

Luchtramp boven ziekenhuissite Tienen

Twee Mitchell-bommenwerpers botsten, 7 doden

Op 9 februari 1945, tijdens de nadagen van de Tweede Wereldoorlog, kwamen boven Tienen twee B-25 Mitchell-bommenwerpers met elkaar in botsing. Ze maakten deel uit van een missie van het 320 (Dutch) Squadron RAF Bomber Command, met als doel het spoorwegknooppunt van Geldern in Duitsland te vernietigen. In het dichte wolkendek boven de noordrand van de stad raakten de toestellen elkaar, werden onbestuurbaar en stortten neer. Eén sloeg te pletter op een terrein waar nu plannen bestaan voor het nieuw regionaal ziekenhuis; het andere toestel boorde zich in de flank van het Vianderdal. Van de negen bemanningsleden wisten er slechts twee met een parachute te ontsnappen.

De crash had een verwoestende impact op de grond. Tientallen woningen raakten beschadigd en honderden ruiten van woningen verspreid over de hele stad, sloegen aan diggelen. Hoewel er geen gewonden vielen onder de bevolking, maakte het tragisch ongeval een heel diepe indruk. Het is intrigerend dat de dramatiek van deze ramp begraven ligt in de nevelen van de geschiedenis. Zou een gedenkteken niet een passende manier zijn om de omgekomen bemanningsleden, die hun leven gaven in een missie voor vrijheid en vrede, te eren en om toekomstige generaties te herinneren aan de kostbare prijs van oorlog?

Nederlanders in het verweer

In de vroege ochtend van 10 mei 1940 werden Belgen, Nederlanders, Luxemburgers en Noord-Fransen brutaal gewekt uit hun slaap. Nog vóór dageraad vielen de troepen van Nazi-Duitsland deze vier landen binnen. Chaos en paniek heerste alom. In Den Haag zag Adriaan Manschot, technicus in dienst bij de Bataafse Petroleum Maatschappij (Shell) het plan om zijn 24^{ste} verjaardag te vieren, in rook opgaan.

Belgische en Nederlandse troepen boden, met steun van het Franse en Engelse leger, veel meer weerstand dan de Hitler-troepen hadden verwacht. Om in Nederland een doorbraak te forceren, stuurde generaal Rudolf Schmidt, bevelhebber van het 39ste Gemotoriseerde Korps, een ultimatum naar de stad Rotterdam om de wapens neer te leggen. Toen hier niet meteen gehoor aan werd gegeven, volgde een massaal bombardement, waarbij meer dan 700 doden vielen en 80.000 mensen dakloos werden.

Manschot ging in op een vraag van zijn werkgever om mee het land te verlaten. Samen met 34 andere Nederlanders stapte hij aan boord van een vissersboot, die tevens archiefstukken van het bedrijf meenam. In allerijl werd het schip naar de Noordzee gesleept. Dat verliep niet zonder slag of stoot. Collaborerende NSB-ers namen het vaartuig onder vuur om het vertrek te verhinderen. De volgende dag in de namiddag kwamen ze toe in Ramsgate.

Evacuatie

Vliegvelden waren voor Duitsland geprefereerde doelwitten om te vernietigen. Op 10 mei namen drie Messerschmitts het Souburg Vliegpark bij Vlissingen onder vuur, wat weinig materiële schade veroorzaakte maar wel ontreding bij de aanwezige troepen. Orders werden gegeven, vervangen en weer ingetrokken. In de volgende uren en dagen vonden nog meer aanvallen plaats. Op 14 mei kwam er een bevel tot evacuatie. 23 Fokker lestoestellen stegen op richting het Franse Berck-sur-Mer, met een tussenstop op het vliegveld aan de kust van Cap Griz Nez. Omdat er geen landkaarten beschikbaar waren, zouden de piloten op een hoogte van 200 meter vliegen. Onderweg maakten vier toestellen een noodlanding. Een autocolonne bracht iedereen die niet met de vliegtuigen meekon naar de eindbestemming.



280 vastberaden Nederlanders die uit handen van de Duitse bezetter wisten te blijven in de meidagen van 1940, maakten op 29 mei met de Batavier II, een omgebouwd passagiersschip, de oversteek vanuit Cherbourg naar Groot-Brittannië van waaruit zij de strijd zouden voortzetten.

Opnieuw gingen, een dag later, vier toestellen verloren tijdens een poging om de Normandische stad Caen te bereiken. Pas op 29 mei kon het krijgsvolk in Cherbourg aan boord gaan van de Batavier II, een passagiersschip dat was omgebouwd tot troepentransportschip. De groep, inmiddels uitgegroeid tot 280 eenheden, laadde de gedemonteerde restanten van de lesvliegtuigen op het schip. De volgende dag zette het zigzaggend koers naar Milford Haven in Wales, waar ze op 31 mei ontscheepten. Jan (Johannes) Maas, die later in dit verhaal terugkeert, voltooide vanaf september zijn militaire vliegopleiding in Engeland.

