor mij, niet voorhanden. Zijn verhalen zitten al héél lang in m'n hoofd en zijn door de jaren heen aan het papier toevertrouwd.



M'n spreekbeurt was succesvol verlopen met ruim een voldoende. De basis voor m'n verder historisch onderzoek was ondertussen gelegd. Een onderzoek waar ik 47 jaar mee bezig ben geweest. Een onderzoek wat vele contacten heeft opgeleverd in binnen- en buitenland. Een onderzoek wat telkens weer nieuwe zijpaden inschoot om nieuwe ontdekkingen te doen. Kortom dit historisch onderzoek was voor mij, en dat is het nog steeds, leuk om te doen en zeker als het resultaten oplevert.

Tot mijn verbazing!

Als mijn vader, Herman Arts, begon te vertellen over de oorlogsjaren, dan was hij altijd fel op de Duitse bezetter die hem beroofd had van zijn jonge vrije leven. Hij werd samen met velen geketend aan de wil van de bezetter. Men kon bij een razzia zomaar opgepakt worden om te werk gesteld te worden in Duitsland. Gelukkig was hij onmisbaar op de boerderij om te zorgen voor de voedselvoorziening. Met speciale papieren kon hij zich redelijk vrij bewegen. Hij heeft helaas ook minder leuke dingen meegemaakt en heeft angstige momenten doorstaan. Zeker toen er in Haren een razzia was en hij samen met een aantal jonge mannen bijeen gedreven werd op de deel bij een lokale bakker. Onder dreiging van een Duitse mitrailleur moesten zij wachten op de burgemeester van Megen om hen vrij te pleiten. De Duitsers waren namelijk op zoek naar gevluchte Engelse militairen die eerder die dag een noodlanding hebben moeten maken in de polder tussen Haren en Berghem.



Herman Arts, 1945

Het verhaal wat mij het meest is bijgebleven was een gebeurtenis aan het begin van de bevrijdingsperiode in september 1944. Op zondagmorgen 17 september 1944 werden de kerkgangers tijdens de hoogmis opgeschrikt door het lawaai van vliegtuigen die laag overvlogen. De pastoor gebood zijn parochianen uit veiligheid snel naar huis te gaan. Buiten gekomen hoorden de mensen in de richting van Ravenstein zware explosies. Er werd geschoten en gebombardeerd bij de spoorbrug aldaar. Was de lang verwachte bevrijding dan eindelijk begonnen? Op de middag kwamen grote hoeveelheden vliegtuigen over met daarachter vliegtuigen aan touwen. Vader had zoiets nog nooit gezien en zeker niet in zo'n groot aantal. In zijn beleving zag de lucht zwart van de vliegtuigen. Ze vlogen allemaal in noordoostelijke richting.

Tot voor de oorlog had hij nog nooit een vliegtuig gezien en zeker zulke grote niet. Als tijdens de oorlog 's nachts bommenwerpers over het Maasland vlogen dan waren dat grote Amerikaanse toestellen. Vader sprak dan over grote vliegende forten en noemde dan de naam; 'Lancasters'. Dat had hij ergens opgevangen.

Via de verborgen radio had vader te horen gekregen dat er van alles aan de gang was. In de buurt sprak iedereen over de op handen zijnde bevrijding. Men was door het dolle heen. Militairen zouden met parachutes geland zijn bij de Graafse brug en in de polder was een vliegtuig neergestort. Dat bleek later een zweefvliegtuig te zijn onder Macharen. Deze was door een storing losgelaten van het trekvliegtuig.



Foto links: Amerikanen landen bij Nederasselt voor de bezetting van de Graafse Brug¹

Foto rechts: Horsa Glider maakt een noodlanding bij Macharen²

Al snel werd duidelijk dat er op grote schaal strijd werd geleverd in Arnhem en omgeving. Die zondagnamiddag zouden de Amerikanen na gevechten met de Duitsers de Graafse brug al in handen hebben, geweldig! Maandag 18 september vlogen weer vele zware vliegtuigen over, richting Arnhem. Nog meer parachutisten en voorraaddroppingen. De berichten pakken anders uit dan gehoopt. De geallieerde strijdmacht ondervindt véél tegenstand van de Duitsers. De gevechten zijn heviger dan verwacht.

Op dinsdag 19 september gebeurt er iets opmerkelijks. Het was een zonnige dag met een licht briesje. Het was tegen het begin van de middag toen vader gerommel in de lucht hoorde en vanuit de richting Dieden heel laag een vliegtuig zag aankomen. Het toestel verdween aan de oostkant van het dorp uit het zicht. Vader op een drieklets, zoals hij vertelde, richting het klooster. Onderweg kwam hij verschillende dorpelingen tegen die hetzelfde hadden gezien. Het vliegt zo laag, die moet wel neergestort zijn, riepen ze elkaar toe. Achter het klooster aangekomen, richting de Groenendijk, zag men daar een gevaarte van een vliegtuig in de wei liggen. Zo'n knoepert had hij nog nooit gezien, laat staan dat hij er zo dicht bij kon komen. De militairen waren uit het toestel gekomen en al vrij snel door een paar Harenaren meegenomen naar het dorp. Daar zijn de ze bij Strijbos in huis geweest, vertelde hij altijd.

Zo vertelde hij ook dat hij een paar dagen later, net als zovelen in het dorp, bruikbare spullen van het toestel haalden. Zo had hij met een vriend een zwaar propellerblad van het toestel geschroefd. Hij wilde deze graag als aandenken hebben en toen na veel friemelen het blad los was werd deze in een greppel gegooid om het 's avonds op te halen. Je mocht namelijk niks van het toestel meenemen en je wist ook nooit of er nog Duitsers in de buurt waren. Helaas, de buit was, toen hij 's avonds naar het vliegtuig terugging, verdwenen. Tot mijn verbazing, leek me dit spannende verhaal een beetje uit de grote duim gezogen. Dit moest door mij nader onderzocht worden of dit wel waar kon zijn. Met de schamele informatie die toen voorhanden was ben ik aan de gang gegaan. Het zou nog jaren duren, voordat uiteindelijk de doorbraak kwam.

¹ Foto: landing 82e Airborne Division bij Nederasselt/ Nationaal Bevrijdingsmuseum 1944-1945/ liberationroute.nl

² Onderzoek archief: Militaire historie Maasland – J. H. Arts/ Erfgoedlokaal Haren ons dorp

Met de komst van de thuiscomputer eind jaren negentig van de vorige eeuw, kwam m'n onderzoek een flink stuk sneller vooruit. Mijn gegevens konden vanuit allerlei kladjes in de computer in een tekstbestand geplaatst worden. Zo kon ik sneller informatie op chronologische volgorde plaatsen en terugvinden. Toen later internet ter beschikking kwam en beeldscanners, ging alles nog sneller. Informatie wereldwijd, waar dan ook vandaan, kwam tot m'n beschikking. Ik kon kijken in de militaire archieven van de Royal Air Force (RAF) en het Imperial War Museum in Engeland. Zo kon ik ook de militaire records inzien van de vliegbases en squadrons in Engeland vanwaar de vliegtuigen in '44 waren vertrokken.



In tussentijd ben ik me met amateurhistoricus Willie Arts (1937-1998), actief gaan bezighouden met het ontdekken van de geschiedenis van ons dorp Haren. Uiteindelijk ben ik lid geworden van de Heemkundekring Megen, Haren en Macharen om daar de kar van Haren te trekken. In 2007 ben ik samen met amateurhistoricus Wim van de Camp uit Haren, begonnen met het oprichten van Erfgoedlokaal Haren ons dorp. In dit historisch onderzoek naar het dorp Haren, kwam ik regelmatig in gesprek met oud Harenaren. Telkens weer kwam bij de gesprekken het vliegtuig van Haren aan bod. En telkens weer kwam er een puzzelstukje bij.

Ondertussen is m'n onderzoek op militair historisch vlak, op het gebied van de 'Slag om Arnhem', het vliegtuig van Haren en het 'regionale verzet', op de achtergrond stilletjes doorgedaan.

Een verrassing in de dressoirlade

Toen bij de Heemkundekring Megen, Haren en Macharen in 1998 het idee ontstond om een fotoboek van Megen te maken, is na een jaar van hard werken het boek '100 jaar Huizen op de Keien' gepubliceerd, met een gelijknamige fototentoonstelling. Een daverend succes! Dat nodigde uit om ook van Macharen en Haren een gelijksoortige tentoonstelling te maken. In november 2000 rolde '100 jaar Macharen in beeld' van de pers. Ook hier was de fototentoonstelling een groot succes.

In 2000 was de werkgroep meteen begonnen aan de voorbereiding van '100 jaar Haren in beeld'. Mij werd gevraagd om foto's van Haren aan te leveren van de afgelopen 100 jaar. Een hele klus omdat het fotoarchief van de Heemkundekring weinig foto's van Haren rijk was. Ik ben toen in Haren huis voor huis afgegaan op zoek naar geschikte foto's.



Toen ik bij de familie Jan van Amstel kwam scoorde ik een hele dressoirlade vol met foto's van vroegere tijden. Eén foto trok toch wel mijn speciale aandacht.

Het was een kleine vergeelde foto met daarop een aantal dames, die tegen een vreemde achtergrond met cijfers en letters stonden. Ik wees Jan op de foto en vroeg hem wie erop stonden. Hij vertelde me dat zijn vrouw Pietta erop stond met een aantal evacuees uit Tilburg.



Toen ik Jan vroeg wat de achtergrond voorstelde vertelde hij me dat dat de romp was van het vliegtuig uit de polder dat in de oorlog achter het klooster was neergestort. Al m'n zintuigen stonden ineens op scherp. Ik had mijn vader nóóit horen vertellen dat er foto's waren van het vliegtuig.

Toen ik Jan naar het vliegtuig vroeg, begon hij meteen vol enthousiasme te praten. Hij vertelde me dat inwoners uit Haren en omgeving bruikbare spullen uit het vliegtuig hadden gehaald. In die tijd was er schaarste aan van alles en wat men kon gebruiken, nam men mee. Zo werden de banden van het vliegtuig die nog in de romp van het toestel zaten, tot repen gesneden. Deze kon men gebruiken om er een paardenhaam van te maken.³

Zelfs de brandstof uit het toestel was bruikbaar voor de lokale boeren (loonwerker) en een transportbedrijf in het dorp. Spelende kinderen zaagden de aluminium spijlen uit de vleugels om er vliegers van te maken. De parachutes uit het toestel werden snel meegenomen en verdwenen in het dorp. Soms zag je een tijdje later een meisje lopen met een sneeuw wit jurkje. Later hebben de kinderen van de lagere school er nog gymnastieklessen gehad. Binnen een aantal maanden was het vliegtuig helemaal gestript. Het heeft nog lang in de polder gelegen tot het uiteindelijk werd opgeruimd.

Wat betekende die cirkel achter de dames? Ik kon een V of een W herkennen met een cijfer 8 en een letter U? Op de romp waren een groot aantal kogelgaten te zien? Ik mocht deze foto van Jan hebben omdat ik hem vertelde dat ik alles van dit toestel verzamelde. Koning te rijk, ging ik naar huis met dit prentje op zak. Dat deze foto uiteindelijk van grote waarde zou zijn wist ik toen nog niet. Thuisgekomen ben ik meteen een onderzoek gestart. Ik wilde weten wat die W8-U of V8-U betekende. Misschien hadden er wel meer letters en cijfers op de romp gestaan. Ik wist het niet! Internet kon me toen nog niet veel verder helpen. Ook diverse oorlogsmusea in Brabant en Gelderland aangeschreven en ook zij konden me toen niet verder helpen. De foto bleef een speld in een hooiberg. Met een punaise op m'n prikbord, wachtend op een antwoord!

Een reclametekenaar, met oog voor detail

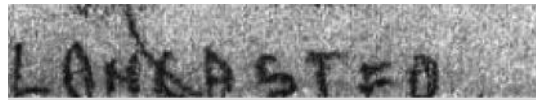


Een paar weken later kwam ik met m'n fotolobby in Berghem terecht, bij weduwe Cato Janssen (oud Harenaar). Ook daar even rommelen in een grote oude fotodoos, een doos waar ooit een paar dameslaarzen in hadden gezeten. Helemaal vol met foto's krantenknipsels en bidprentjes. Er zaten een aantal bruikbare foto's in voor het boek en de fototentoonstelling. Onder in de doos zat een grote houtskooltekening van een vliegtuig. Toen ik Cato om uitleg

vroeg waar deze tekening was gemaakt, antwoordde ze me dat dit de tekening was, gemaakt door haar man Jan, van het vliegtuig dat in de oorlog was neergestort in Haren achter het klooster.

³ Een haam is een tweedelig halsjuk dat om de nek van een trekdier wordt geplaatst om een voertuig of landbouwwerktuig te kunnen trekken.

Tjonge, wat was ik blij eindelijk een afbeelding te zien van het complete toestel. Jan was reclameteenaar van beroep met oog voor detail. Hij is meteen na de noodlanding met zijn schetsboek naar het vliegtuig gegaan en maakte deze houtskooltekening. Linksonder in de hoek stond het woord 'Lancaster' te lezen. Ik mocht deze tekening kopiëren en heb deze op het prikbord naast de foto van Jan van Amstel gehangen. Langzamerhand groeide m'n dossier over dit voor mij inmiddels zo bijzondere vliegtuig.



Later zal blijken dat Jan Janssen mij met het woord 'Lancaster', de verkeerde richting had instuurt. Zijn gedetailleerdheid van tekenen bracht bijzondere kenmerken van dit toestel aan het licht. Nadat de tekening gedigitaliseerd was en uitvergroet, bleek het toestel een soort grote beugel onder de staart te hebben. Er liepen aan de achterkant bij de beugel witte strepen onder de buik van het toestel. Deze kenmerken gaven later na onderzoek aan, dat dit toestel een trekvliegtuig is geweest voor zweefvliegtuigen en dat de witte strepen duiden op invasiestrepen, die de toestellen opgeschilderd hadden gekregen bij de invasie van Normandië.

Jan noemde deze tekening 'Lancaster'. Nu was het in die tijd zo dat men absoluut geen kennis had wat voor een vliegtuig het was. Als ik mensen interviewde die de oorlog bewust hadden meegemaakt en hen vroeg naar vliegbewegingen, dan sprak men veelal over zware bommenwerpers die vanuit Engeland richting Duitsland vlogen. Dat waren van die grote kisten, het leken wel vliegende forten. Dat waren zware Britse of Amerikaanse bommenwerpers. Men noemde deze toestellen 'Lancasters'. Men had ergens gehoord dat die vliegtuigen zo heetten. Zo gebeurde het dat men iedere bommenwerper een Lancaster noemde. Ik wist dat pas later! Zo heeft ook Jan Janssen een aanname gedaan, dat het een Lancaster was.

Jammer was wel, dat Jan de nummers op de romp niet had ingetekend. M'n onderzoek zat muurvast; ik stond stil! Met de code 'V' of 'W8-U' en een kopie van de tekening op zak heb ik uiteindelijk contact opgenomen met de Traditiekamer van vliegbasis Volkel⁴ en de Market Garden Foundation⁵ Arnhem. Samen met een paar medewerkers aldaar hadden we het vliegtuig vrij snel in de registers van de 'Vliegtuigcrashes in Nederland' terug kunnen vinden.⁶

⁴ De Traditiekamer Typhoon van Vliegbasis Volkel heeft een permanente tentoonstelling over het ontstaan en het gebruik van de vliegbasis. Originele documenten, uniformen, militaire uitrusting, vliegtuigonderdelen en videomateriaal geven een goed beeld van de vliegbasis. Men houdt zich ook bezig met onderzoek naar vliegtuigcrashes uit de tweede wereldoorlog.

