

24-06-43

Lancaster Rilland

'Are you Dutch?'

Het verhaal van John Hudson

John Hudson was onderweg met 517 andere bommenwerpers naar Wuppertal en Elberfeld. 33 toestellen werden neergeschoten, 14 kwamen er terecht in Nederland. John was de eerste die werd neergeschoten en wel om 00.25 uur. Zijn toestel kwam ongeveer 4 km ten oosten van Rilland-Bath in het water terecht. Volgens de Duitsers zijn er 3 overleden bemanningsleden geborgen, is er 1 gevangen genomen en zijn er 4 ontsnapt of verdronken in de Schelde. De omgekomen vliegers liggen begraven in Bergen op Zoom.

Het was 24 juni 1943, voor het aanbreken van de dag. Bij Rilland-Bath was ik op een hoogte van 6 000 meter uit de bommenwerper gesprongen. Beide vleugels van de Lancaster stonden in brand. En daar hing ik dan, boven door de Duitsers bezet gebied: John Hudson, tweede piloot met vijf vlieguren ervaring. Het was de eerste keer dat ik een parachutesprong maakte - en tevens de laatste.

Pas op een hoogte van 1 500 meter, hangend aan mijn parachute, begon ik plannen te maken. Ik probeerde uit te vinden naar welke kant ik zou moeten vluchten als ik zou zijn geland. Hoe zou ik gevangenneming kunnen verhinderen...? Ik realiseerde me, dat ik enorm geluk had. Ik zou ver van de neerstortende Lancaster terecht komen. Die zag ik brandend verder vliegen, richting Walcheren. Vanuit de lucht realiseerde ik me dat mijn enige kans om te ontsnappen was om zo snel mogelijk het vaste land te

bereiken. Op een schiereiland zouden de Duitsers me immers met hun speurhonden snel te pakken hebben.

Terwijl de grond steeds dichterbij kwam, ontdekte ik een lichtje vlak onder me. Ik was bang dat het van een van de Duitse uitkijkposten was. In Engeland hadden ze me verteld dat de Duitsers overal langs de kust wacht- en uitkijkposten hadden. Ik probeerde, onervaren als ik was, mijn parachute zo te sturen, dat ik juist terecht zou komen op een smalle strook land, zover mogelijk weg van dat lichtje en zover mogelijk van het koude water van de Noordzee. Er spookten in die korte tijd allemaal plannen en gedachten door mijn hoofd. Die werden in één klap afgebroken toen ik met gestrekte benen, hardhandig in aanraking kwam met de grond.

Voor mijn allereerste sprong zou ik geen schoonheidsprijs krijgen. Mijn ene enkel was gebroken of ernstig verstuikt. Ik kon er nauwelijks mee lopen. In Engeland had ik maar een heel korte en simpele training gehad. De RAF realiseerde zich dat er niet voldoende piloten zouden zijn voor alle viermotorige bommenwerpers die in snel tempo werden gebouwd. Daarom legden ze bij de opleiding voornamelijk de nadruk op technische kennis. Mensen van de gronddienst, zoals ik, bezaten die technische basiskennis en werden in veel gevallen automatisch tweede piloot, *Flight Engineer*. Zo konden ze zichzelf vliegen leren en de eerste piloot vervangen in geval van ziekte of verwonding. In de praktijk kwam het erop neer dat ik piloot was zonder enige springervaring en met maar vijf vliegreuren in mijn vluchtboek! Trouwens de bommenwerpers die, gelijk met mijn Lancaster, die nacht op weg waren gegaan, hadden een bemanning met gemiddeld veertig vliegreuren.