De mobilisatie van 1939 noodzaakte rechtenstudent André Hissink zijn studies aan de Rijksuniversiteit Utrecht te staken. In de ochtend van 14 mei liep hij wacht aan de

Maasoever in Rotterdam. Tijdens de aanval op de stad zocht de kleine groep waarvan hij deel uitmaakte, dekking in de tunnel onder de Maas. Die was nog in aanbouw en werd voor een deel als schuilkelder gebruikt. Toen de bombardementen stopten, probeerden ze Hoek van Holland te bereiken door op de treeplank van een volgepakte auto mee te reizen en zich vast te houden aan de open ramen. Groot was hun verbazing om er de Britse torpedootjager H.M.S. "Keith" langs de kade te zien liggen en waarmee ze mee konden. De kapitein, bezorgd om de veiligheid, besloot te wachten tot de duisternis viel voordat hij zich aan de gevaarlijke oversteeek van de Noordzee waagde. Zo heeft iedere Engelandvaarder wel zijn eigen verhaal.

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog leek het hoogst onwaarschijnlijk dat de toen 21-jarige Gerard Claassen de oorlog zou beëindigen als navigator-waarnemer in een bommenwerper. In 1937 was hij immers toegetreden tot de religieuze gemeenschap in het Sacramentijnenklooster van Stevensbeek (Noord-Brabant). Twee jaar later verhuisde hij naar het klooster van dezelfde orde in Leicester (East-Midlands). Toen de oorlog uitbrak, besloot hij zijn priesteropleiding te beëindigen en meldde hij zich bij de Britse luchtmacht. En dan is er ook nog Hendrik Harsevoort die in 1938 als kok dienst had genomen bij de marine. Toen de gevechten in de landen aan de Noordzee uitbraken, lag zijn schip in Zweden, waar hij lange tijd moest wachten vooraleer hij naar Engeland kon doorreizen.



Adriaan Manschot volgde zijn werkgever naar Nederlands-Indië. Daar leerde hij vliegen. Op 9 februari 1945 leidde hij de formatie van zes Mitchell-bommenwerpers, waarvan er twee boven Tienen met elkaar in botsing kwamen. Zijn parachute opende slechts gedeeltelijk, waardoor hij te pletter sloeg. Hij was 28 jaar.

Surabaya

Veel rust werd Manschot niet gegund. Al na enkele weken, op 28 juni, vertrok hij per schip naar Canada. Vervolgens reisde hij door naar Surabaya op het Indonesische eiland Java, waar hij verder aan de slag ging bij zijn werkgever B.P.M. Details over de reis ontbreken. Daar nam hij ook vlieglessen bij een lokale club, waarmee hij een

opstapje maakte naar het leger. Door de Japanse dreiging kregen gebrevetteerde sportvliegers de kans zich in zes maanden bij te scholen tot reserve officier-vlieger van de Koninklijke Marine.

André Hissink maakte deel uit van de groep rekruten en officieren die vanuit Liverpool op het troepentransportschip Durban Castle op weg waren naar Oost-Indië. De reis verliep over Kaapstad, Mombasa en Zanzibar. Op 20 november kwamen ze toe in Batavia, het huidige Jakarta. Na vele jaren kon André, die er geboren was en op zijn 8^{ste} met zijn ouders naar het vaderland verhuisde, zijn achtergebleven familie bezoeken. Enkele weken later startte hij een training bij de Marine Luchtvaartdienst.

Al snel na de aanval van Japan op Pearl Harbor op 7 december 1941 groeide bij het Nederlandse bestuur het besef dat de toestand op Java onhoudbaar zou worden. Tijdens een offensief van Japanse jachtvliegtuigen op aangemeerde vliegboten van de Nederlandse marine bij het vliegveld Tondaro op 26 december, sprong Adriaan Manschot alleen, onder vijandelijk vuur, het water in om gewonden uit de zwaar beschadigde vliegtuigen te redden. Later werd hij hiervoor met het Bronzen Kruis onderscheiden, een ereteken uitgereikt aan personen die “moedig of beleidvol” optraden tegenover de vijand.

Verder verzet had geen enkele zin. Manschot en Hissink werden samen met 200 andere aspirant piloten overgebracht naar Australië. Thijs Emous en Armand Diets, allebei achteraf aan het 320 Squadron (¹) toegewezen, waren daar ook bij. Het land down under was maar een tussenstap. Maanden later werd besloten om de Hollanders over te varen naar de Verenigde Staten voor verdere opleiding.

In Jackson, de hoofdstad van de Amerikaanse staat Mississippi, was ondertussen de Royal Netherlands Military Flying School opgericht voor een doorgedreven training van piloten, navigators en andere bemanningsleden. Alhoewel Hissink reeds gebrevetteerd als piloot was, werd hij omgeschoold tot waarnemer, waaraan een grotere nood bestond. Tevens kreeg hij een vorming als mitrailleursschutter en bommenrichter. In de loop van 1943 werden ze overgeplaatst naar Engeland, waar ze operationele vluchten aanvatten.

Aan de dood ontsnapt

Terwijl zijn latere teamgenoten naar de Nederlandse overzeese gebieden in het oosten werden gestuurd, bleef Claassen in Engeland. Via een omweg specialiseerde hij zich als waarnemer. Hij zocht aansluiting bij het 320 (Dutch) Squadron. Aanvankelijk vloog Gerard mee met 'air-sea-rescue-vluchten' om mensen op zee te redden uit noodsituaties. Niet voor lang. Hij werd ingedeeld bij de bemanning van een B-25 Mitchell-bommenwerper. Al snel namen ze deel aan bombardementsvluchten.