⁵ De Market Garden Foundation zet zich in voor het in stand houden van de nagedachtenis en aandacht aan de gevolgen van operatie Market Garden. Eren, herinneren en leren zijn de doelstellingen van de stichting. Ze proberen dit te bewerkstelligen door het wereldwijd aanspreken van een zo groot mogelijk aantal mensen. Zij doen dit voornamelijk met de internetwebsite www.marketgarden.com maar ook via social media en evenementen of fysieke monumenten.

⁶ Verliesregister 1939-1945/ Alle militaire vliegtuigverliezen in Nederland tijdens de Tweede Wereldoorlog/ Defensie – Studiegroep luchtoorlog 1939-1945 (SGLO)



Verliesregister 1939-1945

Alle militaire vliegtuigverliezen in Nederland tijdens de Tweede Wereldoorlog, voor zover bekend, zijn in dit register opgenomen. Op bladzijde 111 van het register zien we dat op 19 september 1944 een groot aantal vliegtuigen, ten tijde van de Slag om Arnhem, zijn neergestort. In totaal zijn die dag negen transportvliegtuigen neergestort van het gelijke type zoals in Haren. Als we in het register gaan zoeken vinden we het registratievolgnummer T4169. Hier zien we dat als crashtijd in het logboek 17:00 uur is aangehouden. Het betreft een neergestort vliegtuig van het type Short Stirling MK-IV/ V8-U. Het serienummer van het toestel is LJ647. Het toestel werd gevlogen door het RAF-squadron 570 met piloot P/O E.D. Hinks. Het toestel heeft als crashlocatie: Haren (Groene Dijk) bij klooster Bethlehem. Als laatste staat aangegeven, dat van alle bemanningsleden de gegevens bekend zijn.

Samenvattend hebben we de volgende gegevens kunnen achterhalen. Het betrof een omgebouwde Britse bommenwerper van het type Short Stirling MK-IV; duidelijk géén Lancaster. Het typenummer van het toestel is V8-U/ LJ647. De bemanning van het toestel bestond uit acht personen. Als vaste bemanning had het toestel zes militairen van de RAF (Britse luchtmacht) en twee bemanningsleden waren van de landmacht. Zij waren belast met het laden en lossen van dit transportvliegtuig.

Een vliegtuig van dit type maakte tijdens de slag om Arnhem een noodlanding bij Haren. Helaas zijn tot nu toe in de militaire records, géén foto's gevonden van de V8-U. Dit toestel, was de eerste en grootste Britse metalen viermotorige bommenwerper die in de oorlog heeft gevlogen. Door zijn logheid was hij moeilijk wendbaar en langzaam. In deze capaciteit was de Stirling al in 1944 uit gefaseerd. Hij deed tot na het eind van WO II nuttig werk als transportvliegtuig, sleper van gliders en andere specialistische taken.



De spanwijdte op de vleugels was 30 meter, lengte 27 meter en de hoogte van ruim 7 meter op het staartvlak.

Met deze gegevens bij elkaar kon ik verder met m'n onderzoek. Ik had ondertussen een flinke sprong vooruit gemaakt en wilde méér weten van dit toestel. Wat was zijn missie in de Slag om Arnhem? Wat was de oorzaak dat dit toestel een noodlanding moest maken bij Haren en wie hebben erin gezeten?

Een beetje geluk moet je hebben

Op een gegeven moment heb ik contact opgenomen met het streekarchief in Oss, de voorloper van het huidige Stadsarchief. Mogelijk kon ik daar nog wat meer informatie vinden over het vliegtuig. Ik had begrepen dat de geestelijkheid in de regio een parochiememoriaal had bijgehouden over de dagelijkse gebeurtenissen in Oss en omliggende dorpen. Ik zou geluk kunnen hebben want 19 september staat ook te boek als de Bevrijdingsdag van Oss. De toen in Oss werkzame Fraters

van Tilburg zouden dagboeken hebben bijgehouden en mogelijk foto's gemaakt hebben in de regio. Helaas heb ik daar niets van teruggevonden omdat de Fratersarchieven in Tilburg zitten.⁷

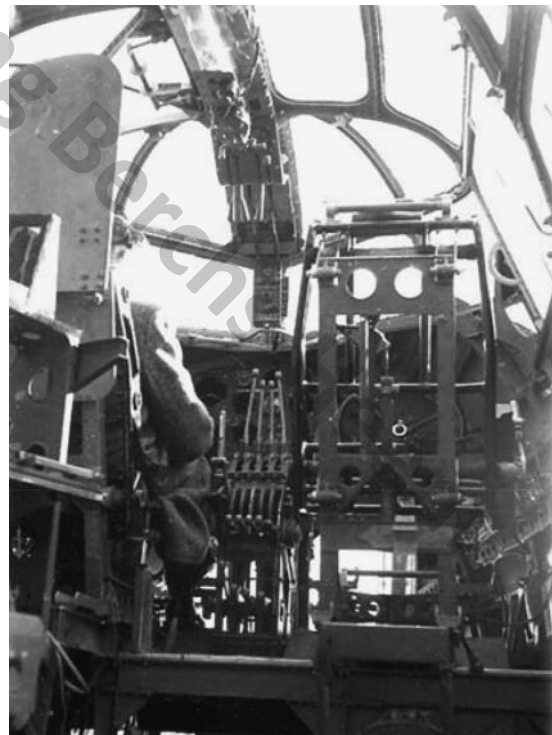
Helaas, niets bruikbaar gevonden totdat archivaris Johan van Heel, me vertelde dat fotograaf Leo van den Bergh uit Oss, tijdens de bevrijding van Oss vele foto's had gemaakt.



Zo had hij ook verschillende foto's van bevrijdingshandelingen in de regio rondom Oss gemaakt. Tijdens het nakijken van het fotoarchief vonden we een aantal foto's, gemaakt op zondag 24 september 1944, een week na de aanvang van de Slag om Arnhem. Echt mooie foto's waarvan er hier een aantal zijn weergegeven.



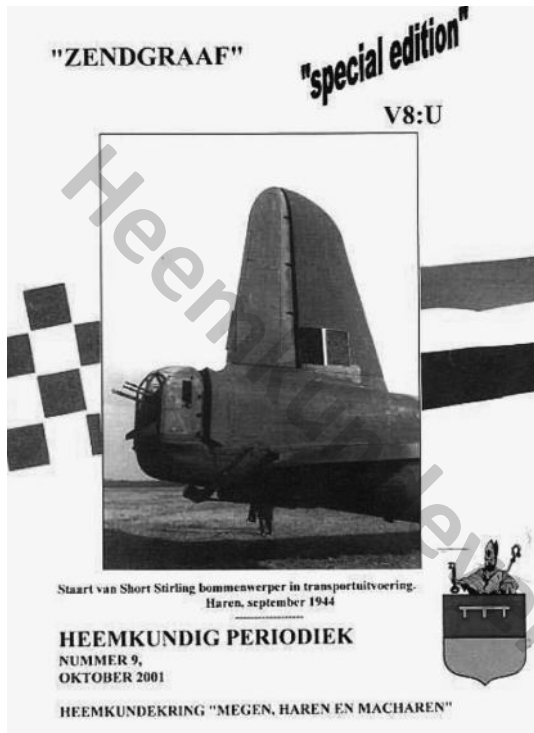
Jan Gremmen (de Grund) uit Haren bekijkt het vliegtuig. Wie er links in de cockpit van het toestel zit is ons helaas niet bekend. Wel indrukwekkend zo 'n cockpit van het vliegtuig.



⁷ De Bevrijding van Oss in Dagboeken – verhalen uit het stadsarchief/ redactie: Agnes Lewe

Ondanks dit mooie resultaat aan foto's, was het heel jammer dat Leo van den Bergh geen foto had gemaakt van de zijkant van het toestel, waarop het typenummer stond. We konden op een foto wel de trekbeugel zien zoals Jan Janssen deze had getekend. Helaas niet de invasiestrepen!

Door het ontbreken van de juiste foto kon ik helaas nog niet het bewijs leveren dat dit vliegtuig de 'V8-U' was. Met de nevenstaande foto van Jan van Amstel in m'n achterhoofd, wist ik wel dat het niet anders kon zijn. Maar ik wilde een bewijs leveren!



De media biedt uitkomst!

In oktober 2001 kwam de gelegenheid een artikel te plaatsen in 'Zendgraaf 9' van de Heemkundekring Megen, Haren en Macharen. In die tijd had ik een samenwerking met amateuronderzoekers Joop Thuring uit Heesch en Hans den Brok uit Oss. Zij deden algemeen onderzoek naar gecrashte vliegtuigen in het Maasland. We hebben onze onderzoeksresultaten bijeengebracht in het artikel 'Twee Geallieerde vliegtuigen crashen aan de Maaskant'. We hoopten van de lezers aanvullende informatie te krijgen die ons verder kon helpen in het onderzoek.

Toen ik met het onderzoek van onze Stirling bezig was, stuitte ik op een tweede toestel in nood? Een noodlanding die plaatsvond op donderdag 21 september. Dit toestel vloog brandend over Haren. Op dezelfde route als de V8-U een paar dagen eerder. Het toestel maakte uiteindelijk een noodlanding op de Maasakkers onder Megen, tegenover het veerhuis. Met medewerking van Megenaar Henk van Gisteren, waren waardevolle gegevens boven tafel gekomen die uiteindelijk de correcte crashlocatie hebben opgeleverd van dit tweede toestel.



Informatie goed bruikbaar voor de militaire archieven. De bevindingen van dit 2e onderzoek zijn weergegeven in Zendgraaf 15, een special uitgebracht ter ere van de 60e herdenking van de Slag om Arnhem. Daarnaast had dit extra onderzoek een artikel opgeleverd in het Brabants Dagblad. Ik hoopte met een oproep op reacties van de burgers in de regio.

Gelukkig was er een oplettende jongeman in Berkel Enschoot die de krant had gelezen. Hij had mijn oproep gelezen voor meer informatie over de Short Stirlings die in het Maastricht waren gecrasht. Cyril van Beers, zelf ook vliegtuigonderzoeker in de omgeving van Tilburg, belde me op en vertelde me dat hij een kopieearchief had van de Fraters van Tilburg. Deze orde was tijdens de oorlogsjaren in Oss gevestigd.

Er was een Frater die met zijn fotocamera in de bevrijdingsperiode, in en rondom Oss foto's had gemaakt. Hij maakte in die dagen een foto, voor mij van onschatbare waarde. Deze foto was toen voor zover bekend, nog nooit gepubliceerd geweest!



Het bijzondere van de foto van de Frater is, dat de identificatiecode volledig op het vliegtuig te zien is. Ook de invasiestrepen onder het toestel zijn goed zichtbaar als ook de trekbeugel. Mooi is ook het clubje Fraters rechts op de foto, die aandachtig deze enorme reus bekijken. Links voor de code V8-U is het nummer van het toestel te lezen: LJ647. Wie de frater was die deze foto heeft gemaakt is ons helaas niet bekend.

Met de gegevens op de foto, was definitief het bewijs geleverd dat het toestel in de polder van Haren met code: **V8-U**, het Britse transportvliegtuig **Short Stirling LJ647** was, wat op dinsdag 19 september 1944 een noodlanding moest maken achter het klooster van Haren nabij de Groenendijk.

Honger naar méér!

Met deze wetenschap wilde ik eigenlijk wel weten wat er precies was gebeurd die dinsdag 19 september 1944 en wie er zoal in het toestel hadden gezeten? Wat was de missie die dag? Wat is er verder met de militairen gebeurd?

In 2002 was ik via het Streekarchief in Oss in contact gekomen met Arie Jan van Hees uit Eijsden, Limburg. Hij vertelde me dat hij bezig was met een boek te schrijven over alle bevoorradingsvluchten op Arnhem tussen 17- en 25 september 1944. Hij wilde ook het vliegtuig van Haren en van de Maasakkers (Megen) in zijn boek opnemen. Helaas had hij nog weinig informatie. Ik heb hem mijn hulp aangeboden en samen hebben we onze kennis en ervaring gedeeld.



Hij vroeg mijn hulp om informatie te verzamelen van toestellen die neergestort waren in Brabant en Gelderland; specifiek in onze regio langs de Maas. Hierdoor is mijn eigen onderzoek in een stroomversnelling gekomen en kon ik gebruik maken van zijn expertise.

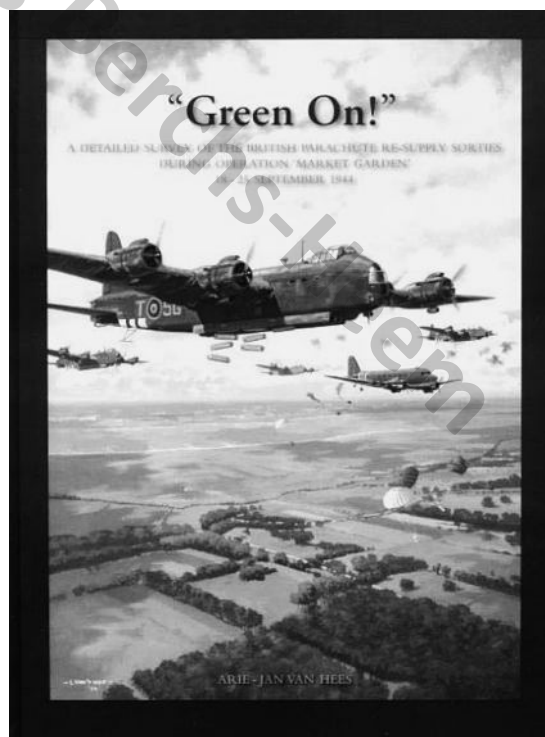
Op nevenstaande foto tonen Arie Jan van Hees (L) en Sjaak Arts (R) diverse onderdelen van de Stirling die op 21 september 1944 bij Megen op de Maasakkers was neergestort

Ik kon ondertussen optimaal gebruik maken van de vele contacten van Arie Jan van Hees in Arnhem en in Engeland. Hij daarentegen, kon veel onderzoekinformatie uit onze regio én de foto's van fotograaf Leo van den Bergh goed gebruiken voor zijn boek.

Op 17 september 2004, met de 60e herdenking van de Slag om Arnhem, werd zijn naslagwerk, 'Green On' gepubliceerd aan een groot publiek. Hierop volgde een presentatie van 'Green On' in Engeland aan het legeronderdeel wat met de Stirlings in 1944 heeft meegevlogen; The Air Despatch Association.

Mij werd gevraagd, samen met een collega van de Market Garden foundation, hem te vergezellen in zijn reis naar Engeland. Hier hoefde ik natuurlijk niet lang over na te denken. Een week later was ik getuige van een 'Memorial Service' bij de 'RAF Down Ampney Memorial' in de buurt van Cirencester, Gloucestershire in Engeland.

Tot mijn verbazing stelde A. J. van Hees mij na de herdenkingsdienst voor aan een klein mannetje op hoge leeftijd





We drukten elkaar de hand en hij stelde zich voor als Mr. Geoffrey Gamgee, ex Air Despatcher van het 253 Airborne Divisional Composite Company RASC. Hij maakte tijdens de oorlogsjaren deel uit van de landmacht en was ingedeeld bij de RAF (Royal Air Force); de Britse luchtmacht.

Tijdens transportvluchten naar Nederland vlogen er twee airdespatchers mee. Dat waren militairen die de voorraden uit het toestel moesten werpen boven dropzones bij Arnhem - Oosterbeek. Uiteindelijk vertelde A.J. van Hees dat ik zojuist de hand had geschud met iemand die in 1944 als militair in de Stirling V8-U had gezeten. Een geweldige ervaring om iemand de hand te schudden die 60 jaar geleden voor onze bevrijding had gevochten en in Haren was geweest

Op bovenstaande foto: Sjaak Arts (L) in gesprek met Geoffrey Gamgee (R). Op nevenstaande foto zien we het embleem van het RASC; het Royal Army Service Corps. Daarnaast een foto van Geoffrey Gamgee zoals hij eruitzag in september 1944. Op zijn baret zien we het embleem van de RASC.