Op het ogenblik dat ik met een zere voet op de grond lag te worstelen met mijn parachute, was het te laat om daaraan allemaal te denken. Ik vouwde in het donker mijn parachute op en begroef hem zo goed en zo kwaad als het ging. Toen strompelde ik weg. Al snel ontdekte ik tot mijn schrik de

omtrekken van een wachtposthokje. Gelukkig was er geen schildwacht te zien. Misschien was hij onderweg naar de plaats waar het nog steeds brandende vliegtuig was neergekomen. Voorzichtig liep ik om het wachthokje heen. Ik moest nu wel opschieten – nog maar een paar uren en het zou dag zijn, en ik moest op zijn minst nog vijf kilometer weg zien te komen om buiten de zoekgebieden te raken of zelfs nog verder wanneer ze mijn parachute zouden vinden. Eenmaal voorbij de wachtpost moest ik de beslissing nemen of ik de insignes van mijn uniform zou halen om er meer als een burger uit te zien, – met de kans te worden dood geschoten als een spion – of mijn uniform intact te laten en er dan maar wat verdachter uit te zien. Ik besloot het eerste te doen en trok mijn *Flight Engineer* insigne eraf, ook mijn epauletten gingen eraan en ik stopte precies vijftien seconden om ze te begraven. Ik had een donker overhemd van mijn broer aan in plaats van een standaard lichtblauw RAF-overhemd. Dat overhemd van mijn broer had ik geleend tijdens mijn laatste bezoek thuis omdat ik gehoord had dat er een speciale Hitlergroep zou zijn met de naam Zwarthemden! Ik dacht namelijk dat ze me voor een van de Zwarthemden zouden kunnen aanzien als ik boven Duitsland zou worden neergeschoten. Een soort zesde zintuig had me verteld dit te dragen op deze tocht. In mijn vliegerslaarzen droeg ik ook burgerschoenen.

Die middag van ons vertrek had ik al het onbestemde gevoel gehad, dat ik terug zou moeten lopen en had daarom met de grootste zorgvuldigheid mijn ontsnappingsmateriaal samengesteld en bovendien ook nog de voorpagina van een Engelse krant meegenomen! Ook had ik de vliegroute goed in mijn geheugen geprent tijdens de instructiebespreking. Ik veronderstel dat mijn voor gevoel van wat er die nacht zou gaan gebeuren in zekere zin een logische oorsprong had. Tenslotte hadden de meesten van de bemanning er al 45 vluchten op zitten. En het gemiddelde van het aantal tochten dat één bemanning kon volbrengen was twaalf

voordat ze werd neergeschoten. Wij zaten dus al ver boven het gemiddelde!

De laatste twee maanden had de bemanning, waarvan ik deze laatste tocht deel uitmaakte, gevlogen met H2S, de lucht/grondradar. Wij waren de zogenaamde *Pathfinders* en moesten altijd twee minuten eerder dan de hoofdmacht boven het doel aankomen om het te bombarderen doel precies aan te geven met een gekleurde parachute. De rest van onze vlucht kon dan precies zijn bommen afwerpen op de door ons gemarkeerde plekken, voor het geval hun navigatie niet goed klopte of het zicht beperkt was.

De H2S was niet volmaakt. Als je de radar aanzette boven de Nederlandse kust, werkte hij soms niet. Door het vliegen op grote hoogte was hij dan te veel afgekoeld. Daarom werd de H2S bij het vertrek uit Engeland al aangezet. Maar dat was gevaarlijk. De Duitsers waren dan in de gelegenheid om ons te ontvangen en onze positie te bepalen. Daardoor werden we een gemakkelijk doelwit voor de Duitse jachtvliegtuigen. Dat werd ons, denk ik, noodlottig. Zodra we de Nederlandse kust – als eerste van de bommenwerpers – bereikten, dook er een jager achter ons op en schoot ons neer.

Maar goed, ik rende dus zo snel mogelijk in het donker en probeerde er wanhopig als een burger uit te zien. Om eventuele speurhonden op een dwaalspoor te brengen, sprong ik over dijkes en waadde ik door sloten, als ze tenminste niet te diep waren. Een van deze sloten bevatte redelijk schoon water, zodat ik een waterzak kon vullen terwijl ik uitkeek naar een plaats waar ik me zou kunnen verstoppen.