Het is moeilijk in te schatten wat zich in de hoofden van luchtstrijdkrachten afspeelde. Bij iedere vlucht stond de bemanning tegenover luchtafweergeschut en/of vijandige toestellen. Een compleet terugkerende formatie was eerder uitzondering dan regel. “De oorlogsvlieger werd bij de uitvoering van zijn gevechtstaak met tal van gevaren geconfronteerd”, schrijft dr. Erwin van Loo in zijn boek ‘Eenige wakkere jongens’. “Grote risico’s liep hij vooral tijdens de uitvoering van zijn tour of operations, die

¹ Eenheid van de Royal Air Force (RAF) tijdens de Tweede Wereldoorlog, opgericht op 1 juni 1940 en gevormd uit personeel van de Nederlandse Marine Luchtvaartdienst.

bestond uit een vastgesteld aantal gevechtsvluchten. De gevaren die daarbij op zijn pad kwamen, waren velerlei. Zo was er vrijwel continu de kans te verongelukken. Verder liep de oorlogsvlieger boven vijandelijk gebied continu het risico om te worden neergeschoten door de Flak of vijandelijke vliegtuigen.”

Voor Dirk Born was het op de namiddag van 20 augustus 1943 kantje boord. Een voltreffer trof de bakboordmotor van zijn bommenwerper, terwijl hij met zijn bemanning terugkeerde van een aanval op een Dornier-vliegtuigfabriek in Vlissingen. Opgelopen schade tijdens de actie dwong de piloot een gecontroleerde noodlanding uit te voeren op het water. Net op tijd stapte de equipe over in een uitgezette rubberboot. Binnen enkele minuten verdween het vliegtuig in de golven. Pas uren later kwam een Walrus-watervliegtuig te hulp.



Gerard Claassen (boven)

Jan Maas (l)

Op 25 oktober 1943 ontsnapten Jan Maas en zijn co-piloot Gerard Claassen ternauwernood aan de dood tijdens een missie naar Brest. Na de crash boven Tienen wisten beiden zich met hun parachute in veiligheid te brengen.

Op 25 oktober 1943 ontsnapten Jan Maas en zijn co-piloot Gerard Claassen ternauwernood aan de dood tijdens een missie naar Brest. Door de explosie van het toestel van zijn groepscommandant, werd hun bommenwerper uit evenwicht geslagen en tuimelde het vliegtuig meteen daarna draaikolkend naar beneden. Het lukte de piloot met heel veel moeite het toestel weer onder controle te krijgen. Na een noodlanding kon de bemanning ongehavend uit het toestel stappen. Een week later kreeg Maas hiervoor het Vliegerkruis opgespeld. Een eer die hem een tweede keer op 21 december 1944 toekwam om “Gedurende geruime tijd bij het 320ste Squadron R.D.N.A.S. van onze marine luchtvaartdienst in het Verenigd Koninkrijk, in oorlogsvluchten tegen den vijand blij te geven van moed, bekwaamheid, volharding en plichtsbetrachting” en die hij met Claassen mocht delen.



Mitchells in formatie (© Oorlogsmuseum Overloon)

Zelfs de terugkeer naar de eigen basis verliep wel eens problematisch en eindigde soms rampzalig. In een van zijn vele interviews die hij in zijn latere leven gaf, vertelde Hissink over de retour van een operationele missie op hun Engelse vliegbasis. Zijn crew vloog achter de nummer 1, een Engelse Mitchell. “Op het moment van de touch down op de baan, explodeerde die Engelse kist - inclusief de bemanning - doordat een ‘hang up’ (een op scherp staande bom die tijdens het bombarderen was blijven hangen) losschoot door de landingsklap en afging.” Manschot had meer geluk. In de nacht van 14 op 15 juni 1944 werd zijn toestel bijna neergeschoten. Door hevige uitwijkmanoeuvres kon hij ontsnappen, maar na het landen merkte hij dat een van de veronderstelde gedropte bommen was blijven hangen. Hij had geluk, want ze bleef intact.

Vliegbasis Melsbroek

Na de bevrijding van grote delen van België en Zuid-Nederland in september 1944, werd het vliegveld van Melsbroek door de geallieerden ingezet als strategische uitvalsbasis voor luchtaanvallen op Nazi-Duitsland. In oktober volgde de stationering van Squadron 320 op dit vliegveld. Opmerkelijk genoeg werd deze luchtmachtbasis in 1940 door de Duitse bezetters zelf opgericht.

Gerard Claassen gebruikte enkele vrije dagen om naar het ouderlijk huis in het onlangs bevrijde Nijmegen terug te keren. Voor zijn familie en vrienden was het een buitengewoon emotioneel moment om hun lang gemiste zoon en kameraad weer te kunnen omarmen. “De hele groep was in tranen”, herinnerde hij zich later. “Ik was overweldigd. Ze waren uitzinnig van vreugde en door het dolle heen”.