Tjonge, wat hadden wij veel te bepraten. Het was toen niet echt het goede moment en de tijd was te beperkt om diepgaand oude herinneringen op te halen. We hadden die dag nog een heel programma af te werken. We wisselden onze adresgegevens uit en beloofden elkaar contact te onderhouden. Een tijdje later ontving ik een brief met Geoffry's persoonlijke herinneringen aan de bewuste 19e september 1944.

Terug in de tijd; hoe het allemaal begon

Na de kennismaking met Geoffrey Gamgee in Engeland en het lezen van zijn brief, wilde ik natuurlijk graag meer weten over wat er in Arnhem en omgeving Oosterbeek was gebeurd? Waar kwam het vliegtuig vandaan en wie zaten er nog meer in buiten Geoffrey Gamgee. Hoe zijn de militairen na de noodlanding uit Haren vertrokken en waar zijn ze toen naartoe gegaan? Waren er slachtoffers in het toestel?

Om de zaken in een chronologische volgorde te krijgen moeten we eerst 100 jaar terug in de geschiedenis. We gaan terug naar de 1e wereldoorlog.

De Eerste Wereldoorlog begon in 1914 en eindigde in 1918. Duitsland had de oorlog verloren en één van de soldaten op dat grote strijdtoneel was Adolf Hitler (1889-1945). Hij was een fanatiek Duitser en vond dat hem groot onrecht was aangedaan. Duitsland had nooit de strijd mogen verliezen. In 1919 werd hij lid van de voorloper van de nazipartij (DAP) en in 1921 de leider van de NSDAP; een Nationaalsocialistische partij. Hij had zo zijn eigen ideeën en wilde op zijn manier Duitsland weer groot maken. In 1923 pleegde hij een poging tot een staatsgreep. Deze mislukte en leidde tot de opsluiting van Hitler. In gevangenschap schreef hij zijn memoires: *Mein Kampf*. In het Nederlands: *Mijn kamp of Mijn strijd*. Het omstreden boek, bevatte zijn ideeën over Duitsland, ras en politiek.



Adolf Hitler (1889- 1945)

Na zijn vrijlating in 1924, kreeg Hitler steeds meer steun onder de Duitse kiezers. Hij promoveerde antisemitisme en anticommunisme met charismatische redevoeringen en propaganda. Hij werd in 1933 tot rijkskanselier benoemd en creëerde in korte tijd het Derde Rijk. Een rijk met, een 'een partijdictatuur', gebaseerd op de totalitaire en autocratische ideologie van het nationaalsocialisme. Hij zorgde in een korte tijd ervoor, dat Duitsland een heel sterk leger kon opbouwen met de hulp van voornamelijk investeerders uit de hele wereld. Een bekende persoonlijkheid in deze ondersteuning was o.a. Henry Ford, de wereldbekende autofabrikant.

Aan het einde van de jaren '30 viel Hitler met dit leger Oostenrijk en Tsjecho-Slowakije binnen en maakte deze landen deel van het Duitse Rijk. Toen hij in september 1939 met zijn leger Polen binnenviel, verklaarden Groot-Brittannië en Frankrijk Hitler de oorlog. De Tweede Wereldoorlog was begonnen. Onder leiding van Hitler bezetten Duitse troepen en hun Europese bondgenoten tussen 1940 en 1943, het grootste deel van Europa en Noord-Afrika.

Nederland aangevallen

In 1940 veroverde Hitler nog meer Europese landen zoals Denemarken en Noorwegen. Op 10 mei 1940 viel het Duitse leger Nederland aan. Het Nederlandse leger was niet sterk genoeg en moest zich na vijf dagen, na het verschrikkelijk bombardement op Rotterdam, overgeven. Vanaf dat moment was Nederland 'bezet' door Duitsland. Ook België, Luxemburg en Frankrijk werden door Duitsland veroverd. Duitsland had nu in bijna heel West-Europa de macht. Alleen Groot-Brittannië was door Hitler nog niet veroverd en de Engelsen vochten alléén de strijd tegen Hitler. Premier Winston Churchill was niet van plan Hitler op zijn grondgebied toe te laten. Dankzij een sterke Britse luchtmacht is het Hitler nooit gelukt Groot-Brittannië te bezetten. Wel hebben Duitse bombardementen en de latere V1's en V2 raket aanvallen op Engeland veel slachtoffers gemaakt.



De geallieerden en D-day

Amerika wilde eerder niet samen met Groot-Brittannië tegen Duitsland vechten. Echter op 7 december 1941 bombardeerde Japan, een bondgenoot van Duitsland, de Amerikaanse legerbasis Pearl Harbor op Hawaï. Nu pas verklaarde Amerika de oorlog aan Japan en Duitsland.

Ook Rusland werd een bondgenoot van Groot-Brittannië en Amerika. Alle landen vochten als een geallieerde eenheid samen tegen de overmacht van Duitsland, Japan en Italië. Vanuit het oosten viel Rusland Duitsland aan. Na lang overleg en plannen, werd ervoor gekozen om op 6 juni 1944 bij Normandië (Frankrijk) met een enorm groot geallieerd invasieleger van verschillende nationaliteiten, aan land te gaan. De geallieerde troepen, waaronder voornamelijk Amerikaanse, Canadese, Britse en Franse militairen, versloegen daar de Duitsers. Ook Nederlanders in de Prinses Irenebrigade, hebben aan deze strijd deelgenomen.



Beeld van de stranden bij Normandië na de aanval van 6 juni 1944

Opmars tot Zuid-Nederland

Vanuit Normandië wisten de geallieerde troepen steeds meer bezet gebied terug te veroveren op de Duitsers. Het ging zelfs zo goed dat op 25 augustus 1944 Parijs werd bevrijd. Een kleine groep geallieerden vertrok richting het zuiden om het overige deel van Frankrijk te bevrijden. De rest van de geallieerden troepen ging verder naar het noorden richting België, Nederland en Duitsland. Op 3 en 4 september werden Brussel en Antwerpen bevrijd. Een paar dagen later bereikten de militairen Zuid-Nederland.

Soldaten van een Amerikaanse infanteriedivisie trokken bij het Zuid-Limburgse dorp Mesch de Nederlandse grens over. Mesch was daarmee de eerste plaats in Nederland waar het bevrijdingsfeest gevierd kon worden. Het was het begin van de bevrijding van Nederland.



Na meer dan vier jaar gezocht te hebben onder de bezetting is het op dinsdag 12 september zover: het eerste stukje Nederland is vrij

Op 13 september zetten de geallieerden de aanval op Maastricht in. De eerste delen van de stad werden die middag al veroverd. De Amerikanen bereiken al vrij snel de Maas. Op 14 september was heel Maastricht de eerste vrije stad van Nederland. De geallieerde opmars stakte. Ze hadden echter onvoldoende voorraden ter beschikking om verder te gaan. De aanvoerwegen vanuit Normandië waren te lang en te smal. De haven van Antwerpen was nog in Duitse handen. Daarom werden de geallieerden gedwongen tijdelijk te stoppen in Zuid-Nederland. Eerst moesten de voorraden weer op orde zijn alvorens men verder kon.

De bevrijding van Nederland: Market Garden

Om de rest van Nederland te kunnen bevrijden werd door de Britse Veldmaarschalk Montgomery een plan uitgewerkt. Dit plan gaf hij de codenaam 'Market Garden'. Het plan bestond uit twee onderdelen. Het eerste onderdeel heette: '**Market**'. Tijdens dit onderdeel werden er meer dan 35.000 luchtlandingstroepen bij belangrijke bruggen (over de Maas, Waal en Rijn) tussen Eindhoven en Arnhem gedropt om deze bezet te houden. Het tweede onderdeel, genaamd '**Garden**', was een codewoord voor het Britse grondleger. Zij zouden zich met een grote troepenmacht over de grond vanuit België naar Arnhem verplaatsen om de luchtlandingstroepen te helpen. Daarna konden ze vanuit Arnhem gemakkelijk doorstoten naar de rest van Nederland en uiteindelijk naar het Duitse industriegebied in de Ruhr. Het kloppend hart van de Duitse oorlogsindustrie.

De Slag om Arnhem

De Rijnbrug bij Arnhem was één van de bruggen die bezet moest worden binnen het plan Market Garden. Deze brug lag diep in vijandelijk gebied. De bedoeling was dat meer dan 10.000 Britse en Poolse luchtlandingstroepen de Rijnbrug bezet zouden houden totdat het oprukkende grondleger vanuit het zuiden zou arriveren. Op 17 september 1944 stegen de eerste vliegtuigen vanaf Engelse vliegvelden op met luchtlandingstroepen en de eerste voorraden en materieel aan boord, richting Nederland. In het gebied ten westen van Arnhem, zouden ze landen op de Ginkelse heide. Ondertussen landden bij Grave, Son, Veghel en Sint Oedenrode Amerikaanse parachutisten die de andere bruggen moesten veroveren. Na heftige gevechten wisten de Amerikanen alle bruggen tussen Eindhoven en Nijmegen uiteindelijk te veroveren. Als laatste moest de brug bij Arnhem nog veroverd worden.

De eerste dag hadden de Britse troepen niet veel weerstand van de Duitsers gehad. Zij werden enigszins verrast door de overweldigende aanval op de tweede dag, 18 september. Toen vochten de Duitsers hard terug en kregen de Britten het héél zwaar te verduren.

Slechts 600 Britse parachutisten, onder leiding van luitenant-kolonel John Frost, wisten de Rijnbrug bij Arnhem te bereiken. Al snel werd de situatie in en rondom Arnhem rampzalig. Er was gebrek aan van alles. Voorraden werden verkeerd gedropt en kwamen snel in Duitse handen terecht. Zeker toen de Duitsers de vooraf afgesproken landingszones in handen hadden gekregen, was de ramp niet meer te overzien. Helaas was in Engeland door gebrekkige communicatie niet bekend dat de Duitsers de landingszones in bezit hadden. De noodzakelijke goederen die aangevoerd zouden worden kwamen direct in Duitse handen. De Britse militairen bleven verstoken van voedsel, kleding, munitie en medicamenten.



Britse militairen vechtend in de bossen rond Oosterbeek - Arnhem

Hulp was hard nodig

Er moest snel hulp komen anders was de zaak in Arnhem verloren. In allerijl werden in Engeland op 18 september op verschillende vliegvelden, transportvliegtuigen van de Royal Air Force (RAF) in gereedheid gebracht om hulpgoederen naar Arnhem te brengen. Deze troepenondersteuning zou de komende dagen herhaald moeten worden.



Britse militairen ontvangen hulpgoederen uit Engeland die met parachutes uit transportvliegtuigen zijn gedropt

De bevoorrading voor Arnhem was door allerlei oorzaken helemaal hopeloos geworden. De communicatie was slecht en de terreinen voor de dropping waren onder de voet gelopen door de Duitsers.

De 163 bevoorradingstoestellen, Stirling's en Dakota's, hadden de grootste moeite hun doel te bereiken. Ondanks een gordijn van granaten afkomstig van luchtdoelgeschut, bleven ze standvastig op 500 meter hoogte vliegen om hun containers en pakketten uit te werpen. Het was niet het enige wat die dag tegen viel. Menig bevoorradingstoestel werd aan- of neergeschoten. De bemanningen werkten als idioten om de para's beneden hen, van de kostbare voorraden te voorzien. Ook al was er veel luchtdoelgeschut, men vloog door. Zo zijn er situaties bekend van heldhaftige daden waarbij piloten hun aangeschoten en brandende vliegtuigen boven op een luchtdoelgeschut stortten.

Zo stonden op dinsdag 19 september op het Engelse RAF vliegveld Harwell - Oxfordshire, al vroeg in de ochtend een groot aantal zware Stirling transportvliegtuigen van het 570 squadron, gereed met hulpgoederen voor Arnhem. Een van die toestellen zal later een grote rol spelen in de geschiedenis van het dorp Haren bij Megen.

Aan boord van een van die transporttoestellen waren acht bemanningsleden aanwezig. Zes daarvan waren vliegeniers van de RAF (Britse luchtmacht) en twee waren medewerkers van de landmachtafdeling bevoorradingdienst (253 Airborne RASC). Het toestel vervoerde een grote hoeveelheid voorraad voor de dropzone nabij Oosterbeek en Arnhem. Bestaande uit 24 containers en 4 bundels. Het toestel vertrok om 13:10 uur Engels tijd. Een van de bemanningsleden was de heer Geoffrey Gamgee van de bevoorradingdienst.

Mijn beleving die dag, 19 september 1944

Driver Geoffrey Gamgee van het RASC had de oorlog gelukkig overleefd. Hij vertelde in een latere briefing, geschreven eind november 1944, het volgende verhaal gericht aan zijn broer:

Note: de cursief geschreven gedeelten komen uit de persoonlijke briefing van Geoffrey Gamgee.



Mijn collega Dick Grantham en ik behoorden tot de RASC. We gingen op 18 september naar het vliegveld Harwell in Oxfordshire om onze Stirling transportvliegtuig van het 570 squadron, te laden met hulpgoederen voor Arnhem.

We haalden containers, pakketten en bundels van de gereedstaande vrachtwagens en laadde deze in hoog tempo in het vliegtuig. We waren in de hoogste staat van paraatheid gesteld omdat de strijd in Arnhem in alle hevigheid was losgebarsten. We sliepen de nacht van 18 op 19 september op het doorgangskamp van het vliegveld en zouden de volgende dag rond 10:00 uur vertrekken!

Gamgee kende de RAF-piloot en overige bemanningsleden van het toestel niet. Er werden voor vertrek hoogstens een handdruk gegeven en een korte instructie uitgewisseld.

Doordat het vrij mistig was werd de vlucht uitgesteld. Uiteindelijk was ons vliegtuig met piloot Officer Hincks rond 13.30 uur vertrokken, samen met nog 16 andere toestellen. Eindbestemming Nederland, naar de dropzones bij Arnhem.

Ondanks de grote oppositie van de Duitsers bij Arnhem en de grote verliezen, bleven de transporteskaders gewoon doorvliegen. Dit ondanks het grote risico dat toestellen geraakt zouden worden door het felle luchtafweergeschut en niet meer terug zouden keren.

Toen we boven Engeland waren, vlogen we niet hoger dan 2000 voet (600 meter). We vlogen een nogal eentonige reis over een saai, somber ogend gebied; de Noordzee. We vlogen op een hoogte van 90 meter toen we het kustgebied van Nederland naderde. Het land stond grotendeels onder water en alleen huizen en bomen staken uit het water. Toen we goed en wel over Nederlandse bodem vlogen bemerkte we dat er op ons geschoten werd met lichte wapens komende vanuit geïsoleerde boerderijen en geweerpостen. De piloot ging wat hoger vliegen om niet geraakt te worden.

We vlogen over noordelijk België, evenwijdig met de Belgisch Nederlandse grens naar een punt juist even ten zuiden van Valkenswaard. Daarna werd een pal noordelijke koers aangehouden richting Arnhem. Dit was een betrekkelijk rustige route omdat sinds zondag 17 september het gebied onder ons grotendeels in geallieerde handen was gekomen. De terugvlucht zou worden afgelegd via het hetzelfde traject maar dan in omgekeerde richting.

Na de landing van zondag 17 september rukten drie Britse parachutistenbataljons op naar Arnhem. Slechts een daarvan wist de brug te bereiken en de noordelijke oprit tot woensdagavond 20 september in hun bezit te houden. De beide overige bataljons, op maandag aangevuld met versterkingen lukte het niet om via de buitenwijken van Arnhem, naar de brug door te dringen.

