

STICHTING WINGS TO VICTORY

AIRWAR MUSEUM / AIRMEN MEMORIAL ZEELAND



Crash No 440

P51 Mustang FB138

27-09-1944

Hulst



P51 FB138

Fragmenten uit de memoires van Flight Lieutenant-vlieger Alex (Tommy) Thomson.
Royal Canadian Air Force
Vloog bij het 129e(Mysore)Squadron, RAF
Vliegtuig type P-51 Mustang III – vliegtuigromp nummer “DV-X”

Mijn eerste optreden op 27 september 1944 tijdens de tweede ronde waarbij we bommenwerpers moesten escorteren resulteerde in mijn nogal ongeplande landing op het vaste land (Europa).

Onze vlucht begeleide een Halifax met één kapotte motor die terug kwam van de Rijn, niet ver van de Nederlands-Duitse grens.

Zo gauw we westelijk genoeg waren zodat er weinig gevaar meer zou zijn van Moffen fighters draaiden we meer naar het zuidwesten, omdat we gelegerd waren in Kent(Brenzett) en de Halifax in Yorkshire.

We hadden boven 10/10 wolken gevlogen, daarom gingen we naar beneden om te zien of we de kust al hadden bereikt. Toen we ontdekten dat we nog steeds boven land vlogen en de wolken op 3000(feet) hingen, zakten we tot onder in de wolken om geen gemakkelijk doel voor eventueel grond geschut te zijn.

Op dit moment had ik mijn contact met de rest van de vliegtuigen verloren, daarmee de kans om terug bij ze te komen verkleinend , een minder belangrijke zorg.

Voor me zag ik water, waar van ik dacht dat het de Schelde was. De rivier afzakkend met 300 mph(mijsl per uur) op 15 meter hoogte kwam ik onder vuur van een luchtafweer geschut . Enkele momenten later kwam er witte rook uit de uitlaten en de naald van de temperatuur meter ging snel omhoog.

Ik begon onmiddellijk met een draai te klimmen naar de zuidelijke oever, gas terugnemend omdat de motor steeds luider begon te lopen. Tegen de tijd dat ik de kust bereikte, zat ik nauwelijks nog op 30 meter hoogte, en zoals ze in business kringen zeggen ik had een belangrijke beslissing te maken: moest ik afhaken of een landing zonder wielen maken op de smalle strook strand tussen de waterkant en een 9 meter brede dam die parallel liep. Met het gas volledig teruggenomen , begon ik hoogte te verliezen en zou nog meer verliezen voor ik kon springen , ik was trouwens gewoon bang om dit te doen. De omstandigheden daar genomen concentreerde ik me op de landing. Gelukkig ging het erg gemakkelijk in 60 cm heerlijke modder (verontschuldigen aan Vlaanderen en “Swan’s ode to the Hippopotamus”)

Eenmaal op de grond ging het gevoel van euforie gauw over in een gevoel van intense eenzaamheid. Daarom stopte ik gelijk de twee Amfetamine tabletten van mijn vluchtdoos in mijn Mae West.

Dit toegevoegd aan de adrenaline en de andere hormonen die door mijn lichaam gierden, verklaarde mijn weinig kalme, rustige en beheerste gedrag van de komende paar minuten.

Ik zag twee mannen op me af komen en verdrong de gedachte dat ze stoot troepen waren omdat ze niet in parade pas liepen, wat op zijn zachts gezegd een beetje moeilijk te doen zou zijn in 60 cm modder. Tot mijn opluchting bleken het twee boeren uit de omgeving te zijn, en de vreemde wapens die ik van een afstand had gezien bleken gewone herdersstraffen te zijn en geen geheime wapens ontworpen om om een hoek te kunnen schieten.

Ze waren aan het praten in wat ik aannam Vlaams of Nederlands, dus bedacht ik dat ik mijn Duits wel eens uit kon proberen, ik had een cursus op de universiteit gevolgd. Dit bleek een beschamende vergissing te zijn.

Omdat ik wilde weten waar de Duitsers zaten begon ik met “wo ist die” en bleef steken bij Deutsche.

In mijn verwrongen geest deed ik dat af als zijnde “Nederlands”. Hierdoor bleef ik herhalen “wo ist” en deed de nazi groet gelijktijdig met het houden van mijn wijsvinger onder mijn neus (zoals Hitlers snor).

Ik was totaal beschaamd toen ze me antwoorden “Die Deutsche!”, maar evenzeer opgelucht toen ze over de rivier wezen en zeiden “Dar”. Deze ontzuisterende ervaring deed me besluiten om een andere manier van communiceren te vinden.. Frans werd onze lingua franca, Waar ze redelijk bekwaam in waren.

Terwijl we door de modder naar een boerderij liepen die volgens hun achter de dijk was, kwam er een bizar figuur van de dijk af naar ons toe . Hij droeg een kap met een soort kroon er om heen , een khaki trench coat , marine blauwe broek en naar wat ik aannam kaplaarzen. Mijn nu ”vrienden voor het leven” kondigden hem aan als “Nicht gut”. Hij stopte met afdalen toen hij me zag rommelen met mijn holster om snel te kunnen schieten , net zoals bij een Western. Overigens had ik een eenvoudige 32 kaliber Enfield revolver met een sjofele plastic (butt = kolf/handvat) bij me.