29 december 1944 liep voor André Hissink bijna fataal af. Tijdens het Ardennen-offensief kreeg de bemanning waarvan hij deel uitmaakte, de opdracht om een andere crew te vervangen en een strategische wegkruising bij Vielsalm te bombarderen. Vlak

voor ze hun doel bereikten, werd hun Mitchell geraakt door luchtafweergeschut. Beide motoren vatten vuur en vielen stil. De bemanning probeerde te springen, maar het lukte niet meteen om de luiken te openen. Na lang wrikken begaf een van de deuren het toch. Iedereen, behalve de staartschutter kon bijtijds met zijn parachute het vliegtuig verlaten en veilig landen achter de eigen linies. Jaren later vertelde André dat de dood van een van zijn bemanningsleden lang op zijn gemoed woog. Het belette hem niet om toch opnieuw de lucht in te gaan.



André Hissink zag het ongeval vlak naast zich gebeuren. Nog maar enkele weken eerder had hij zelf uit een neergeschoten vliegtuig moeten springen. Na de oorlog kon hij in Nederland geen werk vinden als piloot. Hij migreerde naar Canada, waar hij uiteindelijk op 104 jarige leeftijd overleed.

Onbestuurbaar

In februari 1945 was het gebied ten noorden van de grote rivieren in Nederland nog niet bevrijd van de Nazi's. Het 139^{ste} Wing gaf op 9 februari gehoor aan een dringend verzoek van de Britse en Canadese troepen om er luchtsteun te verlenen bij een offensief in de buurt van Geldern. Het station van het stadje, op ongeveer 20 km ten noordoosten van Venlo, speelde tijdens de oorlog een belangrijke rol vanwege zijn strategische ligging. Het was een cruciaal knooppunt voor spoorwegnetwerken, essentieel voor de militaire mobiliteit en strategie van Duitsland, en werd het gebruikt voor het transport van troepen, militaire goederen en tactisch materiaal. Tegen het einde van de oorlog was ongeveer 80% van de stad verwoest door geallieerde luchtbombardementen.

Voor deze operatie werden in totaal 42 Mitchells samengebracht. Daarvan waren 17 toestellen afkomstig van het 320^{ste} squadron. In Melsbroek was het mooi weer. Enkele matige cumuluswolken hinderden nauwelijks de zichtbaarheid boven de startbaan. Om 14.55 uur rolden zes vliegtuigen van de "Ivory"-formatie over de tarmac. Eens de lucht in, maakten ze een wijde bocht om voldoende hoogte te kunnen nemen en zetten ze koers naar Geldern.

Amper twintig minuten na het opstijgen, sloeg het noodlot toe. De bewolking, tot dan eerder onschuldig, groeide plotseling sterk aan en omhulde de toestellen in een

verraderlijke mist. Het fatale moment volgde snel: een botsing tussen het toestel van Adriaan Manschot, de leider van de formatie, en de F.R.165 van Jan Maas. Claassen en Maas konden zich met veel moeite uit het toestel wringen. Dat lukte helaas niet voor Dirk Born en Hendrik Harsevoort.



Dirk Born (boven)

Hendrik Harsevoort (r)



In augustus 1943 overleefde boordschutter Dirk Born een noodlanding op de Noordzee, waarna hij uren in een rubberbootje dobberde. In Tienen had hij minder geluk. Zijn laatste rustplaats is het Brits militair kerkhof in Leopoldsburg. Dirk was 28 jaar.

Na de inslag van de FR165 in het Vianderdal volgde een verwoestende explosie. Het lichaam van Hendrik Harsevoort werd niet terug gevonden. Ter nagedachtenis staat een herdenkingssteen op het Ereveld Loenen (foto © online-begraafplaatsen.nl). Hij was 26 jaar.

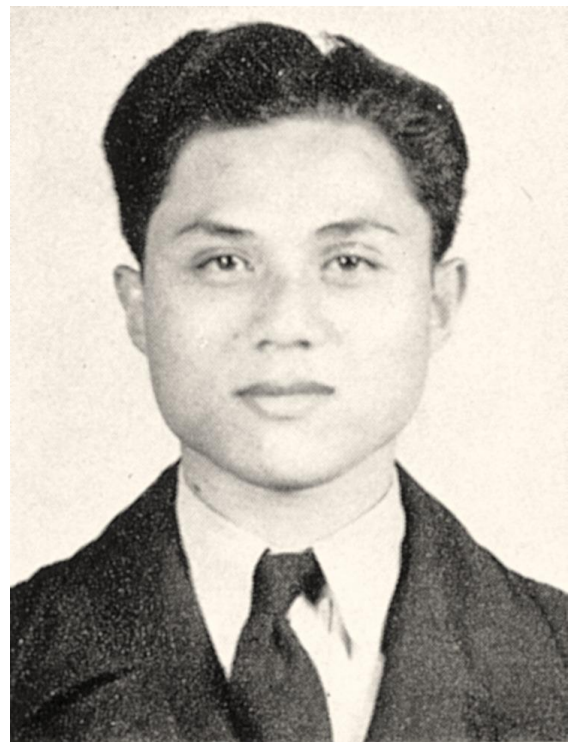
Met grote waarschijnlijkheid veroorzaakte het neerstortend vliegtuig een zodanig krachtige luchtdruk dat ze niet van hun plaats geraakten. Het toestel, de F.V.212 van Manschot, moet met een geweldige smak neergekomen zijn op een terrein achter de woningen aan de Oplintersesteenweg, waarna het explodeerde. Niemand overleefde. Adriaans lichaam werd buiten het vliegtuigwrak gevonden. Zijn parachute had zich slechts deels geopend. Het toestel van Jan Maas boorde zich even verderop in de noordflank van het Vianderdal.

