

## Veterans' Comments



Dear Arie-Jan,

I was deeply impressed by your attention to the smallest of details. It is an accurate account of all the events and historically correct. You captured the whole atmosphere of the airborne landing, even individual reactions.

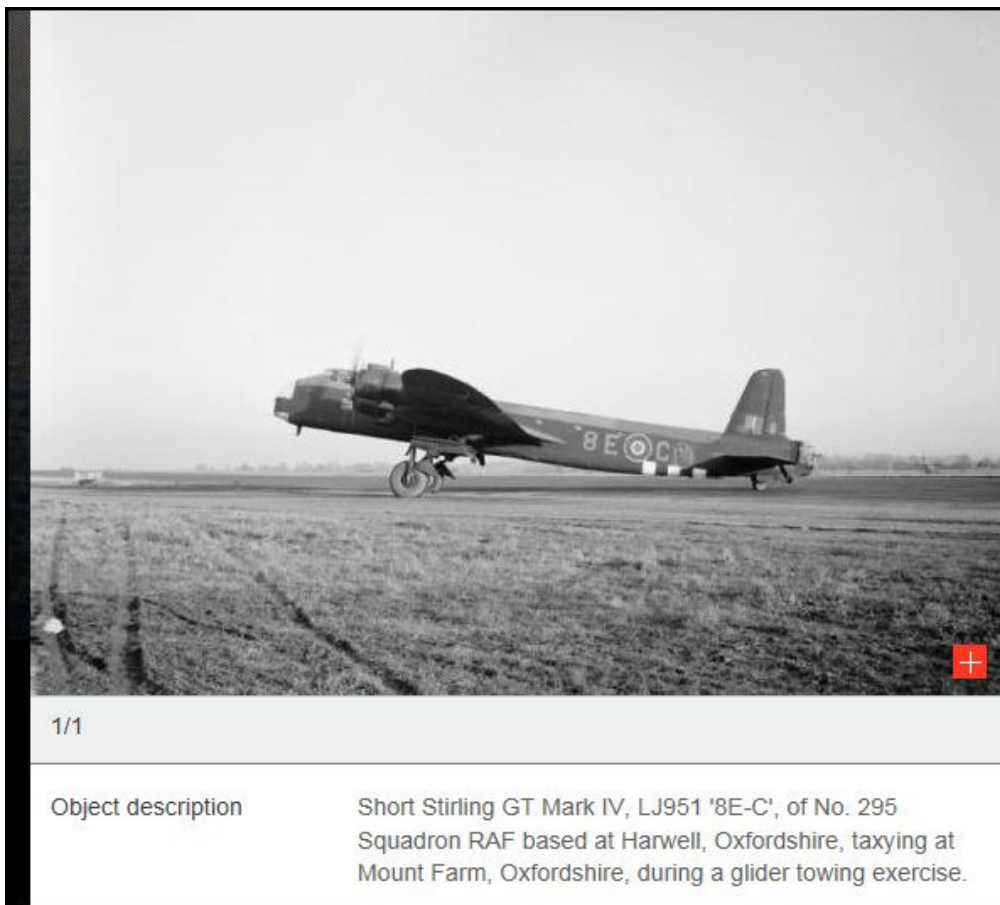
Well done and thank you, and all the best! Ken Nolan.

**Mr. Ken Nolan**, ex Flight Sergeant RAAF, wireless operator 295 Squadron, RAF Harwell.

Ken Nolan's bekroonde verslag van zijn ervaringen als radiotelegrafist / boordschutter van het 295 Squadron RAF, die met Stirlings naar Arnhem vlogen, werd gepubliceerd in de nieuwsbrief van de 'Arnhem 1944 Veterans' Club ', van juni / November 1995/1996. Een kopie werd gestuurd naar ELMS door de dochter van Ken, Gabrielle.

Opmerking: Het is een uittreksel uit het oorspronkelijke rapport, dat Gabrielle me later stuurde, en dat hier wordt weergegeven.

Opmerking: Volgens de website van het 295 Squadron (zie [www.raf38group.org/295squadron](http://www.raf38group.org/295squadron)) ging de Stirling IVLJ618 van piloot F / O Neil Couper's IV LJ618, verloren tijdens de bevoorradingsmissie Operatie Market IV.