Zij trokken zich terug in westelijke richting in en om Oosterbeek. Door de Duitse tegenstand bleven uiteindelijk de velden (drop zones) - gelegen ten westen van Oosterbeek - die vooraf waren aangewezen voor de bevoorrading door de lucht, buiten Brits bereik. De Duitsers, wisten dat de Airbornes (Britse parachutisten) afhankelijk waren van deze manier van bevoorraden en mogelijk bekend met deze locaties, lieten ze met de grootste spoed luchtafweergeschut (FLAK) aanrukken. Zo kregen de Engelse vliegers die boven deze zones vlogen, het fel te verduren.

Na een hele tijd te hebben gevlogen kwamen we in de buurt van de droppingszones in de omgeving van Arnhem. We werden al vrij snel beschoten door zwaarder luchtdoelgeschut, het Duitse FLAK. We zagen naast het vliegtuig dan ook verschillende keren zwarte rookpluimen van ontploffende munitie in de lucht, afkomstig van de Duitse luchtafweer. We voelden ook regelmatig schokken van het toestel door de luchtdruk van ontploffende munitie. We hebben dan ook verschillende keren zigzaggend moeten vliegen om in de buurt van steden de zware luchtafweer te kunnen ontwijken. Uiteindelijk naderden we de dropping zone bij Oosterbeek in de buurt van Arnhem.



We maakten ons gereed om de voorraden te droppen. Ik gespte me vast aan de 'monkeytail', een riem aan m'n middel welke verbonden werd aan een rail in het toestel. Dit was nodig om te voorkomen dat we uit het toestel zouden vallen bij een onberekenende manoeuvre van het toestel tijdens het uitwerpen van de voorraden. Nadat we het luik in de bodem van het vliegtuig hadden geopend, moesten we letten op een signaal van de piloot om met het droppen van de pakketten te kunnen beginnen. We moesten letten op een lampje in de romp en bij groen licht, - 'Green On' tot actie overgaan. Met vier lawaaijerige motoren en een groot gapend gat in de romp, behalve het feit dat de route deels boven vijandelijk gebied lag, was het uitwerpen van de pakketten natuurlijk geen pretje. We vlogen op ongeveer 900 voet en kregen uiteindelijk het verwachte signaal. We konden beginnen met het uitwerpen van de manden en pakketten met voorraden. De zwaardere containers in het bommenluik werden losgelaten door de bommenrichter. We duwden de koffers en bundels zo snel mogelijk een voor een uit het toestel en keken hoe de parachutes onder ons zich ontvouwen.



Op de bovenstaande foto's zien we een militair vastgeketend aan een 'monkeytaile'. Een veiligheidsriem die ervoor zorgde dat de militair niet uit het vliegtuig kon vallen. Rechts zien we een mand met voorraad zoals de airdespatchers deze uit het vliegtuig moesten gooien boven de dropzone bij Arnhem- Oosterbeek. Op de mand was een parachute bevestigd.



Op dat moment begonnen we in de problemen te komen. Het Duitse afweervuur van het zware grondgeschut begon behoorlijk fel te worden. Het werd me heet onder de voeten en het was dan ook niet fijn om kogelgaten te zien verschijnen in de zijkanten en de vloer van ons toestel. We konden ons niet verweren. Het toestel werd geraakt in het besturingsysteem. Een olieleiding brak en overall begon olie over de vloer te spuiten. Eén motor werd geraakt en sloeg meteen af. Kort daarna werd ook een tweede motor geraakt waardoor deze op hol sloeg. Maar de propeller draaide niet meer en dat was geen prettig beeld om te zien. Ik kreeg een onbehagelijk angstig gevoel over me heen.

Met twee uitgevallen motoren kon de piloot geen hoogte meer maken en had hij weinig controle over het toestel. Er brak enige paniek uit en de piloot vertelde ons dat we ons moesten voorbereiden op een noodlanding. We waren ternauwernood uit het gebied ontsnapt waar het zware luchtdoelgeschut stond. Er zat niets anders op dan op de vloer van het vliegtuig te gaan liggen, met onze armen over het achterhoofd gevouwen en af te wachten op een goede afloop. We hoopten op het beste! We konden helaas niet meer landen op onze wielen omdat we geen oliedruk hadden om het landingsgestel naar buiten te brengen. We moesten een buiklanding maken en hoopten dat onze piloot kundig genoeg was om zo 'n enorm vliegtuig veilig aan de grond te zetten. Ik vreesde het ergste!

We gingen steeds meer hoogte verliezen. Onze piloot zag voor zich een polderachtig vlak gebied en probeerde het toestel zo veilig mogelijk aan de grond te zetten. Hiervoor moest hij héél laag gaan vliegen. We vlogen laag over de weilanden. Om snelheid te kunnen minderen drukte de piloot de staart van het toestel naar beneden. Er kwam een flinke schok toen de staart de grond raakte. Na een moment van spanning kwam er nog een grotere schok toen de romp van het vliegtuig de grond raakte. We vlogen alle kanten op en we voelden dat we een beetje naar voren werden gesleept terwijl het vliegtuig over de grond schraapte. De bommenrichter die vooraan in de neus van het toestel zat kwam met een vaart naar achteren gerend. We werden bedolven onder aarde die overall om ons heen vloog. Deze kwam het toestel binnen omdat de glazen kap op de neus van het toestel door de aanraking met de grond kapot was gesprongen. Doordat de neus toen open was schepten we grond naar binnen en dat remde het toestel enigszins af. Eindelijk kwam het vliegtuig tot stilstand en het leek het een paar seconden stil te zijn.



We krabbelden overeind en stapten zo snel mogelijk uit het toestel. De kans bestond namelijk dat het vliegtuig in brand vloog. We trokken snel ons harnas uit en gingen naar buiten. Het was ondertussen tegen 17:00 uur geworden (Nederlandse tijd). Het eerste wat we zagen waren een paar koeien. Zij keken ons met grote ogen aan toen we uit het toestel klauterden. Onbezorgd graasden ze even later verder alsof er niets was gebeurd. Terwijl de piloot en de RAF-bemanning kaarten en andere belangrijke zaken vernietigden die niet in Duitse handen mochten vallen, haalden mijn collega en ik onze uitrusting uit het vliegtuig. Een klein pakket en een witte koffer. We namen onze thermosflessen met echte Engelse thee wel mee! Terwijl dit gaande was, begonnen mensen over de velden te verschijnen, afkomstig uit een nabijgelegen dorpje, wat wij op afstand zagen liggen. Jongeren op klompen zwaaiend met zakdoeken en schreeuwend en anderen in typisch Hollandse landelijke kledij renden allemaal op ons af.

In Haren waren op het moment van de noodlanding aardig wat mensen op de been toen in de loop van de middag, de dorpsrust plotseling werd verstoord, door een laag overvliegend groot viermotorig vliegtuig. Deze naderde vanuit het noordoosten en ging steeds lager en lager vliegen. De mensen in het dorp hadden al snel in de gaten dat dit niet goed was. Het toestel verdween dan ook voor de meeste mensen snel uit het zicht.

Zij die zich aan de oostkant van het kerkdorp Haren bevonden of aan de noordkant van Berghem, zagen een vervaarlijk levensgroot monster op hen afkomen. Ongelofelijk! Het landde heel vlak en schoof met veel geraas met de buik over de weilanden. Propellers die in de grond woelden en kluiten aarde opwierpen, prikkeldraad en weidpalen meesleurend om uiteindelijk langzaam tot stilstand te komen in een weiland achter het klooster van de zusters Penitenten. In de buurt van de Groene Dijk in het perceel van boer Cobus van Hent Arts op d'n Garstakker kreeg het toestel zijn uiteindelijke eindbestemming.

Toen de burgers uiteindelijk arriveerden, keken ze ons aan, en wij hen. Je kon een woord of twee Engels spreken, maar met een beetje moeite kwam ik uit met 'Est-ce qu'il y a quelqu'un qui parle Français?', - spreekt er iemand Frans? En gelukkig deed een van hen dat en antwoordde: "Oui". Verbaasd, maar verheugd, dat ik begrepen werd, vertelden mijn collega's me verschillende dingen die ik hem moest vragen, zoals: "Zijn er hier Duitsers?". Hij wist ons te vertellen dat voor zover zij wisten de dichtsbijzijnde Duitsers een paar kilometer verderop in de ene richting waren en Britse (of geallieerde zoals het bleek) nog een paar kilometer in noordelijke richting bij de brug van Grave. We hebben hem duidelijk gemaakt in welke richting we wilden gaan! Hij stond erop dat we een tijdje naar zijn huis in het dorp zouden gaan om op adem te kunnen komen. Later bleek de man onderwijzer te zijn in het nabijgelegen dorpje Haren.

Dus zes van ons liepen over de velden samen met andere burgers naar zijn huis bij de kerk. De piloot en een van de andere bemanningsleden bleven nog even achter bij ons toestel. Zij probeerden het vliegtuig met ontstekers in brand te steken, maar deze werkten niet! Ze wilden het toestel in brand steken om het uit de handen van de Duitsers te houden. Bij het huis van de onderwijzer aangekomen bleef de menigte bij de poort staan. Wij gingen naar binnen.



Op de nevenstaande foto zien we het gezin van Harrie Strijbos en Nellie Jansen. Onderstaande foto: woning van meester Strijbos. (De kinderen met Sinterklaas hebben niets te maken met dit verhaal). Deze foto is de enige die het huis van Strijbos in zijn volledigheid toont. Het pand op de achtergrond is de lagere school van Haren. Beide panden staan in de directe nabijheid van de kerk van Haren, gelegen aan het kerkplein.



Het was een heel aangenaam huisje, goed ingericht en brandschoon. We stelden ons voor en hoorden dat we het hier te maken hadden met een schoolmeester, de heer Strijbos met zijn gezin. We waren bij vriendelijke mensen en de conversatie verliep in het Frans. Ik was van Franse afkomst en die taal werd binnen onze familie bijgehouden.

Notabelen (en als hoofdonderwijzer beschikte je toch minstens over de 'lagere akte Frans') in het zuiden van het land waren in die tijd meer Frans dan Engels georiënteerd.

We kregen appels en peren aangeboden en zeer welkom, een koel glas bier! We bleven even zitten en rustten een tijdje uit. Even later werden we vergezeld door de piloot en het andere bemanningslid. De piloot vertelde ons dat het toestel dusdanig was beschadigd en dat het 'total loss' was. Het was hen niet gelukt om de Stirling in de brand te steken. Ze hadden belangrijk apparatuur in het toestel waar nodig, onklaar gemaakt. We vertelden onze gastheer dat we op weg moesten naar de geallieerde linies. De heer Strijbos pleegde een telefoontje en toen hij terugkwam gebood hij ons nog wat thee te drinken en te wachten. Er zou transport komen om de militairen op te halen zodat zij naar hun collega's gebracht zouden worden bij de brug van Grave.

Bij het afscheid vroeg de gastheer om een gunst: of de heren vliegeniers als herinnering hun handtekening zouden willen zetten.

Als blijvende herinnering aan de gastvrijheid die we hebben ontvangen werd zijn verzoek ingewilligd en vanwege de kritische omstandigheden en de veiligheid voor beide partijen, plaatsten we onze handtekening op de achterkant van een trouwfoto die aan de muur hing.



19 Sept. 1944.
 20th Air Force.
 Col. Macfield Navigator.
 H. Fletcher Air Bomber.
 C. L. Baker Engineer.
 J. P. Smith Wireless Operator.
 M. M. Deputche brw.
 R. E. Johnson Air Gunner
 L. Grantham Sgt. Dispatches crew. (Carborne RAF)

Trouwfoto van Meester Harrie Strijbos (1909-1977) en Nellie Jansen (1910-1994). Na het vertrek van de Britse militairen heeft Nellie Strijbos de achterkant van het schilderij beplakt met bruin pakpapier. Dit om te voorkomen dat de Duitsers bij een eventuele huiszoeking, de namen van de militairen zouden vinden. Pas 58 jaar later, vinden de kinderen Strijbos de handtekeningen terug, toen ze de trouwfoto uit de lijst wilden halen. De handtekeningen werden in 2004 geschonken aan Sjaak Arts die toen bezig was met het onderzoek naar de vliegtuigcrash in september 1944.

Tegen de avond arriveerde er een zwarte wagen van de lokale ondergrondse beweging. Het was een behoorlijk moderne en zeer grote auto. We wisten op de een of andere manier, acht Engelsen en twee Nederlanders, in de auto te laden. Met mijn college Grantham en ikzelf zaten we in de kofferbak kijkend naar buiten. Onder begeleiding van de zwaaiende dorpsbewoners reden we het dorpje uit over de dijk naar een ander dorpje.

We werden naar Megen gebracht waar we na overleg een grondige broodmaaltijd hebben genuttigd bij de familie Staassen. Tegen het vallen van de avond werden wij over de dijk naar Grave gebracht. Daar hadden soldaten van het 82e Amerikaanse leger sinds zondagmiddag de Graafse brug veroverd op de Duitsers. Na een paar dagen gingen we met een transport richting Veghel en vandaar naar de Belgische grens. Binnen 72 uur na de noodlanding waren we in Brussel. We vlogen met het eerste beschikbare transport weer terug naar Engeland. De militairen van de RAF vlogen al snel weer in een ander toestel nieuwe missies op Arnhem.

Voor mij, Geoffrey Gamgee zat de oorlog erop. Ik had werkzaamheden op de basis en ben niet meer teruggegaan naar Arnhem. Er zijn die dag jammer genoeg maar liefst negen Stirlings in de bevoorradings rading boven Arnhem verloren gegaan.

Verloren strijd; een brug te ver!

Na vier dagen moesten de Britse militairen de strijd opgeven en was een overgave aan de Duitsers de enige oplossing tot overleven. De grondtroepenondersteuning vanuit het zuiden verliep véél te traag. De Duitsers bleken uiteindelijk te sterk. De rest van de Britse troepen zaten vast in Oosterbeek. De Poolse militairen bij Driel, aan de overkant van de Rijn, konden niet bij de Britten komen om hen te helpen in de strijd. Deze Britse troepen konden geen kant meer op, maar bleven volhouden omdat ze hoopten dat de rest van het grondleger hen tijdig zou komen ondersteunen. Na negen dagen van zware gevechten werd het duidelijk dat het grondleger niet meer op tijd zou komen en moesten de overgebleven geallieerde luchtlandingstroepen voor zover mogelijk, zich terugtrekken over de Rijn. Dit deden ze in de nacht van 25 op 26 september, zodat ze minder snel zouden worden opgemerkt door de Duitsers. De volgende ochtend ontdekten de Duitsers dat de Britse militairen grotendeels ontsnapt waren, alleen de gewonden en verzorgers waren er nog.



*Verkeersbrug Arnhem, de bekende John Frostbrug;
bleek uiteindelijk een brug te ver!*

Wat een bevrijdingszege moest worden, liep uiteindelijk uit op een grote ramp. De Duitse tegenstand was groter dan verwacht en na een kleine week felle strijd gevoerd te hebben rondom Arnhem en Oosterbeek was de laatste brug, 'een brug te ver' gebleken. De strijd moest gestaakt worden. Vele Britten waren gesneuveld of werden krijgsgevangen gemaakt. Een kleine groep Britten was via een ingenieus plan, met de hulp van Poolse militairen, onder de ogen van de Duitsers ontsnapt naar het bevrijde zuiden. Arnhem bleef verslagen en ontredderd achter. Er wachtte de burgers nog een lange zware winter onder Duitse bezetting. Ook de bevrijding van de rest van Nederland stakte met naar later bleek een verschrikkelijke hongerwinter in het verschiet.