Het advies dat we hadden gekregen over het contact opnemen met de plaatselijke bevolking, luidde: probeer je drie dagen te verstoppen; let nauwkeurig op de mensen die regelmatig in die omgeving komen en zoek een betrouwbaar persoon uit. Dit betekende wel dat ik voedsel en drinken voor de eerste drie dagen

moest hebben. Nu ik water had, bleef ik uitkijken naar een mogelijke voedselbron. Na zes à zeven kilometer lopen was ik terecht gekomen in een gebied waar bonen werden verbouwd. Ik rende langs de rand van het veld, sprong zijdelings tussen de bonen en kroop voorzichtig naar het midden van de begroeiing en deed heel goed mijn best om de oogst niet te beschadigen en tevens mijn positie niet te verraden.

Onderweg had ik al wat kleine bonen en hier en daar een jonge aardappel opgeraapt, ze waren erg vers en sappig. Ik realiseerde me dat ik in leven kon blijven, ging liggen in de dichte begroeiing en sliep in. Het was juni en het weer was warm genoeg om zelfs zonder dekens buiten te kunnen slapen. Alweer had ik geluk! De volgende dag werd ik pas vroeg in de middag wakker en realiseerde me toen voor de eerste keer hoezeer ik mijn linkerenkel bezeerd had toen ik zo verkeerd op de grond terecht kwam. Ik veronderstel dat zelfbehoud de drijfveer is voor een mens om in leven te blijven en door te gaan, zelfs met een broken enkel! Ik weet eigenlijk nog steeds niet of hij wel gebroken was, want ik sleepte dat been maar een beetje mee en kon er eigenlijk niet op staan. En zelfs nu, zo'n veertig jaar later, heb ik er nog steeds af en toe last van.

Die dag kwam er een oude Nederlander met zijn familie naar het bonenveld kijken om, naar ik vermoed, uit te vinden of er overlevenden waren van het vliegtuig dat de vorige nacht was neergeschoten. De vrouwen droegen allemaal de plaatselijke klederdracht, en daarom besloot ik ze aan te spreken.

De eerste fout die ik maakte was toen ik informeerde: 'Are you Dutch?' De boer dacht kennelijk dat ik vroeg 'Bent u een Duitser?' Hij deed geschrokken een paar passen achteruit. Ik won zijn vertrouwen door 'Nederlander' te zeggen en hem een Engelse krant en Engelse sigaretten te laten zien. Pas toen overtuigde ik hem dat ik een Engelse vlieger was.

De oude man hielp me naar een hooiberg, ik maakte daar een hol als verblijfplaats en bleef daar drie dagen. Daarna werd het voor



John Hudson, vlak na zijn onderduik in Rilland-Bath en terugkeer via Gibraltar naar Engeland, 1944.



John Hudson en Jacob Traas, de man die samen met zijn vader de Engelse piloot verborgen hield, tijdens hun eerste weerzien te Rilland-Bath in 1984.

hen erg gevaarlijk om me voedsel te brengen. Nadat ik mijn bonen en aardappels had opgegeten, nodigden zij me uit om in hun huis te komen. Daar bleef ik ongeveer drie weken op een zolderkamertje. In die tijd genas mijn enkel een beetje en nam mijn gastheer contact op met de Belgische ondergrondse. Op dat tijdstip was de Nederlandse ondergrondse nog niet georganiseerd om onderduikers en ontsnappers te kunnen helpen. Ons was gevraagd om zoveel mogelijk militaire informatie te verzamelen in het geval ons vliegtuig zou worden neergeschoten. Dat zou van nut kunnen zijn voor de bevrijding van Europa. Makkelijker gezegd dan gedaan. Ik had echter weer geluk: er kwam een Nederlandse student in hetzelfde huis wonen, ook als onderduiker. Die hielp me bij het verzamelen van informatie.

Op een dag leenden we twee fietsen en reden naar het dichtstbijzijnde vliegveld. De hele middag zat ik op een heuvel en telde de opstijgende en landende vliegtuigen, maakte een schatting van de personeelsbezetting en de afstand van het mijnenveld tot de weg. De student hield de Duitse huizen in de gaten en probeerde vast te stellen welke andere huizen er werden bezocht door Duitse luchtmachtsoldaten en daarom moesten worden aange-merkt als Duits-gezind.