Wie heeft het juist?

De exacte oorzaak van de botsing tussen de twee vliegtuigen bleef achteraf moeilijk te achterhalen. Piloten werden getraind om in strakke formaties te vliegen, wat hun effectiviteit verhoogde en hen minder kwetsbaar maakte voor aanvallen. De vliegtuigen vlogen op minimale afstand van elkaar, vaak slechts een paar tientallen meters. Bij sterk verminderde zichtbaarheid kregen ze de instructie om uit elkaar te gaan, maar zelfs dan kon de kleinste onoplettendheid rampzalige gevolgen hebben.

André Hissink zat als waarnemer in het toestel dat naast Manschots machine vloog, bezijden piloot Dirk Van Dijk. Hij had de beste positie om te zien wat er gebeurde. Het drama stond voor goed in zijn geheugen gegrift.

“De botsing Manschot/Maas heb ik van nabij gezien en meegemaakt”, vertelde hij verschillende keren later tegen journalisten. “Maas vloog in vierde positie van de formatie, dus achter leider Manschot. John Osterman en zijn crew – allen Australiërs, nam de derde positie in. Maas is in de staart van Manschots toestel gevlogen waardoor er grote stukken van afbraken en het vliegtuig onbestuurbaar werd. Ik was die dag vervangend waarnemer, met Dirk als piloot in tweede positie, links van Manschot. Vanuit de rechter stoel in de cockpit zag ik dus het hele ongeval heel duidelijk gebeuren. Direct erna beval Van Dijk de overige vliegtuigen zich rond hem te formeren voor de verdere vlucht naar ons doel. Wij vlogen door in een ruit-formatie met vier vliegtuigen.”



Armand Diets (boven)

Guus Knapp (l)

Met brute kracht boordde de Mitchell FW212 zich in de grond. De impact van de ontploffing die volgde, was zo intens dat er geen fysieke resten konden geïdentificeerd worden van co-piloot navigator Guus Knapp (30 j.) en radio-operator boordschutter Armand Diets (21 j.).

Hissink: “Intussen keek ik de twee neerstortende vliegtuigen na om te zien of er nog iemand uitkwam, maar zag geen parachutes. Wel de ontploffingen op de grond. Wij waren erg overstuur van wat wij net hadden gezien en met de wetenschap dat negen man de dood waren ingegaan. Pas later hoorden wij dat het Maas en Claassen gelukt was te springen. Desondanks nam Van Dijk de formatie kalm over en gaf rustig zijn orders. Tegen mij zei hij: ‘Jij moet ons nu naar het doel brengen en de bomaanval

leiden'." En hij voegde eraan toe: "Mijns inziens was het Maas die de botsing veroorzaakte." De twee overlevenden van de F.R. 165 gaven achteraf hun getuigenis. In een rapport van 14 februari 1945 overgemaakt aan het oppercommando van het 320^{ste} deed Jan Maas zijn relaas.



Na de inslag van de FR165 in het Vienderdal volgde een allesverwoestende explosie. Het lot van Hendrik Harsevoort, evenals dat van Knapp en Diets bij de FW212, bleef onduidelijk – hun lichamen werden nooit gevonden. Hun herinnering wordt geëerd met een herdenkingssteen op het Ereveld Loenen. (© online-begraafplaatsen.nl).

"Ik was piloot van vliegtuig FR165 en Lt. Manschot was de piloot van FW212. Laatstgenoemde was de leider van onze 'Ivory'-formatie. Zelf vloog ik in 4^{de} positie. We kregen een briefing voor Geldern (Duitsland). Wij vertrokken vanaf landingsbaan 300. Luitenant Manschot maakte een lichte bocht naar links en klom door een wolkenbaan. Ongeveer aan het einde van deze baan bevonden zich de nr. 2 en 3 in de formatie. Ik zat er ongeveer 200 yards achter. We klommen nog steeds met 180 mph, 500 ft/min. en 90° op het kompas. In plaats van heen en weer te vliegen en te blijven klimmen, gaf de leider er de voorkeur aan om het gas open te draaien en te klimmen met 155 mph (250 km/u). De leider gaf geen bevelen om het gas open te gooien en te blijven klimmen met een bepaalde snelheid, klimtempo en koers. Nr. 2 en 3 waren wijs genoeg om automatisch het gas open te gooien. Ik veranderde mijn positie iets naar links van de leider en ging de wolken in met 170 mph. In de wolken ervaarden wij een lichte ijsvorming."