De aftakeling begint

Na de noodlanding lag het transporttoestel nog de hele herfst-winterperiode van 1944/1945 in het landschap. De eerste dagen na de noodlanding werd er uit veiligheidsoverweging, burgerbewaking bij het toestel geplaatst. Dit was nodig om plundering te voorkomen. Het zware geschut in de staart was nog geheel intact; schietklaar! Zo waren er ook nog de nodige munitie en andere wapens aanwezig. Deze konden door ondeskundig gebruik en spelende kinderen een groot gevaar opleveren voor omstanders. Onderduiker Jan van Dorst vertelde mij in een interview dat hij eens op de stoel van de staartschutter was gaan zitten. De koepel kon nog vrij bewegen en het geschut was nog intact. Hij was zich rot geschrokken toen hij aan een verkeerde knop zat. Het geschut gaf een salvo! De kogels deden plukken grond doen opspatten. Met een beetje pech had hij zo een van de omstanders kunnen raken.



Onderduiker Jan van Dorst uit Gorinchem staat uiterst links met het geweer op de rug. Hij moest samen met een paar anderen wachthouden bij het vliegtuig in opdracht van het lokale verzet. Wie de andere personen op deze foto zijn is ons helaas niet bekend. Mogelijk kunnen oplettende lezers na 78 jaar een aanvulling leveren? Dankzij fotograaf Leo van den Bergh uit Oss zijn deze en onderstaande prachtige foto's gemaakt kunnen worden

Later is het geschut uit het toestel vrij snel weggehaald. Door wie is ons niet bekend. Ook zijn andere gevaarlijke objecten uit het toestel verwijderd. Zo ook de brandstof die door lokale boeren en een transportbedrijf, met een gierton uit het toestel werden gehaald.



alle gevaren van dien want de brandstof was héél ontvlambaar. Iedereen die het toestel kwam bekijken haalde er wel iets af als souvenir. Dit als bewijs van zijn of haar aanwezigheid bij deze bezienswaardigheid. Velen hadden nog nooit een vliegtuig van zo kortbij gezien. Laat staan zo'n enorm groot transportvliegtuig van 30 bij 30 meter. Zo werd ook nevenstaand klokje uit het dashboard gehaald van het vliegtuig en meegenomen als souvenir.

Toen ik Jan van Dorst in 2001 confronteerde met de nevenstaande foto, vertelde ik hem verbaast te zijn

van het aantal kogelinslagen op de romp. Jan begon te lachen en had daar een goede verklaring voor. De inslagen op de vleugel kwamen van het gevecht met de Duitsers boven Arnhem. Maar de kogelgaten in en naast de cirkel op de romp zijn van hem en zijn medebewakers.



De hele dag de wacht houden bij het toestel begon op een gegeven moment te vervelen. Men kon het hele toestel verkennen en overal aanzitten maar dat was niet spannend genoeg. Men ging van een afstand op de ronde schietschijf op de romp van het toestel schieten. In het toestel was immers genoeg munitie voorhanden. Toen munitie en wapens later waren weggehaald was het bewaken van het toestel niet spannend meer; een saaie klus uiteindelijk.

Hubert Bergers van Transportbedrijf Bergers uit Haren, vertelde ons zijn onderstaande herinnering:

Hij stond op donderdag 21 september samen met zijn vader Grad Bergers als kleine jongen bij het vliegtuig te kijken toen men bezig was om brandstof uit het vliegtuig over te hevelen in een gierton. De dampen van de brandstof kwamen je tegemoet. Plotseling begonnen mensen te schreeuwen en wezen naar het noorden waar een groot brandend vliegtuig op hen af kwam gevlogen. Rondom het toestel cirkelden twee Duitse jagers die het toestel van alle kanten beschoten. De mensen bij het vliegtuig zetten het op een rennen en zochten een veilig heenkomen. Mijn vader trok mij onder een grote betonnen drinkensbak voor het vee. Het was levensgevaarlijk met al die brandstofdampen bij het vliegtuig. Waar zou dat brandende toestel terechtkomen? De kogels vlogen ons om de oren en sloegen in de grond. Toen de Duitsers het toestel op de grond in beeld kregen, kreeg deze ook de volle laag. Ja, dat waren nog eens angstige momenten!



Dat het toestel bij Haren voor iedereen in de omgeving, vooral jongeren, een interessant object was om te bekijken moge duidelijk zijn. Ook het bekladden van de romp met schuttingwoorden en namen is dan ook van alle tijden (zie bovenstaande foto).

Je ziet dat het toestel al aardig is gesloopt. De foto toont bezoekers uit Berghem. Helaas is nog niet vast komen te staan wie er zoal op de foto's staan. Ook is ons (nog) niet bekend wie deze foto heeft gemaakt.

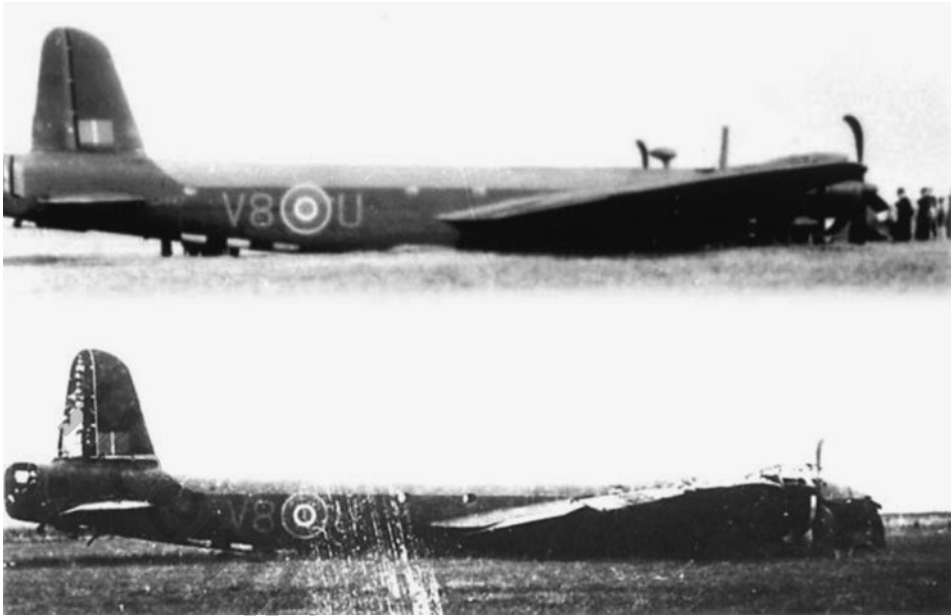


De foto 'hiernaast toont de Stirling in een verder gevorderd stadium van verval. Beide foto's zijn gemaakt door de bekende fotograaf Daan Scholten die in die tijd nog in Haren woonde.



Op de foto zien we v.l.n.r. Annie de Kock, Marie de Kock, Loekie Scholten en Grada de Kock. Vooraan zien we Jan van Breda, Nellie de Kock en Mien van Breda. Allen afkomstig uit Haren. De zuigers uit de motoren van het toestel liggen verspreid op de grond. Deze zijn jaren later bij een lokale boer teruggevonden en werden als aambeeld gebruikt.

Deze foto hierboven was voor mij het bewijs waarnaar ik jaren heb gezocht. De linker motor mist één propellerblad. Deze heeft mijn vader samen met een vriend 'na veel gefriemel' van het vliegtuig verwijderd.



*De bovenstaande foto's geven duidelijk het verval weer tussen september 1944 en v
oorjaar '45.*



*De heer Weijers, zijn vrouw A. Weijers Scholte tonen
dochter Cora Weijers bij de laatste restanten van het
vliegtuig.*

In het voorjaar van 1945 is er weinig meer over van het toestel. Boer Cobus van Hent Arts wil zijn land weer bewerken en in overleg met de gemeente Megen werd besloten de restanten uiteindelijk te laten verwijderen.

Mogelijk is dat gelijktijdig gebeurt met het opruimen van de restanten van de Short Stirling die op donderdagmiddag 21 september op de Maasakker onder Megen, brandend was neergestort. In de oorlogsjaren werden neergestorte vliegtuigen opgehaald in opdracht van de Duitsers en naar kamp Vught gebracht. Daar was een vliegtuigsloperij waar onderdelen uit neergeschoten vliegtuigen werden gehaald. De nog bruikbare onderdelen gingen naar Duitsland. De kans is aannemelijk dat deze vliegtuigsloperij na de oorlog nog in gebruik was en dat daar nog vliegtuigen werden gesloopt die in de gehele regio aan de grond zijn gekomen. De kans is ook aanwezig dat zigeuners de restanten hebben weggehaald of ijzerhandelaar Max Mozes in Oss. We hebben nooit kunnen achterhalen wie de restanten uiteindelijk hebben opgeruimd.



In 1946 verscheen er een artikel in de Gelderse krant dat de laatste resten van het vliegtuig van Haren werden opgeruimd. De krantenfoto is gemaakt op de gelijke locatie als de foto die fotograaf Leo van den Bergh uit Oss maakte een paar dagen nadat het toestel was neergestort in september 1944.



Op bovenstaande krantenfoto uit 1946, helaas van slechte kwaliteit, zien we uiterst links twee mannen bezig het vliegtuig in stukken te zagen. We zien een stuk van de vleugel met de twee ophangpunten van de motoren. Rechts ligt nog een stuk van de cockpit van het toestel.

Uiteindelijk werden ook een aantal brokstukken gebruikt tijdens een bevrijdingsoptocht in 1945 in Megen. Tijdens deze bevrijdingsoptocht werd door fotograaf Daan Scholte uit Haren een foto gemaakt van een platte boerenwagen. Op de wagen zien we een gedeelte van de vleugel (mogelijk hoogteroer) van een Stirling. Of deze afkomstig is van Haren of van de Stirling van Maasakker, is ons (nog) niet duidelijk.



Wie kent deze man?

Jaren na het eerste contact met Geoffrey Gamgee in 2004, stuurt hij mij per post een foto die hij bij zijn militaire herinnering-spullen had gevonden. Het betrof een foto van een man die hij op die bewuste 19e september in Haren had getroffen en gesproken. Deze foto heeft hij toen als herinnering meegekregen. Hij had toen helaas verzuimd de naam van de man op de foto te schrijven. Het betreft een man in marechaussee uniform. De kans is aanwezig dat deze man een onderduiker is geweest die in Haren ondergedoken heeft gezeten. Ook is het goed mogelijk dat het hier een persoon betreft uit de regio. Onderzoek in het Marechaussee-museum in Buren en bij de Osse politie heeft helaas niets opgeleverd. Misschien herkent een van de lezers van dit artikel de man op de foto?



Nog één keer terug!

Als de tweede wereldoorlog in Nederland uiteindelijk in mei 1945 zijn einde heeft bereikt, ontstaat al snel de behoefte om een 'Arnhem Veteranen Club' (AVC) op te richten. De AVC is eind '45 al een feit, als honderden geallieerde militairen die in de Slag om Arnhem hebben gevochten, terugkeren naar de slagvelden. Voor de achterblijvers was de overtocht te duur of was men er emotioneel nog niet aan toe om het strijdggebied opnieuw te betreden.



'Theirs is the Glory'

Sommige militairen doen zelfs mee als figurant of acteur aan een heuse speelfilm 'Theirs is the Glory'

Theirs is the Glory is een Britse verfilming van de Slag om Arnhem uit 1946. De film werd geregisseerd door Brian Desmond Hurst, naar een scenario van Terence Young, en beleefde zijn première op 17 september 1946. De opnamen vonden plaats in de zomer/herfst van 1945. Voor de verfilming werden de militairen, artsen en verpleegkundigen die een jaar eerder ter plaatse hadden gevochten, opgeroepen om als acteur terug te keren naar onder meer Arnhem en Oosterbeek. De militairen van de Britse 1e Airborne divisie ontvingen een vergoeding van 3 pond per dag. De film werd, grotendeels geïmproviseerd, opgenomen tussen de kapotgeschoten gebouwen en met de wrakken van militair materieel als rekwisieten. De ontbrekende brug over de Rijn in Arnhem werd eenvoudig op een glasplaat getekend, die bij de betreffende opnames voor de lens van de camera werd geplaatst. In Nederland is de film ook wel uitgebracht met de Nederlandse titel 'De slag om Arnhem'.



In 1974 komt er een nieuwe Hollywoodproductie in 'A Bridge Too Far (Nederlands: Een brug te ver)'. Het is de verfilming van het boek A Bridge Too Far uit 1974, dat werd geschreven door Cornelius Ryan. Het boek werd in 1976 verfilmd onder regie van Richard Attenborough; in juni 1977 beleefde de film zijn wereldpremière in Deventer. De hoofdrollen waren voor Dirk Bogarde, James Caan, Michael Caine, Sean Connery, Edward Fox, Elliott Gould, Gene Hackman, Anthony Hopkins, Hardy Krüger, Laurence Olivier, Ryan O'Neal, Robert Redford, Maximilian Schell en Liv Ullmann. De film bracht wereldwijd 50.750.000 dollar op, bijna twee keer zoveel als de productie had gekost. Hoewel A Bridge Too Far goed werd ontvangen, was de grootste kritiek dat niet alle gebeurtenissen waarheidsgetrouw zijn. 'Theirs is the Glory' was dat wel, tot trots van de veteranen!

Zo was ook onze air despatcher Geoffrey Gamgee, in de jaren '50 al een keer terug geweest naar Arnhem. Het was een hele, soms ook emotionele beleving om oude kameraden weer te zien en samen de ervaringen te delen en te verwerken. Het zou nog tot ergens begin jaren '80 duren voordat Geoffrey samen met zijn vrouw, nog één laatste keer terug wil naar Nederland voor een herdenkingsbijeenkomst van de Slag om Arnhem. Hij verblijft dan een aantal dagen in een hotel in de omgeving van Arnhem. Samen met zijn vrouw en een chauffeur wilde hij ook even richting Haren afrijzen om te zien wat er nog over was van zijn herinnering van die bewuste 19e september 1944, toen hij na een noodlanding, vaste voet zette op Harense bodem. Geoffrey was in die tijd op de een of andere manier in contact gekomen met Jan Jansen, de tekenaar van de houtskooltekening van het vliegtuig. Samen zijn Geoffrey en Jan door Haren gewandeld.

De woning van meester Harrie Strijbos, het huis waar de militairen uit het vliegtuig werden opgevangen en waar ze thee hebben gedronken, was ergens midden jaren '60 gesloopt. Helaas waren er voor Geoffrey geen herkenningspunten meer dan alleen de kerk van Haren. Alles was zo anders vond hij!



Zelfs het landschap was veranderd. Het perceel van boer Cobus van Hent Arts op 'd'n Garstakker', de locatie waar het toestel een noodlanding maakte, was in het grote geheel van landerijen opgegaan.

Jarenlang heeft op de hoek van zijn akker een betonnen drinkensbak gestaan voor het vee. Deze bak was helaas ook verdwenen. Door ruilverkaveling-activiteiten eind jaren '50, waren er helaas geen herkenningspunten meer over de locatie van het toestel bewaard gebleven. Het landschap was ingrijpend veranderd! Enigszins teleurgesteld was de familie Gamgee weer teruggekeerd naar Engeland.



Op de nevenstaande foto zien we v.l.n.r. mevrouw Gamgee, (de chauffeur-begeleider van de familie Gamgee), de heer Geoffrey Gamgee en Jan Jansen uit Haren. Deze foto is gemaakt op de Brevitstraat achter het klooster van Haren. Deze straat bestond toen nog niet maar dit moet ongeveer de locatie geweest zijn waar het toestel heeft gelegen. Op de achtergrond zien we nog net de torenspits van de Lambertuskerk en de rode pannendaken van het Klooster.