Kort nadat de Nederlandse familie contact had opgenomen met de Belgische ondergrondse, vertelde men mij dat ik zou worden opgehaald door een Engelse onderzeeboot die donderdagavond de Schelde zou opvaren. Ik zou zo'n vijftig meter vanaf een steiger moeten roeien. Daar zou de onderzeeboot boven water komen. Met het weekend zou ik weer in Engeland terug zijn. Wat een geweldig nieuws! Ik had niet gedacht dat ik zo belangrijk zou zijn!

De volgende dag werd er een domper gezet op mijn enthousiasme. Ik kreeg bericht dat alleen piloten zouden worden opgepikt door een onderzeeër. En, ik was geen piloot, ik was gewoon *Flight Engineer*. Ik rekende erop dat ik via Gibraltar het bezette Europa

zou moeten verlaten en niet zou worden opgepikt.

's Avonds werd ik geïnformeerd door mensen van de Belgische ondergrondse. Ze vertelden dat de politie mijn grootste steun zou worden. Zij hadden georganiseerd dat, wanneer ik Belgisch grondgebied zou betreden, de politie mij onmiddellijk zogenaamd zou oppakken. Ik zou mijn tocht de volgende ochtend moeten beginnen. Ik was erg opgelucht, want ik leefde in voortdurende angst voor ontdekking. Vooral nadat ik had ontdekt dat iemand een ladder tegen het huis aan had gezet. Was iemand uit nieuwsgierigheid komen kijken wie er op het zolderkamertje woonde? Was ik al verraden aan de Duitsers?

Ik slaakte een zucht van verlichting toen ik die volgende ochtend ongedeed op de fiets stapte en wegreed in de richting van het Scheldepontje. De Engels sprekende student vergezeldde me. Hij zou een kaartje voor me kopen en me aan boord brengen. Op de pont zou ik onmiddellijk in de bar verdwijnen. Dat was de afspraak met de ondergrondse. Eenmaal in de bar zou de chef-ober me ongevraagd een kop koffie brengen als herkenningsteken. Wat ik bij het informatieve gesprek niet te horen had gekregen was dat in de ruimte waar ik me bevond ook een groep Duitse soldaten aan het kaartspelen was. En dat maar een metertje bij me vandaan!

Toch genoot ik van het feit dat ik onderweg was naar huis. Bij het aan wal gaan zou ik de chef-ober op vijftig passen afstand volgen, zodat ik, als hij werd gepakt, niet in de gaten zou lopen en omgekeerd hij ook niet verdacht zou zijn als ze mij zouden pakken. Daarna zou hij voor me uitlopen naar een wachtende motor met zijspan. Zonder iets te zeggen moest ik dan in het zijspan stappen. Het verliep allemaal precies volgens plan.

Wij vertrokken met de BMW-motorfiets en reden naar een klein stadje vlak bij de grens. Ik was daar precies één dag toen ik de waarschuwing kreeg onmiddellijk terug te gaan naar Nederland. Er werd namelijk een razzia verwacht. Dus wandelde ik opnieuw op vijftig passen achter mijn begeleider, maar nu terug naar

Nederland. Hier bleef ik een week totdat de razzia's zich naar een ander gebied hadden verplaatst. Op de boerderij waar ik onderdook, werd me gevraagd of ik samen met de twee broers op het land wilde werken. Ik mocht me ook verstoppen als ik dat liever wilde. Maar ik bedacht me dat ik, als ik de tocht over de Pyreneeën wilde volbrengen over de nodige conditie diende te beschikken, zodat ik koos voor het werken op het land. Elke ochtend vertrokken we met de paarden en ons lunchpakket naar het land. Dat lunchpakket aten we op aan de rand van het veld dat we moesten omploegen.

Mijn eerste dag met de paarden en de ploeg was weinig geslaagd en ik realiseerde me dat de paarden mijn Engels niet begrepen. Die avond vroeg ik hen of er een andere manier van besturen was, zodat de voren wat rechter zouden worden. Jawel, zeiden ze, als je naar links wil moet je ze wat aantrekken en wil je naar rechts dan moet je de teugels laten vieren en een beetje op en neer bewegen. De volgende dag probeerde ik dat en het ging zó goed dat we er een derde paard bij zetten. De twee oude paarden waren erg groot en zo breed dat ik ze niet schrijlings kon berijden als ik ze 's avonds naar de vijver bracht om ze te laten drinken.