"Plotseling werd mijn stuurkolom uit mijn handen geslagen en maakte het vliegtuig twee snelle rollen naar rechts. Ik zag dat mijn stuurboordvleugel eraf was geslagen en beide motoren nog draaiden. Het vliegtuig viel stil en stortte neer in een scherpe neerwaartse tolbeweging. Ik gaf het bevel om te springen en deed mijn uiterste best om het vliegtuig uit deze spiraal te halen, zodat mijn bemanning een grotere kans had om te ontsnappen. Met wat geluk slaagde ik erin om het toestel te stabiliseren. Ondertussen was de bakboordmotor door een voor mij onbekende reden uitgevallen, terwijl de stuurboordmotor nog draaide. Toen ik zag dat mijn navigator bijna de onderste uitgang bereikte, trachtte ik hem te volgen, maar werd omver geblazen en bleef op de grond liggen door de centrifugale kracht. Bij een tweede poging probeerde ik tevergeefs door het bovenste luik van de piloot te ontsnappen. Ik waagde dan langs de voorruit naar buiten te komen, wat al evenmin lukte. De middelpuntvliedende kracht hield mij vast in de cabine."

In een laatste wanhoopsdaad trok Jan aan zijn valschermring. "Het volgende moment hing ik aan mijn parachute", ging Jan verder. "Ik vermoed dat ik op ongeveer 2.000 voet uitkwam en mijn navigator, van wie ik dacht dat hij al veilig was, kwam pas op

ongeveer 1.500 voet naar buiten. Kort daarna raakte het vliegtuig de grond bij het dorp (sic) Tienen. De explosie die volgde, veroorzaakte een enorme paddenstoelwolk waarin wij allebei verdwenen. De krachtige wind verdreef de wolk en we konden zien waar we heen dreven. Door mijn parachute te manoeuvreren kon ik een aantal hoogspanningslijnen vermijden en landde er op ongeveer 30 voet vandaan. Mijn navigator, die aan een haak van zijn parachute hing, zag de draden niet en strandde op ongeveer 15 voet er weg vandaan. We landden allebei om ongeveer 15.20 uur. Mijn radio-operator en boordschutter slaagden er niet in te ontsnappen en explodeerden met het vliegtuig. Het lichaam van de radioman werd gevonden bij de krater waar het neerstortende vliegtuig en de bommenlading insloegen.”



Dirk Born en Robert Wilson liggen naast mekaar begraven op de Britse militaire begraafplaats in Leopoldsburg. (© Poulman)

Lokale MP's hielpen beide neergekomen vliegeniers in grote mate en brachten hen terug naar hun basis, waar we rond 17.30 uur toekwamen. Gerard Claassen had het erg moeilijk om over de crash te praten. Hij deed dat eenmalig, inmiddels alweer 22 jaar geleden, tegenover zijn zoon André. De herinnering, het verlies van kameraden en het letterlijk overleven aan een zijden draad – zijn parachute, riep de nodige emoties op. “Mijn vader heeft niet kunnen zien wat er is gebeurd”, merkte André op. “Hij zat op zijn navigatorstoel en voelde plots een klap. Daarna kwam de Mitchell in een spin terecht, waarbij Maas zijn bemanning sommeerde het toestel te verlaten. Door de slag werd hij alle kanten uit gesmeten en uiteindelijk door de centrifugale kracht tegen de wand aangedrukt. Met zeer veel moeite kon hij het luik bereiken en heeft hij het toestel kunnen verlaten. Dit staat in contrast tot wat André Hissink beschrijft. Pas op de grond gekomen, realiseerde hij zich wat er was gebeurd. Voorafgaand aan het ongeval, toen ze het wolkendek invlogen, was er geen radiocontact met leider Manschot.”

het op veler plaatsen een erge verwoesting. Men beweert dat er een groep van 40 alliers vliegeniers om half vier over de stad passeerden komende van Noord-Oost en zeer laag vliegend naar Zuid-West togen, dat een der achterste vliegers een botsing gehad heeft met een andere ...

Wat er ook van zij vele inwoners hebben de vlieger draaikolkend zien evolueren in de hoogte, parachuten uitwerpen van personeel dat zich wou redden, het vliegmachien in kerkgrote vlammen enz. Waar zij achter Cabbeekvest op het veld gevallen zijn in duizend brokken vond men minstens verbrokkelde dooden enz enz. Wat nu de schade betreft honderden vitrines tot in het midden van de stad Maar in het gehucht van Cabbeekvest en Lintersche poort zijn honderd huizen waar van de daken en plafonds ingestort zijn. Het getal ruiten overal gesprongen is ontelbaar De aandoening bij de bevolking was dan ook anngrijpend”

Gewezen directeur van het Stedelijk Genees- en Heelkundig Instituut Tienen (nu campus Sint-Jan) wijlen *Karel Klewais* was pas 13 jaar oud toen hij het incident zag gebeuren. “Op vrijdag namiddag 9 februari 1945 stonden we gedrieën op het plat dak van onze woning, gelegen aan de Oplintersessesteenweg 62 in Tienen”, vertelde hij. “Dat waren ikzelf, Rik Klewais en een verre neef, Ronald Joseph. Het vereiste enige behendigheid om tot op het dak te klauteren. Er was geen trap, evenmin een ladder. We gebruikten een stoel, daarna klommen we op de bovenrand van een deur en dan via een klein raampje in een grote glazen lichtkoepel bereikten we het dak. Het gebeurde niet zo vaak dat we op het dak klommen, doch die dag was het niet al te koud en het zicht heel goed. Opeens zagen we twee groepen vliegtuigen die mekaar ogenschijnlijk gingen kruisen. Eén van ons vestigde onze aandacht hierop en we volgden met belangstelling dit schouwspel.”