In de namiddag van de 20<sup>ste</sup> september 1944 vertrok ik vanuit Harwell als radiotelegrafist in de bemanning van tweede luitenant vlieger Neil Couper met de Stirling 8EB van het 295ste Squadron, groep 38 van de Royal Air Force. Onze opdracht was om voorraden te droppen voor de luchtlandingstroepen die wij de week daarvoor in een door ons getrokken zweefvliegtuig hadden gesleept naar Arnhem in Holland in het kader van de Operatie "Market Garden".

### **Bemanning**

Neil Couper was Nieuw-Zeelander evenals de navigator Sergeant Jack Corcoran. De boordschutter, luchtmachtofficier Harris en de boordwerktuigkundige Johnny Johnston waren Engelsen. De roerganger, Sergeant Desmond 'Paddy' Bowers kwam uit Dublin. Op deze reis vervoerden we twee extra bemanningsleden. Het waren soldaten van de Britse luchtlandingstroepen die grote rieten manden door het vloerluik naar buiten zouden gooien. Ik was het enige Australische bemanningslid.

Vliegtuigen van de 38 Group vlogen gewoonlijk alleen 's nachts en dropten luchtmachtstroepen, wapens, voorraden, en spionnen voor verzetsbewegingen in heel Europa, van Noorwegen tot Joegoslavië. Deze operaties waren zeer geheim en vereisten uiterst nauwkeurige navigatie en de mogelijkheid om 's nachts dusdanig kaart te lezen dat in een fractie van een seconde een mogelijkheid om een dropping uit te voeren gevonden kon worden.

Vandaag was het anders want we maakten we deel uit van een gigantische luchtmacht, met als hoofddoel het veroveren van bruggen over de rivieren in Nederland.

Alles ging goed tijdens onze vlucht over het Engels Kanaal naar Europa.

Toen we Arnhem naderden kwamen we terecht in hevig en gericht 88 mm kanonvuur dat werd afgevuurd vanaf vaste stellingen, voertuigen en afweergeschut van schepen op de rivieren.

Het klonk alsof je in een blikken schuur werd gebombardeerd met steentjes en grind. Er ontstonden grote gaten in de zijkant van het vliegtuig.

Tegen de tijd dat we de droppingzone bereikten had het vliegtuig al veel schade opgelopen en was de lucht binnen vergeven van zwarte, scherpe rook en cordietdampen. We bevestigden de containers in het bommencompartiment aan parachutes waarna de soldaten de grote mand met de voorraden uit het vliegtuig duwden voor de troepen op de grond.

We vlogen op ongeveer 500 m en kregen verschillende voltreffers die het vliegtuig in brand zetten.

De piloot gaf het bevel het vliegtuig te verlaten, maar er kwam geen antwoord van de boordschutter en de soldaten, dus ik ging naar de romp om de boodschap over te brengen.

De soldaten hadden hun stekkers uit de intercom getrokken toen ze bezig waren, dus ik riep naar hen, bevestigden hun parachutes en opende de achterklep voor hen.

Toen ik de boordschutter bereikte, kon ik zien dat zijn geschutskoepel was geraakt, zijn intercom doorgesneden en dat zijn been zat vast.

Ik slaagde erin om de koepel te draaien zodat de deur naar buiten open kon en trok zijn vliegenierslaars uit. Toen hij zich achterwaarts uit het vliegtuig liet vallen liet hij zijn laars achter. Daarna ging ik terug naar de piloot.

Doordat de motoren en brandstoftanks in brand stonden was de cabine gevuld met dikke zwarte rook. Toen ik Neil Couper, de Nieuw-Zeelandse piloot bereikte, stond hij rechtop voor het dashboard en wees op zijn borst, om aan te geven dat hij zijn parachute niet om had. Ik zocht er wanhopig naar en vond hem uiteindelijk onder de tafel van de navigator. Ik maakte zijn parachute vast, vervolgens de mijne, en hij stak zijn duimen omhoog.

Met mijn armen omhoog, wrong ik mijn benen door het voorste luik en liet mij vallen  
Bijna op hetzelfde moment explodeerde het vliegtuig. Het gaf een geweldige klap en een  
verzengende hitte en toen was er de stilte.



Ik moet zo verbijsterd geweest zijn, dat ik me zelfs niet kan herinneren aan het 'ripcord'  
(*koord om de parachute te openen*) getrokken te hebben, hoewel ik het in mijn hand  
had toen ik sprong.