De Hollandse boeren waren verplicht om een percentage van hun land te bebouwen met koolzaad dat de Duitsers gebruikten om een smeermiddel voor hun vliegtuigen van te maken. Vandaar waarschijnlijk de stank die er altijd hing rond hun neergeschoten vliegtuigen. Ik vroeg me wel af of mijn activiteiten op de boerderij de Duitse oorlogseconomie zouden helpen. Maar in ieder geval gedroeg ik me als een echte boerenknecht, zodat niemand in de omgeving argwaan kreeg en er geen gevaar ontstond voor de familie die me hielp. Er werden nu voorbereidingen getroffen om me naar Brussel over te brengen. Ik geloof dat de twee broers wel met me mee wilden. Het was me nl. opgevallen dat ze voor hun borreltje op zaterdagavond altijd net over de grens gingen. Het leven bleek in België wat makkelijker te zijn dan in Holland. Eenmaal ondergebracht in een buitenwijk van Brussel moest ik

weer een poosje geduld oefenen omdat de Belgische ondergrondse mijn verblijf in Parijs en de tocht daar naartoe moest regelen. De jongste zoon in het huis waar ik was ondergedoken, kreeg kinkhoest. Natuurlijk kreeg ik het ook, omdat we de gehele dag bij elkaar zaten en voor ik het wist lag ik in bed met een longontsteking. Mijn gastheren kregen met grote moeite een verzetsarts te pakken. Die gaf me tabletten. Ze werkten buitengewoon snel en goed, maar ik ben sindsdien erg bevattelijk voor alles wat met griep en kou te maken heeft. In ieder geval gaf het mijn vrienden wat meer tijd om m'n valse paspoort en papieren in orde te maken.

Ik had me wat verdiept in de geschiedenis van de persoon wiens paspoort ik nu had. In ieder geval wist ik voldoende voor een routinecontrole aan de grens. Maar niet genoeg wanneer ik als spion zou worden ondervraagd, of als ik bij de ondergrondse zou moeten blijven en meevechten zo de invasie net in die tijd zou plaatsvinden. Churchill had namelijk via de radio aangekondigd dat de invasie in de herfst zou plaatsvinden. Dat was dan ook het belangrijkste onderwerp van gesprek. Iedere keer als ik een nieuw lid van de ondergrondse leerde kennen werd de vraag gesteld: 'Wanneer is de invasie???'

Van Brussel uit ging ik naar Parijs. Daar was ik een paar dagen bij een dokter in huis, die moest controleren of mijn longontsteking genezen was, voordat ik zou doorreizen naar Spanje. Met zijn zegen vertrok ik tenslotte. Het eerste gedeelte van deze tocht bracht me naar Bordeaux. We waren met zijn zessen, onderduikers en ontsnapte gevangenen. We stapten op de trein, twee personen per wagon en onze begeleider drie wagons verderop. Er was maar één controle voor alle passagiers en onze papieren werden in orde bevonden. Maar het ergste moest nog komen...

Wij kwamen tegenover twee zwaarbewapende Duitse soldaten te zitten!!! Kennelijk waren ze overgeplaatst naar een ander onderdeel en hadden al hun bezittingen bij zich. De situatie was

gespannen, maar we hadden geen narigheid tot het moment dat een van de Duitsers tegen me begon te praten! Er was ons verteld dat vele Duitsers taalkundig onderlegd waren en dat ze zeker argwanend zouden reageren als ze ons school-Frans zouden horen. Er bleef dus niets anders over dan te vervallen in de oude truc van doofstommetje spelen. Ik wees op mijn oren en mijn mond en gromde wat. Hij ontstak daarop in woede en schold kennelijk wat in het Duits en zei toen volgens mij zoiets van: 'Alweer zo'n stomme Fransoos die niet met ons wil praten, terwijl ik hem alleen maar wil vragen hoe laat deze trein aankomt.'