Klewais: “Plots tuimelde er een groot voorwerp naar beneden. Wij dachten dat het een brandstoftank was (wat al eens meer het geval was). Al vlug realiseerden we ons dat het vallend voorwerp op ons huis kon terecht komen en we besloten om het dak te verlaten. Ineens bemerkten we één van de vliegtuigen in een scherpe duikvlucht. We zegden: ‘die gaan bommen gooien’. Daarop sprongen we door het raampje tot op de vloer van de tweede verdieping en liepen naar beneden. In een kamer op de eerste verdieping zagen we ons moeder op een bed zitten met naast haar twee kleine kinderen (neefjes die bij ons inwoonden). We vertelden haar dat er gebombardeerd werd, want inmiddels was de eerste slag al afgegaan. Toen wisten we niet dat die ontploffing het gevolg was van een neergestort vliegtuig.”

Toen ze de benedenverdieping bereikten, hoorden ze een vliegtuig met veel lawaai heel laag over hun huis scheren. Nog voor ze de deur van de kelder konden openen, volgde een tweede ontploffing. De glasscherven vlogen overal in het rond. De deuren en ramen hingen uit de hengsels. De kelderdeur ging zelfs niet meer open.

“Ineens was het heel stil; geen geluid meer van vliegtuigen noch bomexplosies”, ging hij verder met zijn verhaal. “Dan hoorden we roepen op straat en gingen kijken. Op meerdere daken lagen brandende brokstukken. De mensen waren druk in de weer om die brokstukken te doven en naar beneden te halen. In de daken waren vele openingen van weggevlogen dakpannen. Na een tijdje vernam ik dat er aan de overkant van de straat, richting Oplinter, een vliegtuig was neergestort in het veld. Daar ben ik dan

naartoe gelopen, niet wetend dat het tweede vliegtuig op een paar honderd meter achter ons huis was gevallen met die zware ontploffing van zijn lading bommen als gevolg. In de buurt van het eerste neergestorte vliegtuig, zag ik een piloot in een open voertuig zitten (vermoedelijk een jeep). Ik hoorde dat hij Nederlands praatte. Wat hij zegde, kan ik me niet meer herinneren.”

Karel Klewais vernam dat er nog een vliegtuig was neergestort in het veld achter hun tuin. “Toen ben ik daar naartoe getrokken. Het hele veld en de aanpalende tuinen lagen vol brokstukken. In onze tuin lag een volledig wiel met rubberen band. Zeven huizen verder richting stadscentrum lag een vleugel van het vliegtuig. Dat bleek het buitelandse voorwerp te zijn dat wij hadden aangezien als brandstoftank. Van het rondcirkelend vliegtuig hadden wij niets gezien. Wij hebben ook geen crash gezien noch gehoord. We zagen alleen de vallende vleugel en het naar beneden duiken van het eerste vliegtuig. De in de omgeving berokkende schade was enorm. Wij hadden veel schade aan deuren en ramen (62 ruiten sneuvelden). Het heeft maanden geduurd eer alles was hersteld, maar dat is een ander verhaal.”

Buurmeisje *Hortense Ipers* noteerde, een beetje poëtisch, in haar bundel “In Toeval” wat ze toen beleefde. “Boven mijn hoofd het egale geronk van een vliegtuig dat zijn vlucht verder zet. Het heeft iets rustgevend, vredigs. Heel hoog hangen mensen in de lucht op weg naar verre oorden. Mijn gedachten dwalen terug naar dat andere vliegtuig heel lang geleden. Ik herinner het mij alsof het gisteren was. Ik was toen zowat tien jaar. De oorlog 1940-1945 was nog niet ten einde. Het was een zonnige dag. Meestal speelden we dan met de kinderen uit de buurt in de tuin. Maar nu tante Marthe op bezoek was, waren we binnen gekomen. Tante bracht altijd snoepjes mee, vandaar. Ik stond bij het raam en keek naar de overvliegende bommenwerpers op weg naar Duitsland. Meestal telde ik ze. Ik zag een vliegtuig heel hoog schuin boven ons huis. Het maakte een rondtollende beweging. Dat had ik nog nooit gezien. Ik riep mijn tante om naar dat vreemde schouwspel te komen kijken. Gelukkig reageerde zij snel. Ze realiseerde zich onmiddellijk wat er gebeurde en riep: ‘Hij valt!’ Ze sleurde ons mee de kelder in terwijl ze ons moeder riep die het kleinste kind mee nam en naar beneden stormde.”

Enkele seconden later werd het huis dooreen geschud. Er knalden oorverdovende ontploffingen. Even dacht ze dat het zou instorten en dat zij dood zouden gaan. Toen het stil werd, bleven ze nog een tijdje bevend zitten.