Het onderzoek gaat verder!

Jammer genoeg was er op herhaaldelijke oproepen in de lokale media géén nieuwe informatie binnengekomen. Ik had gehoopt dat iemand ons kon vertellen waar het vliegtuig nou precies was neergekomen en hoe het uiteindelijk is verdwenen uit het landschap. Er kwam opnieuw beweging in het onderzoek toen de kinderen van Harrie Strijbos na overlijden van hun ouders, ergens begin 2003, de zolder van hun woning in Weert gingen opruimen. Ze vonden daar verschillende dingen die iets met het vliegtuig van Haren te maken hadden gehad. Zo vonden zij de trouwfoto van hun ouders. Toen zij deze uit de lijst haalden ontdekten zij op de achterkant een aantal handtekeningen. De aangebrachte datum van '19 september 1944' kwam hen uit de verhalen van vader Strijbos, niet geheel onbekend voor. Ook vonden ze een landkaart van Nederland met vliegroutes van zuid en midden Nederland. Deze had Strijbos als aandenken gekregen toen de Britse militairen de Harense woning in '44 verlieten.

De kaart werd toen meteen verstopt op een veilige plek. Een belangrijke kaart die niet in Duitse handen mocht vallen want op de kaart stonden de aan- en afvliegroutes weergegeven van de vliegtuigen richting Arnhem.



Het geheel dat we op bovenstaande afbeelding zien is een uitsnede van onze omgeving. De originele kaart heeft een afmeting van 1000 x 1500 mm en geeft het gebied weer Brabant (Belgische grens) – Gelderland (gebied boven Arnhem). Deze kaart is heel gedetailleerd weergegeven, zoals men op bovenstaande afbeelding kan zien. Deze kaart is al die jaren goed bewaard gebleven. Dat is ook geen wonder, want deze kaart voelt enigszins vetig aan. Dit komt door de hydraulische olie die 78 jaar geleden over de kaart is gespoten. De rode lijn geeft de vliegroute aan van Arnhem naar het zuiden, de terugvliegroute.

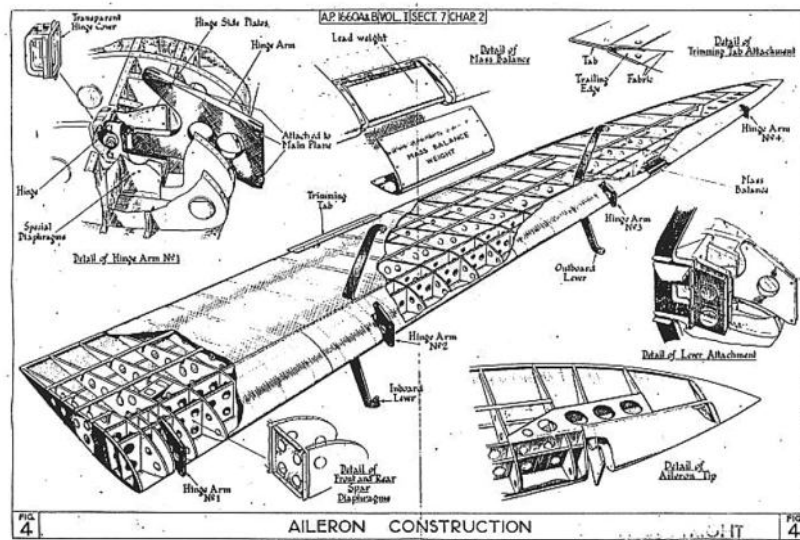
Deze kaart en de foto met handtekeningen is door de familie Strijbos samen met andere zaken ter beschikking gesteld aan het onderzoeksteam van de Stirling van Haren.

Een ander bijzonder onderdeel dat ook bewaard is gebleven is de 'Bomb Firing'. Door een klepje op te lichten kwam een ronde drukknop tevoorschijn. De bommenrichter kon zo de bommen of in dit geval, de cilinders met voorraden, loskoppelen van het vliegtuig.





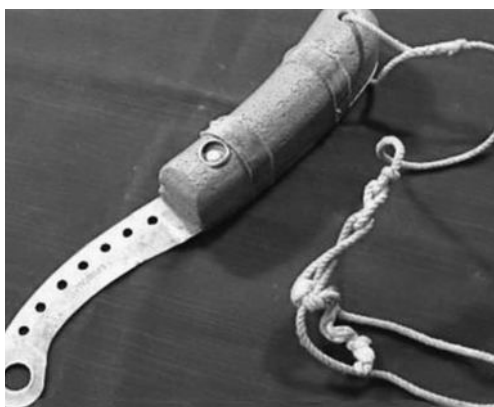
Pilot's and Flight Engineer's notes



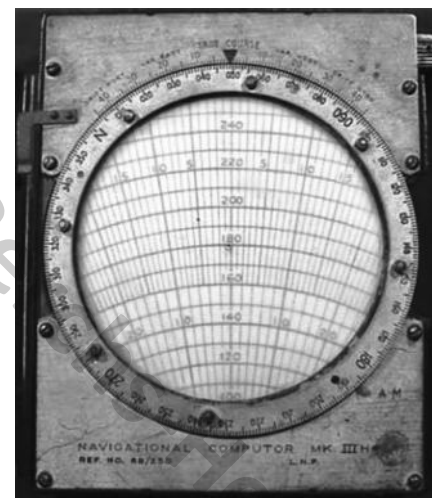
Een beeld uit het pilotenhandboek

De 'Pilot's and Flight Engineer's notes' is een handboek met vele instructies, test protocollen en prachtige opengewerkte tekeningen van het vliegtuig.

Zo is gelukkig ook bewaard gebleven een zogenaamde 'Navigational Computer MK III H'. Dit meet-apparaat werd door de Royal Air Force in de Tweede Wereldoorlog gebruikt om te kunnen navigeren. Met een band werd dit apparaat bevestigd op het been van de navigator. In het midden zit een doorzichtige plastic frontplaat met daarachter in rode kleur een tabel waarop weergegeven de luchtsnelheid en windrichting. Door rechtsboven aan de zwarte ronde knop te draaien kon men de grafiek naar boven of beneden draaien om zo de juiste tabelwaarden voor een goede navigatie af te kunnen lezen. Op de grote ronde schijf stonden de graden weergegeven. Met deze metingen konden luchtsnelheids- en hoogtecorrecties worden berekend.



Het voorwerp links is een 'Dingyknife'. Dit mes behoorde tot een reddingkoffer die als vast onderdeel in een rubberboot zat. Deze zat in het toestel in de vleugel opgeborgen. Bij een noodlanding op zee zou deze boot te water gelaten kunnen worden en kwam de koffer tevoorschijn met de reddingsmiddelen. Het heft van het mes is van kurk, zodat deze kon blijven drijven.



Het mes werd ondermeer gebruikt om vis schoon te maken en touwen door te snijden, het is dan ook vlijmscherp. Het touwtje werd aan de pols gedaan van de gebruiker om verlies tegen te gaan. De ronding is om steken te voorkomen en om de rubberboot niet te beschadigen. Deze voorwerpen liggen momenteel opgeborgen in het archief van 'Erfgoedlokaal Haren ons dorp'.

Onze redders

Door onderzoek in Engelse archieven van het 570 Squadron, waartoe het Harens vliegtuig, de Short Stirling V8-U behoorde, stuitte we bij toeval op een hele grote panoramafoto met allemaal RAF-militairen. Verder onderzoek leverde uiteindelijk een complete lijst op van de militairen die in het toestel hebben gezeten; de Short Stirling V8-U.

De bemanning van de V8-U bestond uit acht militairen. Zes militairen behoorde tot de Britse RAF- luchtmacht, te weten:

Piloot:	P/O E.D. Dennis Hincks
Navigator:	F/Sgt. R.L. Huckfield
Bommenrichter:	F/Sgt. H. Fletcher
Boordwerktuigkundige:	Sgt. F.E. Baker
Radiotelegrafist:	F/Sgt. J.P. Smith
Boordschutter:	Sgt. K.E. Johnson.



Er waren aan boord ook nog twee air despatchers van de landmacht, het Royal Army Service Corps (R.A.S.C.). Zij wierpen de voorraden op het juiste tijdstip boven de dropzones uit het vliegtuig. Hun namen:

Driver:	Geoffrey Gamgee
L/Cpl.:	Richard Dick Grantham



De enige foto die we tot nu toe hebben kunnen vinden van een deel van de R.A.F.-bemanning van de V8-U transportvliegtuig. Met v.l.n.r. Fletcher, Huckfield, Hinks en Smit.



Op nevenstaande foto zien we Driver Geoffrey Gamgee (links) en L/Cpl. Richard Dick Grantham (rechts).

Een laatste contact met Haren en Mr. Gamgee

Thank You Mr. Veteran, I Am a Child of Freedom - Op 4 mei 2007 werd mij, Sjaak Arts, door een onderwijzeres van de Harense basisschool gevraagd, om voor de hogere klassen vanwege de 5 mei herdenking dat jaar, een uiteenzetting te houden over de geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog in de regio.

Er was in die oorlogsjaren in Haren gelukkig niet veel schokkends gebeurd. Buiten wat Duitsers in het dorp, wat razzia's naar onderduikers, een inslag van een V1 buiten het dorp en natuurlijk de noodlanding van het transport-vliegtuig op 19 september '44 tijdens de Slag om Arnhem. Ik wilde de kinderen kennis laten maken met de persoon Geoffrey Gamgee door zijn verhaal te vertellen. Dat hij in het toestel had gezeten en dat ik hem in 2004 in Engeland had ontmoet.



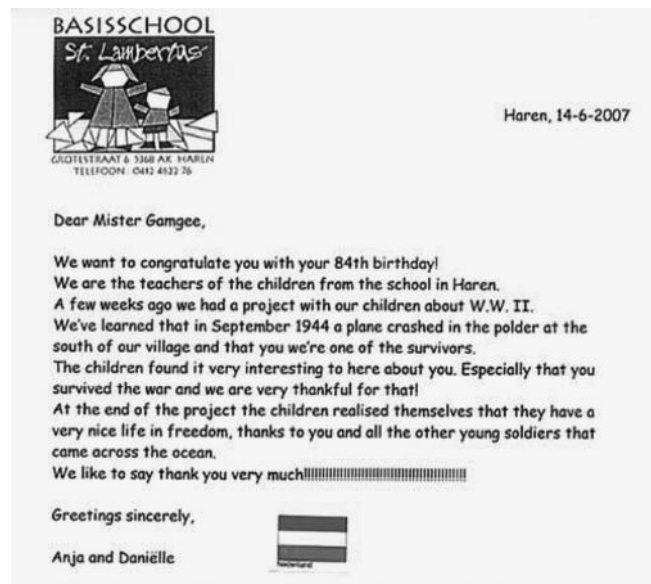
Nu wilde het toeval dat Gamgee in juni 2007 bij leven en welzijn, zijn 84e verjaardag zou mogen vieren. Het leek me leuk om namens de kinderen van Haren een presentje aan te bieden; een bijzonder T-shirt dat bij de herdenkingen in Arnhem geen onbekende is!

-Ten tijde van de 60e herdenking van de Slag om Arnhem in 2004, presenteerde de Market Garden Foundation in Arnhem, organisator van herdenkingen en evenementen, een T-shirt met op de rug de tekst 'I AM A CHILD OF FREEDOM THANK YOU MR VETERAN'. Dit shirt wordt jaarlijks gedragen door (school)kinderen, die tijdens de herdenkingsbijeenkomst rond 17 september, bloemen leggen voor de graven van de gesneuvelde militairen op de begraafplaats bij Oosterbeek -



Kinderen van de St. Lambertus school uit Haren op een groepsfoto, gemaakt in mei 2007. Deze foto werd aangeboden aan Geoffrey Gamgee samen met een T-shirt voor zijn 84e verjaardag als herinnering aan de dankbaarheid die de Harense jeugd heeft voor hun vrijheid!

Op 16 juni 2007 ontving Geoffrey Gamgee, in zijn woonplaats Surrey Engeland, met de post een pakketje afkomstig van een adres uit Haren in Nederland. De naam 'Haren' kwam Geoffrey niet onbekend voor en nieuwsgierig opende hij het pakket. Het bevatte een mooi maroenrood T-shirt, een groepsfoto van kinderen, een tekening met de namen van kinderen erop met een persoonlijke boodschap én een brief van het onderwijzend personeel van de St. Lambertusschool uit Haren.



De heer Gamgee was zeer ontroerd door dit cadeau. Hij had nog nooit zoveel aandacht van iemand gehad voor zijn 'niets beduidende werk' tijdens de slag om Arnhem. Zeker de aandacht van zoveel kinderen stemde hem zeer emotioneel.

Hij belde me later op en vertelde dat hij niet kon begrijpen, dat de Nederlanders de Britten zoveel eer toekennen. Hij vond dat hij zoveel eer niet had verdiend. Hij schaamde zich eerder. Ze hadden uiteindelijk de slag om Arnhem toch verloren! Zij konden na de slag veilig naar huis gaan, maar de mensen in Arnhem wachtten na een kleine week van strijd met de Duitsers, nog maandenlang verschrikkelijke ontberingen en strijd. Nee, zoveel eer had hij niet verdient, maar het gaf hem, een kleine 60 jaar na de oorlog, toch een goed gevoel! Hij sprak dan in een dankbrief ook grote waardering uit naar de kinderen van de St. Lambertusschool van Haren. Hij stuurde de kinderen als dank voor de felicitatie en attentie, de volgende brief:

Haren, 21-06-07

Hallo lieve jonge kinderen van Haren – Holland,

Dit is een bericht van Geoffrey Gamgee. Ik heb een leuke verjaardag gehad samen met mijn twee dochters, hun echtgenoten en vier kleinkinderen. Voor mijn verjaardag heb ik een leuke verrassing ontvangen van jullie vriend, mr. Arts. Hij beschrijft de geschiedenis van Haren. Ook heeft hij me namens jullie een mooi T-shirt gestuurd met een herinnering aan de Slag om Arnhem. Ook heb ik een leuke foto van jullie zelf ontvangen. Een mooie tekening en een aardige brief van jullie onderwijzeressen. Ik ben blij dat ik deze spullen heb mogen ontvangen en ik wil dan ook graag, dank je wel zeggen. Het is heel goed mogelijk dat toen ik op 19 september 1944 buiten Haren een noodlanding moest maken - en ik jonge mensen uit Haren ontmoette - ik kennis heb gemaakt met jullie groot- of overgrootouders. Ik weet helaas hun naam niet dus kan ik ook niet zeggen of dat ik ze werkelijk heb ontmoet. Het is goed mogelijk. Ik ben zeer dankbaar naar die mensen en ook naar die van het verzet van Ravenstein, die mij en mijn collega's van Haren, via Megen naar Grave hebben gebracht. Via Grave zijn we een paar dagen later naar de Britse linies gebracht. Ik ben veilig en wel teruggekeerd naar Engeland. Ik denk dat ik vandaag hier zit dankzij hun vriendelijkheid en hulp. Ik wil jullie zeggen, dank je wel kinderen, dit is wat ik jullie wilde zeggen, dank je wel!