Voordat hij kon beslissen hoe hij me te pakken kon nemen, kwam er een collega van hem de coupé binnen en vertelde hem dat ze op hun eindbestemming waren aangekomen. Het vervolg van de reis naar Bordeaux verliep in een wat rustiger sfeer. We gingen om de beurt wat slapen, maar er bleef er altijd één wakker om te voorkomen dat de ander iets in het Engels zou zeggen als hij wakker werd. In Bordeaux moesten we de hele dag rondhangen omdat de aansluitende trein pas 's avonds laat vertrok. Onze begeleider werd in contact gebracht met anderen die Amerikaanse, Engelse en Canadese vliegerbemanningen bij zich hadden, ongeveer twaalf mannen, die allemaal wachtten om gezamenlijk naar Gibraltar te gaan. We stelden vast dat we teveel argwaan zouden wekken, als we bij elkaar bleven. Dus verspreidden we ons over de gehele stad. We brachten onze tijd door met het eten van oesters, een busritje naar de andere kant van de stad, een tochtje door het stadspark en toen weer terug naar het strand. Onze begeleider zag dezelfde Duitse officier die dag drie keer. Ik hoopte dat hij voor de volgende ontsnappingspoging een andere plek in Bordeaux zou weten te vinden.

Onze trein stopte vlak voor de Spaanse grens bij een klein dorpje niet ver van de Atlantische kust. Hier kregen we een korte uiteenzetting over onze reis door de Pyreneeën. Onze gidsen waren smokkelaars en werden aan beide zijden van de grens door

de politie gezocht. De tocht werd daarom 's nachts gemaakt. We moesten eerst een stukje landinwaarts en daarna via drie bergtoppen naar Spaans grondgebied. De man die de route uitlegde, richtte zich voornamelijk tot mij. Hij zei: 'Na de eerste berg stoppen we aan het eind van de helling die eindigt bij de ingang van een elektriciteitscentrale waar op dit moment mensen aan het werk zijn. Ik wil dat jullie zo snel mogelijk de helling afrennen, voorbij de ingang van de centrale, daarna rechts af en verder door de spoorwegtunnel. John gaat eerst en als alles goed gaat volgt de rest.'

Het bleek al snel dat onze gidsen parfum smokkelden, want terwijl we achter ze aan liepen, kwam er een heerlijke zoete lucht uit hun rugzakken. Zij kozen altijd voor de hoogste top van elke heuvel, in plaats van het laagste punt wat wij zouden hebben gedaan. Het bleek al snel dat de laagste passen goed bewaakt werden, want we hoorden verschillende schoten. Ik was nu dankbaar dat ik in zo'n goede conditie was.

Vanaf de top van de laatste helling zag ik de elektriciteitscentrale beneden me liggen, met aan de rechterkant de spoorwegtunnel. Met een gebaar van probeer het maar stuurde de gids me weg en daar ging ik, voor de snelste honderd meter die ik ooit in mijn leven heb gelopen. Een technicus van de centrale was druk bezig met een oliekan en had gelukkig geen pistool bij zich. Maar wat keek hij verbaasd toen hij me zag! Zijn mond viel open. Aan het eind van de tunnel wachtte ik op de anderen, waarop we doorgingen met klimmen en klauteren, glijden en springen en dat de gehele nacht door.

Na de tweede berg begon een van de Amerikanen te hinken, zodat twee van ons hem moesten helpen. Gelukkig waren we nu bijna op onze bestemming. Dat bleek een oude boerderij te zijn, met een grote kamer waarin een heerlijk haardvuur brandde. Al snel vielen we in slaap en werden pas de volgende middag wakker. De dag daarna werden we afgeleverd bij de plaatselijke vertegenwoordiger van de Britse ambassade. Hij was een man met een

geneesmiddel tegen elke ziekte. Sommige hadden schrammen en builen – geneesmiddel: VEEL COGNAC. Anderen, zoals ik, hadden een vervelende hoest – geneesmiddel: VEEL COGNAC. Enkelen waren nog steeds erg vermoeid – geneesmiddel: VEEL COGNAC. Een paar uur later kwam de auto van de ambassadeur voorrijden om ons te halen. We voelden ons erg zeker achter de Engelse vlag die op het spatbord gemonteerd was. Het gaf ons een beetje het gevoel dat we weer op Brits grondgebied terugwaren. Later op de dag waren we echt op Brits grondgebied, namelijk in de Britse ambassade. Daar gingen we linea recta de cel in. De cachotdeuren werden hermetisch gesloten. We begrepen er niks van en waren hevig verontwaardigd.