Hortense: “Mijn tante trok als eerste naar boven om te zien of het veilig was. Het was daar een echte ravage. Een stofwolk van afgevallen kalk, het slot van de voordeur lag in de gang, stukken plafond op de grond. Het raam waar ik even tevoren nog gestaan had, had geen glas meer. Scherven daarvan staken in de tegenovergestelde muur. ‘Moesten die mij getroffen hebben’, dacht ik later, ‘wie weet was ik dan wel blind geweest of alleszins ernstig gewond’. Op de zolder vonden we een gebroken balk en de pannen waren van het dak gevallen.”

In de tuin lag een stuk vleugel van een vliegtuig. Hij had de perenboom weggemaaid. In het veld achter de tuin was een groot gat geslagen. Daarin lag een motor. Stilaan kwamen mensen de straat op. Niemand bleek gewond. De vliegeniers kwamen

allemaal om, vertelde men. Verhalen over verhakkelde lichamen en gevonden lichaamsdelen deden de ronde.”

“Een geweldige slag deed ons thuis schrikken”, vertelt de nu 91-jarige Jef Vertommen die nog steeds zoals in 1945 aan de Diestsesteenweg in Tienen woont. “Ik wou meteen gaan kijken, maar de voordeur zat vast. Dan maar langs achter naar buiten. In de Werkmanssteeg vernam ik dat er een vliegtuig was neergestort achter de huizen van de Oplintersesteenweg, kort tegen de Kabbeekvest. Naar ik mij herinner had die een enorm breed en diep gat geslagen op een plaats waar nu de parking achter het Sociaal Huis ligt. Van het vliegtuig zelf heb ik niets gezien. Er werd mij verteld dat het toestel geladen was met bommen die alles hebben doen uiteenspatten. Het beeld van een stuk van een voet die daar lag, zal ik nooit vergeten. Korte tijd later zijn er Engelse militairen gekomen die er vlakbij gelegerd waren en die ons verplichtten het terrein te verlaten.”



Jef Vertommen: “Ongeveer op deze plek was het vliegtuig ingeslagen”.

Jef Vertommen: “Enkele dagen later is er iemand langs gekomen in de straat om een collecte te houden om een monument op te richten voor de slachtoffers van het ongeval, maar daar is achteraf niets van gekomen. Wat het met het geld gebeurde, weet ik ook niet. De kans is groot dat het om oplichting ging.”

Laatste rustplaats

De lichamen van de verongelukte piloten werden kort na de crash begraven op het tijdelijke Amerikaanse militaire grafveld in Fosses-la-Ville, een stadje in Wallonië. Adriaan Manschot en Thijs Emous werden op 29 november 1946 herbegraven op de Erebegraafplaats Rusthof in Leusden. Robert Wilson en Dirk Born vonden een laatste rustplaats op het British War Cemetery in Leopoldsburg. Van Armand Diets, Hendrik Harsevoort en Guus Knapp werden geen stoffelijke resten teruggevonden. De Graves Registration and Enquiry unit van het Britse leger registreerde hen op 11 mei 1946 als overleden. Op Ereveld Loenen in Gelderland worden zij met een gedenksteen geëerd, een blijvende herinnering aan hun opoffering.

De website "Aircrew Remembered" suggereert dat de inscriptie “in memoriam” erop wijst dat het geen echte graven betreft, maar enkel erestenen ter nagedachtenis. Door

de crashes en daaropvolgende explosies bleef slechts weinig van deze mannen over. Volgens de technologie van die tijd was het niet mogelijk om de fragmenten te identificeren. De auteur van het artikel zegt te geloven dat het weinige dat van deze mannen is overgebleven, hoogstwaarschijnlijk is begraven samen met de stoffelijke resten van de bemanning die vastgesteld werden.

De omgekomen bemanningsleden streden vanuit onbezet gebied (de UK, later Melsbroek) voor de bevrijding die er in 1945 ook kwam. In die tijd hadden zij geen contact met hun familie of vrienden in bezet gebied. Hoe het hun dierbaren verging was hen onbekend. Ze gaven wat ze hadden, en verloren daarbij hun leven. Het is daarom dat deze moedige jongens een gedenkplaat verdienen.

Een woordje van dank

Speciale dank aan Marleen Klewais, dochter van Karel, en Piet van den Berg, neef van Adriaan Manschot voor hun ondersteuning en het delen van waardevolle informatie. Een welgemeende dank gaat eveneens naar André Bruyninckx voor zijn volhardend onderzoek naar vliegtuigongevallen tijdens de Tweede Wereldoorlog.

Bronnen:

Vandeweyer Luc: Enkele kinderen zijn van honger gestorven – De Tweede Wereldoorlog in Tienen en omgeving. Aqua Fortis, 2004, 301 blz.

Van Loo Erwin: Eenige wakkere jongens, Nederlandse oorlogsvliegers in de Britse luchtmacht 1940-1945, Boom uitgeverij, 2013, 512 blz.

<https://aircrewremembered.com/1945-02-09-loss-of-mitchells-fr165-maas-and-fw212-manschot.html>.

<https://www.defensie.nl/actueel/nieuws/2024/01/03/wo-ii-veteraan-andre-hissink-op-104-jarige-leeftijd-overleden>.

https://www.nlveteraneninstituut.nl/verhalen-van-veteranen/andre-hissink-na-69-vluchten-ging-het-mis_

<https://nos.nl/bevrijdingsjaar/bericht/2322361>

<https://www.online-begraafplaatsen.nl/>