Als kind had ik meer origineel uitzienende speelgoed pistolen gehad. Ik had er nog nooit mee geschoten en vaak genoeg had ik niet de moeite genomen om het mee te nemen.

Hoe dan ook, terug naar het dreigende vuurgevecht op de OK dijk.

Geconfronteerd met mijn impressie van een 5(foot) 8(inch) van Gary Cooper, riep hij “Ik ben een Nederlandse marine officier, echt waar “. Mijn vrienden hielden hun dodelijke wapens bij de hand en ik bleef resoluut op mijn hoede, maar het gevoel groeide dat het op een Gilbert en Sullivan vertoning begon te lijken.

Gelukkig kwam er nu een 6(foot) 4(inches) majoor van de genie puffend aan een Sherlock Holmes pijp de dijk af het toneel op. Hij bevestigde dat de verdachte figuur inderdaad een Nederlandse marine officier was in een geleende trench coat. Onder de huidige omstandigheden besefte ik dat zijn SS kaplaarzen slechts half-Wellingtons waren, erg populair bij marine mensen, maar waarom ze niet half-Nelsons droegen heb ik nooit begrepen. Ze gingen verder met het geen ze moesten doen namelijk het selecteren van plaatsen waar aan boord gegaan kon worden voor de troepen die over moesten steken om de Moffen uit Vlissingen of een andere plaats te verdrijven, ze waren hier niet duidelijk in. Mijn vrienden en ik gingen verder naar de boerderij om hun terugkomst af te wachten, Waarna ze me een lift naar Brussel zouden geven.

In een absoluut schone keuken, behalve de modder die ik meebracht dan, serveerde een corpulente moederlijke dame me ersatz koffie van een glanzende betegelde oven. Ik kan niet zeggen dat het erg goed smaakte maar de boer en zijn vrouw waren zo gastvrij dat het een fijne afsluiting was van een hectische ervaring.

Tegelijk was mijn hormoon-amfetamine cocktail uitgewerkt zodat ik weer zo normaal mogelijk was.

Met helm en parachute in de laadbak van een kleine vrachtwagen geklommen verlieten we” mooi beneden zeeniveau gelegen” Hulst, want dat was de naam van dit gehucht, en waren op weg naar Brussel. De chauffeur van de majoor zat achterin bij mij en de majoor zat aan het stuur met zijn Nederlandse partner naast hem.

Ze zetten me af bij TAC HQ(Tactical Airforce), gezeten in het Residence Palace Hotel op de Rue de la Loi vlak bij het Koninklijk Paleis, nogal een deftige buurt, me nogal pijnlijk bewust makend van mijn smerige met modder bespatte uniform. Alvorens naar binnen te gaan schudde ik zoveel mogelijk modder van mij af en besloot ik het tweede lintje dat vast gespeld was van mijn epauletten af te halen (ik was pas gepromoveerd tot de torenhoge rang van kapitein-vlieger en was nog steeds op zoek naar iemand die handig was met naald en draad).

Niet op mijn gemak om de sierlijke lobby binnen te gaan, begon ik naar iemand te zoeken aan wie ik kon rapporteren en die transport kon regelen terug naar Engeland. Uiteindelijk vond ik een wing commander die mijn naam noteerde en het feit dat ik neergestort was. Hij gaf me een pas om het gebouw binnen te gaan en gaf me met tegenzin een kamer , me vertellende dat het nog enige tijd zou duren voordat er transport geregeld kon worden. Duidelijk kwam ik niet in aanmerking voor een VIP behandeling. Even duidelijk was het dat hij mij niet zou aanbevelen vermeld te worden in een verslag van krijgsverrichting voor het heldhaftig redden van mijn helm en parachute. Om eerlijk te zijn zei hij ook niet dat hij me het vliegtuig zou laten betalen dat ik in de modder achter gelaten had, en verzekerde mij dat hij mijn eskader zou laten weten dat ik OK was.

Nadat ik de kamer opgeruimd had die ik toegewezen had gekregen leende ik een wedge cap van dezelfde vent wiens kamer ik binnen gevallen was en ging op pad om Brussel nog eens te bevrijden.

Dit loffelijk streven, vond ik, gaf mij het volste recht om de inhoud van mijn vlucht doos te gebruiken die Franse en Belgische franken bevatte . Ik vond het verstandiger om de Duitse marken niet te gebruiken. Onnodig te zeggen dat ik een geweldige tijd had. Uitzonderd VE-Day die nog in het verschiet lag, heb ik nog nooit zoveel gelukkige mensen ontmoet. Ik geloof dat geen enkele Belg opgehouden is met feesten sinds de Geallieerden gearriveerd waren. Ik werd op straat steeds uitgenodigd om te komen dineren. Het feit dat ik Frans sprak werd met verrukking ontvangen.

Fragmenten van de memoires van Kapitein – Vlieger Alex (Tommy) Thomson, Royal Canadian Air Force vliegend bij het 129e (Mysore) eskader, RAF.
Vliegtuig type :P-51 Mustang III – vliegtuigrompnummer “DV-X”

129 Bentwaters Suffolk 11/12/1944 Vertrok 26/05/1945.

Het 12c poortgebouw gebouwd door gedreven actievoerder Ranulf de Granville, vandaag de dag een privé huis, is alles wat er is overgebleven van de priorij; het heeft mooi vuurstenen vlakwerk. Vlakbij Staverton Thicks, een eikenbos naar men zegt gepland door druïden en monniken

Bron:

Anne Thomson