Pas later bleek dat het gebeurde om ons te beschermen. Want hoewel Spanje officieel neutraal was, was de politie niet al te vriendelijk voor buitenlanders. Enkele dagen later vertrokken we per trein naar Gibraltar. We waren in een feestelijke stemming, maar hielden ons koest omdat we nog steeds niet veilig waren. Er was altijd nog dat stukje niemandsland tussen het Spaanse eindstation en Gibraltar. Aan de grens werden wij gekleed in overall en touwschoenen en tussen al het werkvolk dat iedere morgen Gibraltar inging vielen we gelukkig totaal niet op. Eenmaal op de 'Rots' gingen wij, Britten, naar de betaalmeester voor vervanging van materiaal dat we onderweg aan onze helpers hadden weggegeven zoals horloges, pennen, enz. Ik had vijf maanden soldij tegoed en ook was gedurende die periode mijn bevordering van *Pilot Officer* tot *Flying Officer* afgekomen. Ik nam precies tien Engelse ponden op en besteedde een groot deel van dat bedrag aan verse bananen, een vrucht die ik in Engeland sinds 1939 niet meer had gezien.

Het RAF-ontvangstcomité in Gibraltar had me geboekt op een vlucht naar Engeland op de plaats van een kapitein van de landmacht – eindelijk eens een keer voorrang! 's Avonds bleek de Dakota waarmee ik zou vertrekken een mankement te hebben. De volgende ochtend werd ik opnieuw voor de avondvlucht

geboekt. Voor de tweede maal aan boord van de Dakota bleek het toestel opnieuw ongeschikt te zijn om te vertrekken. Pas bij de derde vertrekpoging ging alles goed en waren we op weg naar huis. Na een vlucht van twaalf uur met een enorme omweg om de Duitse jagers te vermijden, kwamen we in Engeland aan, precies op tijd voor mijn verjaardag in November. Nadat ik mijn verslag had uitgebracht bij het Ministerie van Luchtmacht, kreeg ik kledingbonnen en werd me gevraagd of ik nog een paar schoenen wilde hebben voor het geval ik weer naar huis zou moeten lopen.

Bijna onuitputtelijk was de inventiviteit waarmee de helpers en de onderduikers zelf zich wisten te verbergen voor de vijand. Velen die door hun opvallend uiterlijk gevaar liepen, veranderden vaak letterlijk in een ander mens. Haren werden kort geknipt of geverfd. Wenkbrauwen geëpileerd. Snorren of baarden aangemeten of afgeschoren. Anderen kregen een geheel andere identiteit, een enkeling ging zelfs zo ver dat hij in een andere omgeving een nieuw beroep kon uitoefenen. Maar voor de meesten betekende onderduiken binnen zitten. Dag en nacht. Wachten tot de oorlog voorbij was, in voortdurende angst om verraden of ontdekt te worden. Geen huis waar onderduikers zaten of men had er een vluchtplaats gebouwd. Achter boekenkasten en buffetten, onder vloeren, tussen dubbele wanden en plafonds. Op het platteland waren meer mogelijkheden. Al was de kans op verraad en ontdekking in de kleine dorpsgemeenschappen vaak groter. Op afgelegen plekken, in bossen, bouwde men schuilhutten, soms zelfs hele nederzettingen waar onderduikers zich verborgen hielden. Ook daar hielden de plaatselijke verzetsorganisaties de mensen in leven. Hier betekende onderduiken vaak letterlijk ondergronds het vege lijf trachten te redden.