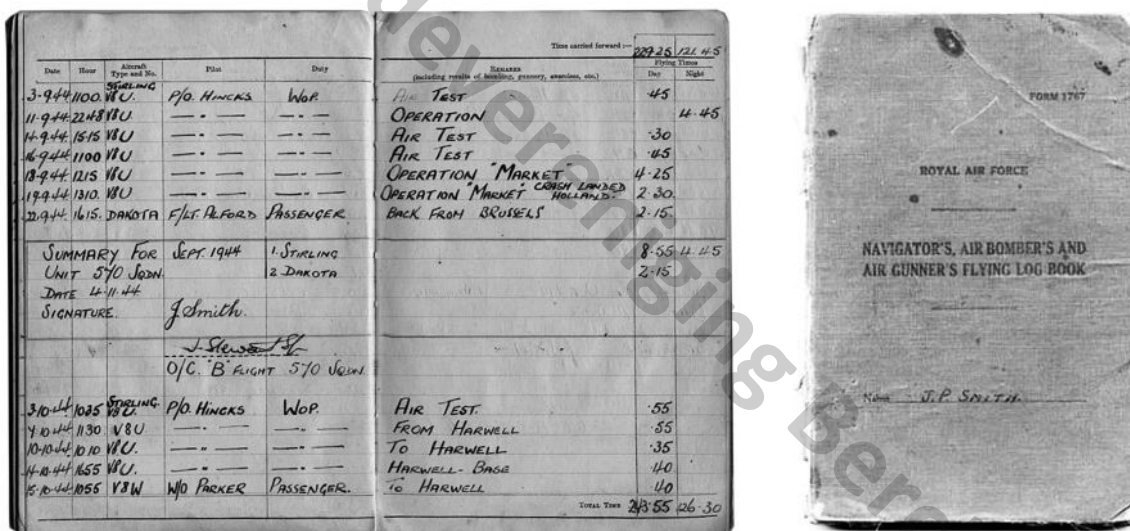
Namens Geoffrey Gamgee, Surrey – England

Op de rommelmarkt

Voor mij was door de jaren heen zo'n beetje al het mogelijke materiaal over onze Stirling V8-U wel gevonden en bekend geworden. Vele publicaties gelezen en het internet waar mogelijk afgestruind. Ik kon m'n onderzoek met deze laatste 'bedankbrief' van Geoffrey Gamgee aan de schoolkinderen, wel gaan afronden. Dossier gesloten?

Nee, nog niet! Zo rond september 2010 kreeg ik een telefoontje van een Engelsman die bij de jaarlijkse herdenkingsvieringen in Arnhem was. Hij had daar vernomen dat ik al jaren bezig was met het onderzoek naar de 'Short Stirling V8-U/ LJ647'. Hij meldde me dat hij iets voor me had dat ik beslist moest zien! Ik nodigde hem uit om naar Haren te komen daar wij op dat moment wat memorabilia van deze Stirling in een vitrine hadden liggen. Hij vroeg naar de handtekeningenlijst van de Britse militairen die zij in '44 hadden achtergelaten in de woning van meester Strijbos. Ik vertelde hem dat ook deze in de vitrine lag. Toen de man de volgende dag bij ons op bezoek kwam, toonde hij mij een klein groen versleten boekje in A5-formaat.

Het bleek een Navigator's, Air Bomber's and Air Gunner's Flying Log Book te zijn van Radiotelegrafist F/Sgt. J.P. Smith. Deze was een van de militairen uit het toestel dat in Haren was neergestort.

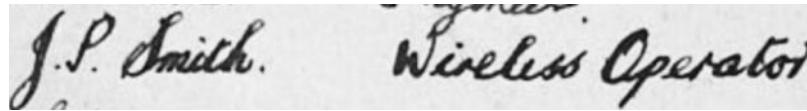


Zo hadden bemanningsleden hun eigen logboek waarin instructies, informatie van het vliegtuig en ook informatie over de gevlogene missies. Bij nadere bestudering bleek het logboek informatie te bevatten van onze Stirling V8-U. Het was fantastisch, om iets in handen te hebben dat de geschiedenis van het vliegtuig vertelde vanaf de productiedatum tot het einde toe. Je kon zo lezen waar en wanneer het toestel heeft gevlogene en in wat voor missies. De man vertelde me, dat hij dit boek in Engeland had gevonden op een rommelmarkt, in een doos met oude boeken.

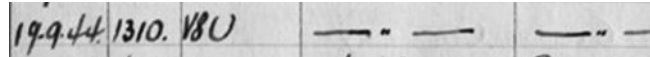
Ik hoopte een klein beetje dat hij dit logboek in Haren bij het Erfgoedlokaal zou achterlaten. Helaas, hij nam het weer mee naar huis. Wel mocht ik een paar foto's maken. Hij wilde namelijk weten of het logboek origineel was door de handtekening uit het logboek van J. Smith te vergelijken met onze namenlijst op de Strijbos trouwfoto.

SIGNATURE. J. Smith.

We hebben de handtekening uit het logboek vergeleken met de naam op het schilderij; identiek!



Zo kon ik in het logboek ook lezen dat de Stirling om 13:10 uur (Engelse tijd) is vertrokken vanuit Engeland en dat deze een noodlanding had gemaakt in Nederland. Héél bijzonder zo'n logboek in handen te hebben van een vliegtuig dat 78 jaar geleden een noodlanding heeft moeten maken bij Haren.

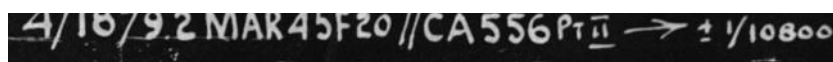


Universiteit levert sluitstuk in zoektocht locatie!

Na al die jaren met het onderzoek bezig geweest te zijn, kreeg ik in augustus 2019, 75 jaar na dato, eindelijk 'het sluitstuk' aangereikt van m'n zoektocht. Waar was het vliegtuig op die dinsdag 19 september 1944 nou uiteindelijk terecht gekomen? Niemand die het mij exact kon zeggen. Ik hoorde altijd de oud Harenaren zeggen daar ongeveer, bij de Groenendijk. Zoals eerder gezegd hadden de veranderingen in het landschap door de ruilverkaveling einde jaren vijftig van de vorige eeuw, danig roet in het eten gegooid. Ook verhalen van overlevering van onze voorouders leverde niets concreets (meer) op.

Oud militair Arno van Orsouw, kapitein buiten dienst van de vliegbasis Volkel, was al geruime tijd bezig met de voorbereidingen van zijn boekwerk 'September 2019, Oss 75 jaar bevrijding'. Via een collega-onderzoeker naar het verzet in het Maasland, kreeg ik te horen dat Arno bezig was met het bestuderen van een groot aantal luchtfoto's van onze regio die aan het einde van de oorlog gemaakt waren. De Britse Royal Air Force (RAF) heeft gedurende de oorlogsjaren een 200.000 spionage-luchtfoto's gemaakt van Nederland. Zo ook een groot aantal foto's van de provincies Brabant en Gelderland. Al die jaren waren de luchtfoto's veilig bewaard gebleven in een groot archief, totdat de universiteit van Wageningen afdeling 'Research Geoportaal - DotKa data', deze negatieven ging bekijken en beoordelen. Zij waren belast met het digitaal in kaart brengen van Nederland met luchtfoto's die in 1944 - 1945 waren gemaakt. Zo waren er ook luchtfoto's uit het gebied regio Oss en omgeving

Arno meende zelfs foto's te herkennen waarop de loop van de rivier de Maas en van gebieden ten noorden van Oss. Na contact met hem opgenomen te hebben kreeg ik ook een aantal foto's onder ogen. En warempel, ik herkende op één van de foto's de contouren van de gracht van het klooster van Haren. Zo ook de loop van de straten van ons Es-dorp kwam duidelijk overeen. Toen ik de foto's verder ging onderzoeken vond ik op de zijkant van het negatief een cijfer en lettercode. Zo kwam ik erachter dat deze foto op 2 maart 1945 was gemaakt door de fotodienst van de R.A.F.



Er waren die dag meerdere foto's achter elkaar gemaakt. Het fotovliegtuig heeft gevlogen vanuit Berghem over Haren naar Dienen. Toen ik een paar andere foto's ging uitvergrooten kwam ik tot de ontdekking dat ten zuidoosten van Haren iets in het landschap lag dat op een kruis leek.

Geweldig! Het bleken de contouren te zijn van een vliegtuig! Eindelijk na al die jaren een locatie beeld (locatie 7 op onderstaande kaartje) van de Short Stirling V8-U. Achter het vliegtuig waren zelfs nog de sleepsporen van het toestel te zien in het weiland.



Op bovenstaande foto zien we sterk uitvergroet, links het zuidelijke deel van Haren met bij (1) de nog weinige bebouwing van de Laagstraat. Rechts daarvan zien we de Berghemseweg (2). Bij (3) zijn duidelijk de school en de kerk herkenbaar, zoals ook het klooster van de zusters Penitenten met gracht bij (4). Bij (5) zien we de (oude oorspronkelijke) Spaanse Steeg. Bij (6) zien we twee oude wielen, ooit waren dat inslagen van een dijk-doorbraak. We zien ook duidelijk de loop van de huidige nog bestaande betonnen keerring om de wielen heen liggen. De huidige begroeiing van populierenbomen in het 'Koskers Boske' was toen nog niet aangeplant. En bij nummer (7) zien we duidelijk de contouren van een vliegtuig; onze Stirling V8U-LJ647. Je ziet zelfs na een half jaar na de noodlanding nog steeds de geul die het toestel heeft getrokken bij zijn buiklanding. Kan je nagaan hoe diep die in het landschap zit.

Nu nog de juiste locatie zien te vinden in het huidige landschap. Op vrijdag 20 september 2019 ging ik samen met mijn zoon de uitdaging aan om met moderne technieken de juiste locatie van het toestel op te sporen. Door de oude kaart zodanig transparant onder de huidige kaart van 'Google Maps' te projecteren, konden we na lang schuiven en vergroten of verkleinen beide kaarten precies over elkaar heen leggen. Via een computertechniek konden we zo de exacte locatie bepalen. Eindelijk waren de gps-coördinaten van de Short Stirling na 75 jaar gevonden. Een kroon op ons onderzoekswerk!

De exacte gps-locatie blijft buiten het onderzoeksteam van vliegbasis Volkel, dan ook geheim! Helaas kunnen we deze coördinaten niet kenbaar maken om te voorkomen dat mensen met metaaldetectors ongeoorloofd op het land gaan zoeken. We hebben de coördinaten in een mobiele telefoon gezet en zijn deze locatie met gps-tracking gaan zoeken in het landschap.

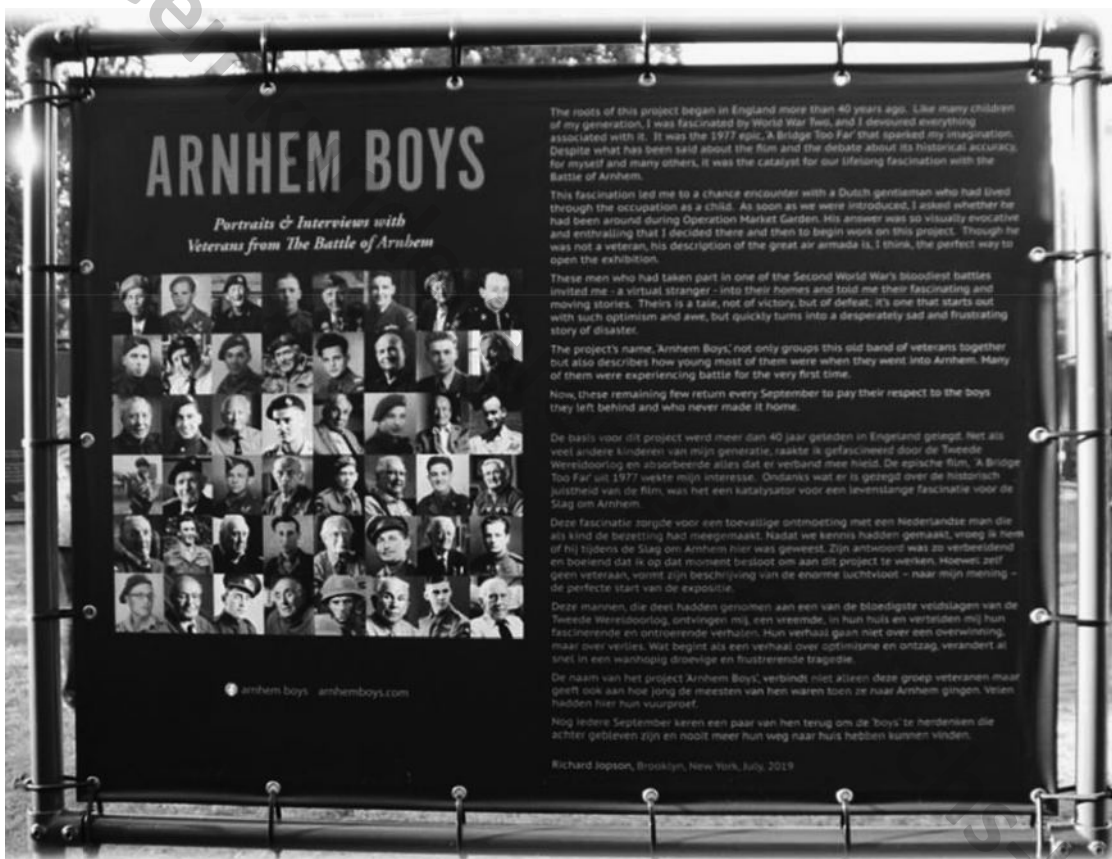
Uiteindelijk stond ik, weliswaar 75 jaar later, op de plaats waar Geoffrey Gamgee en zijn collega's uit het toestel zijn gestapt na de noodlanding, op 19 september 1944. Ik moet zeggen een bijzonder gevoel om op die plek te staan waar een reusachtig transportvliegtuig heeft gelegen. Een toestel van ruim 19 ton en een afmeting van 30 bij 27 meter. Ook bijzonder om te zien was de afstand naar Haren zoals de militairen van toen dat ook hebben ervaren. Zij hebben uiteindelijk met mogelijk de Duitsers in de omgeving deze afstand gelopen naar Haren.



Ik had de plek gemarkeerd, zodat ik andere medeonderzoekers op de hoogte zou kunnen brengen en de locatie later aan hen zou kunnen laten zien. Maar goed ook want ik zou eerder op deze locatie terugkomen dan verwacht!

Alsof het zo zou moeten zijn

Toen ik thuiskwam na het ontdekken van de locatie, ging de telefoon. Een Engelssprekende dame vertelde me dat zij de dochter was van Geoffrey Gamgee en dat zij dit jaar aanwezig was bij een bijzondere herdenkingsdienst in Arnhem; 'Bridge to Liberation Experience 2019', aan de John Frost brug. Zij wilde zaterdag 21 september naar het dorpje Haren komen om te zien waar haar vader 75 jaar geleden met zijn vliegtuig een noodlanding had gemaakt. De reden dat zij in Arnhem was kwam door het feit dat haar vader deelgenoot was van een openlucht tentoonstelling: 'Arnhem Boys'.



Op bovenstaande poster staat Geoffrey Gamgee op de onderste rij, 2e van links.



Geoffrey Gamgee doet zijn persoonlijke verhaal in de tentoonstelling 'Arnhem Boys' in de tuin van Oorlogsmuseum Hartenstein' in Oosterbeek.

Hotel Hartenstein was in september 1944 het hoofdkwartier van de Britse luchtlantingstroepen

Deze tentoonstelling in park Hartenstein was ter ere van de herdenkingsviering 75 jaar bevrijding. De presentatie bestond uit achtentwintig portretten van veteranen die vochten tijdens Slag om Arnhem en terugblikken op september 1944.⁸ Op elk scherm doen zij hun verhaal en hiermee verbonden zij niet alleen deze groep veteranen maar gaven zo ook aan, hoe jong de meeste van hen waren toen ze naar Arnhem gingen. Velen hadden hier hun vuurproef. Zo ook Geoffrey Gamgee; pas 21 jaar oud. Nog elk jaar keren in september een paar van hen terug naar Arnhem om de ‘boys’ te herdenken die achtergebleven zijn en nooit meer hun weg naar huis terug hebben kunnen vinden.



Dochter Ann Weston Gamgee poseert naast het portret van haar vader Geoffrey Gamgee (1923-2018). Zij staat hier in de tuin van oorlogsmuseum Hartenstein te Oosterbeek.

In de voetsporen van haar vader . . .

Het was die zaterdag, 21 september 2019 een stralende zonnige dag. Al vroeg in de morgen was er boven Haren enig vliegverkeer waarneembaar in de lucht. Zwarte Hercules transport-vliegtuigen kwamen laag overgevlogen, onderweg naar de Ginkelse Heide. Op die dag waren daar de jaarlijkse parachutistendroppings met veteranen. Zo nu en dan kwam er een groepje vliegtuigen over. Bijzonder, zeker als je beseft dat op 17 september 1944 en de dagen daarna met regelmaat grote groepen transportvliegtuigen overkwamen, met parachutisten en voorraden richting Arnhem.

Tegen de middag arriveerden Barry en Ann Weston Gamgee in Haren. We hebben even gezellig zitten kletsen en hadden informatie uitgewisseld. Gelukkig kwamen er nieuwe foto's op tafel uit het militaire verleden van Geoffrey Gamgee. Even later waren we aan een rondwandeling door Haren begonnen. Op het kerkplein toonde ik Ann de locatie waar ooit het huis van meester Strijbos had gestaan. Ik had wat oude foto's van het huis bij me om Ann en Barry toch een idee te geven hoe het er toen uitzag. Later zijn we de Brevitstraat ingelopen. De straat gelegen achter het klooster.

We liepen richting de locatie waar ooit het vliegtuig had gelegen. Het toeval wilde dat Ann op ongeveer dezelfde locatie was gefotografeerd dan haar vader in de 80'er jaren. Kijk naar de torenspits van de Lambertuskerk.

⁸ Foto's gemaakt voor de openlucht tentoonstelling 'Arnhem Boys', gemaakt door de Britse fotograaf Richard Jopson, Brooklyn, New York



V.l.n.r. zien we Sjaak Arts, Ann Weston Gamgee, Barry Weston (2019)/ Mw Gamgee, de chauffeur van de familie Gamgee, Geoffrey Gamgee en Jan Janssen uit Haren (1983)

Uiteindelijk kwamen we aan op de locatie waar 75 jaar geleden op 19 september een zwaar viermotorig Brits transportvliegtuig een noodlanding moest maken. Op onderstaande foto toon ik (Sjaak Arts) aan Ann Weston, via de gps bepaalde coördinaten, de exacte locatie van het toestel. Voor Ann Gamgee was dit een bijzonder en emotioneel moment. Zij stond op dezelfde plaats als waar haar vader had gestaan in 1944 na de noodlanding.



Ann Gamgee, dochter van Geoffrey Gamgee, stond letterlijk in de voetsporen van haar vader!

Toen de rondleiding ten einde was, werden we vreugdevol verrast door acht heel laag overvliegende viermotorige Hercules transportvliegtuigen. Deze waren net als toen in september 1944, onderweg naar Arnhem om parachutisten te droppen. Als eerbetoon aan onze 'Stirling locatievondst' kregen wij een 'Flypast' aangeboden; een ceremoniële vlucht om uitdrukking te geven aan diep respect voor de Short Stirling V8-U. Met deze flypast was er ook definitief een einde gekomen aan m'n onderzoek



Het heeft 75 jaar geduurd voordat de exacte crashlocatie van de Short Stirling V8-U bepaald kon worden. Ik heb er 47 jaar over gedaan om samen met andere onderzoekers alle informatie bijeen te vergaren. Een onderzoek zeker de moeite waard!

Het verbaasde me, dat begin 2020 nog steeds memorabilia van deze bewuste Short Stirling V8-U boven water kwam. Het lijkt wel of deze Stirling onze aandacht blijft vragen. Een oud inwoner van Haren kwam een sneeuwwit doopjurkje laten zien, gemaakt van parachutezijde. Deze zijde was afkomstig van een parachute uit het vliegtuig dat in Haren een noodlanding heeft gemaakt!

Het is nu september 2023, 78 jaar na de verloren slag om de brug bij Arnhem. Het onderzoek is afgerond maar het dossier blijft open. Je weet nooit wat er nog boven tafel kan komen als aanvulling op het verhaal van de 'Short Stirling V8U'. Op een paar veteranen na zijn allen inmiddels overleden. Het is aan ons om de geschiedenis levendig te houden en het verhaal door te vertellen aan het nageslacht.

'We will Remember them'

In september 1944 vond de grootste luchtlandingsoperatie ooit, plaats op Nederlandse bodem: Operatie Market Garden. De Britse Royal Air Force (R.A.F.) en de Royal Army Service Corps (R.A.S.C.) vlogen met hun bemanningen vele bevoorradingsmissies met parachutedroppings naar het strijdtonel rondom Arnhem. Met uiterste nauwkeurigheid werd het maximale geëist van deze jonge mannen van rond de twintig jaar. Vaak met groot gevaar voor eigen leven. Tussen 18 en 25 september vlogen Short Stirling's en Dakota's maar liefst 628 bevoorradingsmissies naar het gebied Arnhem-Oosterbeek. Van deze transportmissies keerden 89 vliegtuigen niet terug naar hun bases in Engeland. Vele slachtoffers zijn bij de bevoorradingsmissies te betreuren geweest; zij betaalden de ultieme prijs! Een groot aantal van hen moesten een noodlanding maken in bezet gebied, vaak ook met grote gevolgen als Duits krijgsgevangene. Met de heldhaftige hulp van Nederlandse burgers en lokaal verzet, wisten ook een aantal RAF en RASC-bemanningsleden uit handen van de Duitsers te blijven. Zij konden via veilige verzetslijnen terugkeren naar hun bases in Engeland om weer opnieuw in een vliegtuig te stappen voor een volgende bevoorradingsmissie bij Arnhem. Uiteindelijk hebben 151 RAF vliegeniers, 80 RASC airdespatchers en twee burger passagiers het leven gelaten tijdens bevoorradings-missies. Zij betaalden allen een zware tol voor onze vrijheid.

De onbekende marechaussee, eindelijk een antwoord!

In Zendgraaf 45, een periodiek schrijven van de heemkundekring Megen, Haren en Macharen heb ik een oproep geplaatst met de vraag of iemand van de lezers de onderstaande marechaussee herkende. Onderzoek in het Marechausseemuseum in Buren en ook in het politiemuseum te Apeldoorn /Nationaal Veiligheidsinstituut (NVI) hadden helaas niets opgeleverd. Op de oproep in Zendgraaf 45 hebben twee (oud)Megenaren gereageerd die de man herkenden als: politiemans Kwaks.

Verder onderzoek bij het BHIC in 's Hertogenbosch heeft het een en ander opgeleverd.

Ludovicus Andreas Edmundus Quax

We hebben hier te maken met de heer 'Ludovicus A.E. Quax; bezoldigd veldwachter der gemeente Megen'. Geboren te Meerssen op 6 oktober 1905. Ouders: Pieter Wilhelmus Quax en Anna Margareta Bauwens. Ludovicus kwam op 17-04-1935 van Millingen naar Megen. Zijn beroep was gemeente veldwachter.

Hij huwt in Megen op 3 mei 1937 met Francina Alberta Sleenhof. Geboren te Megen op 6 december 1914. Ouders: Wilhelmus Servatius Sleenhof en Francina van der Rijt. Willem Sleenhof uit de Bernardstraat no.8 had in die tijd een timmer- en aannemersbedrijf. Uit het huwelijk van Ludovicus en Francina wordt geboren te Megen: 2-03-1938 Wilhelmus Josephus Albertus Quax. Mogelijk zijn er meer kinderen uit dit huwelijk geboren maar dat is nog gesloten archief.

Quax woonde in de oorlogsjaren in de Schoolstraat no.6 te Megen. Naast hem woonde zijn collega agent van der Wielen. Quax was een zakelijke persoonlijkheid, een gedreven agent op de hand van de toenmalige burgemeester, die zijn werk wel héél serieus nam. In hoeverre deze agenten het verzet dienden of aan de kant van de Duitsers stonden, heb ik helaas (nog) niet kunnen achterhalen. Wel waren er geruchten wie goed en fout was, maar er was onvoldoende bewijslast om deze geruchten naar waarheid te onderzoeken. Waarom Ludovicus Quax zijn foto aan Geoffrey Gamgee tijdens zijn vertrek uit Haren had meegegeven zal voor altijd een onopgehelderde zaak blijven. Deze foto vinden op het lichaam van een geallieerde militair was zeker een groot risico.

Mocht iemand na het lezen van dit artikel nog aanvullende informatie hebben of een opmerking, dan bij deze het vriendelijke verzoek contact met mij op te nemen. E-mailadres: s.arts@planet.nl of telefoonnummer 0412-462592.





erchs-Heem

Bronvermelding en geraadpleegde literatuur:

1. Green On – A detailed survey of the British parachute te-supply sorties during operation 'Market Garden' 18 – 25 september 1944/ Arie-Jan van Hees.
De geschiedenis van de Stirling V8-U van Haren is samen met de andere 88 vliegtuigen opgenomen in het onderzoek van A.J. van Hees.
De Slag om de Ginkelse Heide- 17 en 18 september 1944/ C.E.H.J. Verhoef
2. Zendgraaf 'Special Edition' V8-U – Heemkundig Periodiek – nr. 9 okt. 2001/ Heemkundekring M.H.M.
3. Vliegen en Vechten bij de Maas 1940-1945/ W.F.J. Boeijen
4. Gelderland Bevrijd/ Christ Peters
5. Brabant Bevrijd/ Jack Didden & Maarten Swarts
6. Verliesregister 1939-1945/ Alle militaire vliegtuigverliezen in Nederland tijdens de Tweede Wereldoorlog Defensie – Studiegroep lucht oorlog 1939-1945 (SGLO)
7. Operatie Market Garden – De grootste luchtlandingsoperatie uit de geschiedenis – sept. '44/ Simon Forty & Tom Timmermans
8. De Slag om Arnhem – september 1944 – EEN BRUG TE VER/ Lloyd Clark
9. Onderzoek archief: Militaire historie Maasland – J. H. Arts/ Erfgoedlokaal Haren ons dorp
10. TheStirlingStory/MichaelJ.F.Bowyer-UK
11. SpeeduponStirlings/ImperialWarMuseumArchive
12. De bevrijding van Oss in Dagboeken – Stadsarchief Oss/ Agnes Lewe
13. Website: www.slag-om-arnhem.nl/
14. 75jaarVrijheid–September2019,Oss75jaarBevrijding/ArnovanOrsouw–StadsarchiefOss
15. Dotka Data BV/ Wageningen University & Research – Library
16. BHIC'sHertogenbosch
17. Dhr.VanMeel(Oss)/Dhr.F.vanSchijndel(Megen)–infoL.Quax
18. Archiefdhr.BertWattenbergOss-geslotenarchief
19. Familie Weston Gamgee - Sutton Engeland
20. Historisch archief Haren ons dorp/ mil. archief 1940-1945/ Sjaak Arts
21. Lam van het Hof schilderde nevenstaand schilderij ter ere van het onderzoeksrapport: Green on. Het toont de dropping van voorraden boven Oosterbeek tijdens de slag om Arnhem door Short Stirlings en Dakota's.

Eerder verschenen verhalen in 't Vagevenster sinds 1992

- 1 Oprichting Heemkundevereniging 't Vagevenster/Geschiedenis rondom de gerechts plaats Berghem/JanNelissen (1). Het kruisbeeld langs den openbare weg te Berghem.
- 2 Expositie Koninginnedag/ Jurgens/Generaties in beweging/ Het grafkruis van pastoor Prinsen/ Oude ambachten en gebruiken/ Past. van Genugten Ereburger/ Jan Nelissen (2).
- 3 Op de Lallenberg/Herman Parlevliet/Gedenksteen overleden missionarissen.
- 4 Terug naar de Lallenberg/ Straatnamen Wim v.d. Heuvel/ Dwarsdijken Hertogswetering/ Vroeger keuterboer en arbeider.
- 5 Berghem Wereldoorlog II.
- 6 Broeder Chryostomus/ Proost/ Hendige klumkes (klompenmakers)/ Allemaal familie?
- 7 Berghem vanuit de lucht 1944/ Over watersnood en geldnood/ Bodemvondsten/ Kozakken in Berghem/ Belasting rond 1700/ d'n Bik op het platteland/St. Anna vereniging/ Expositie in het kader van 50 jaar bevrijding 1945-1995.
- 8 Wie was de baas, Pastoor of Burgemeester 1919/ Noodziekenhuis 1944-1945.
- 9 Soeur St. Jacob - Anna v.d. Heuvel/ Aanwinst voor Berchs-Heem/ Henk Luijterink onderscheiden/ Den Heihoek/ Pauselijke Zegen/ Het verzamelvirus.
- 10 Schuurkerk Harensessteeg/ Broeder Hippolytus {Rudolf van der Heijden).
- 11 Het Brabantse boerendak/ De Harensessteeg - 1800 tot 1850 als straatweg-waterweg tolweg.
- 12 Jo Hoeks-van Thiel/ Monseigneur Harry van der Putten/ De geschiedenis van de post te Berghem/ d'n bik op het platteland.
- 13 R.K. Coöperatieve Stoomzuivelfabriek St. Joseph 1917 - 1964.
- 14 Jan Broers/ Berghemse St. Willibrorduskerk, een Kathedraal Monument/Kerk van Berghem in vroegere jaren (1).
- 15 Burenhulp jaren '50 in het Duurensend/Kolenhandel den Brok/ Kerk van Berghem in vroegere jaren deel 2/ Amateur-archeoloog Jan van de Coolwijk.
- 16 Bijna 100 jaar Zusters van Liefde in Berghem 1884 - 1982.
- 17 De Bergse Zeeg een riviertje of beek dwars door Berghem, onderzoek naar een natuurlijke waterloop/ Een pracht van een 'huis en hoff van oorsprong laat 17e eeuws.
- 18 Berghemse molens/ Archeologie in eigen tuin/ Berghemse mensen in 1876.
- 19 Ook Berghem was lang een Koning rijk. Schuttersgilden.
- 20 Verloskunde in de vorige eeuw/Bruidsjurk per luchtpost/ Thuislooksters/ Kerk van Berghem in vroegere jaren (deel 3 slot)/ Notities van Pastoor van Genugten.
- 21 Gemeentehuis Berghem/Een stukje Nederlands-Berghemse geschiedenis/ Heistraat 7.
- 22 Het Berghemse Wit-Gele kruis van 1917 - 2000.
- 23 Van den Kromme Slip/ Thé de Smid/ Een 'Bergse soldaat in mei 1940!
- 24 Tol op de wegen rond Berghem.
- 25 Oorlogservaringen Harrie van Orsouw.
- 26 Het ontstaan van Landgoed Zevenbergen.
- 27 Verzet in Berghem en omgeving 1940-1945.
- 28 Martinus Oortman - Onderwijzer en gelegenheidsdichter in Berghem 1837-1889.
- 29 Bart Megens vertelt over zijn hobby 'Bijhouden'/ Michiel Withnij (1643-1721), de eerste secretaris van Berghem en Nistelrode in de geest van de Politieke Reformatie!
- 30 De pauselijke zouaven uit Berghem.
- 31 Jeugdherinneringen enz.
- 32 Tot verrassing van velen bleken we familie te hebben in Noord-Amerika
- 33 Scouting Berghem 70 jaar jong
- 34 Broeder Gerard van Lith
- 35 Bèrchse Saldaote tijdens de 2e Wereldoorlog
- 36 Het onderwijs in Berghem van 1648 tot 1837
- 37 Zoektocht naar opa/ Waterschap de Hondshoek/ Vier religieuzen uit één gezin