Toen ik weer bij zinnen kwam, bevond ik me boven een dorp en bewoog in de richting  
van een kerktoernospits die zich op ongeveer dezelfde hoogte bevond.

Ik liet wat lucht ontsnappen uit de parachute door aan de 'shroud lines' (*besturingslijnen  
van een parachute*) te trekken en begon te dalen in de richting van een rivier. Ik maakte  
mij los van de chute en plonsde vanaf ongeveer 50 ft hoogte in het water.

Omdat ik mij op enige afstand van de oever van de rivier bevond blies ik mijn zwemvest  
op en begon te zwemmen. Toen ik de oever bereikte en kon staan realiseerde ik me dat  
ik werd beschoten vanaf de andere oever, dus deed ik mijn reddingsvest af en bleef zo  
veel mogelijk onder water.

Langzaam zwom ik naar de oever van de rivier en toen ik het gras bereikte zag ik een  
man, een ongewapende burger, naar mij toe komen.

Hij was vriendelijk en hielp me in een greppel te duiken. Hij leek mij niet te vertrouwen  
en bleef naar mijn revolver kijken. Het werd mij duidelijk dat hij dacht dat ik een Duitser  
was omdat ik een donkerblauw uniform droeg en de Royal Air Force grijze uniformen  
droegen. Ik glimlachte en stak mijn handen uit naar hem. Hierop stak hij ook zijn hand  
uit.

We schudden elkaar de hand en hij gaf aan dat ik moest blijven waar ik was en ging weg.

Ongeveer 15 minuten later kwam hij terug met twee fietsen en reden we naar het dorp  
Druten. Hij nam me mee naar een winkel en naar de ruimte erachter. Hier, in de keuken,  
stelde hij mij voor aan zijn vrouw, die een baby in de armen hield, en samen hielpen zij  
mij mijn natte kleren uit te doen en mijzelf af te drogen. Zij gaven mij droog ondergoed  
en een pak. Ze bleven op zoek naar een wond, omdat de fluorescerende kleurstof in mijn  
reddingsvest, wat een roodbruine kleur afgeeft bij daglicht, mijn kleren had doordrenkt  
en zichtbaar was over mijn hele lichaam.

Mijn helper schreef zijn naam op een stuk papier, "**Allard van Mook**", liet het me zien  
en gooide het vervolgens in de kachel.

Hij pakte mijn vliegenierslaarzen, vond al snel het mes dat verborgen was in de wollige  
voering en sneed de bovenkant van de laarzen weg, waardoor het net een paar  
schoenen leek.

Door zijn manier van handelen wist ik dat hij een ervaren helper was, omdat  
reddingslaarzen niet bij iedereen bekend waren

Ik hield mijn natte uniformjas aan, omdat ik niet gevangen genomen wilde worden  
zonder uniform, maar ik rolde zijn jas op en nam hem onder mijn arm.

Ze haalden mijn pakje sigaretten uit mijn jas en legden het zorgvuldig op de kachel om  
te drogen.

Er was ongeveer een half uur verstreken toen er buiten veel commotie ontstond en geluid van stemmen te horen was, waarop ik mee naar boven werd genomen en verborgen in een slaapkamerkast. Ik hoorde beneden het geluid van legerlaarzen, Duitse stemmen, en laarzen de trap op komen. Het was meer dan een persoon en ik kon ze horen praten, en ze stopten voor de deur. Even was het stil en toen werd de kamerdeur open gedaan. Ik hield mijn adem in uit pure spanning. De stilte werd verbroken door het geluid van schuifelende voeten. Toen sloten ze de kamerdeur, gingen naar beneden en kort daarna werd de voordeur gesloten.

Ik bleef in de kleerkast en wachtte. Ik was blij dat ik nog in leven was.

Ik wist dat ik gewapend was en mezelf kon verdedigen, maar tegelijkertijd was ik ook bezorgd over de veiligheid van mijn helpers. Ongeveer een uur later - weer geluiden van iemand die de trap opkwam naar de kamer. Langzaam werd de kastdeur geopend en een stem zei in het Engels: "Hallo, blijf waar je bent, je bent in goede handen".

Ik keek naar buiten en zag een priester, die me vertelde dat hij Engels had gestudeerd in Rome, dat ik precies moest doen wat mij werd verteld werd en niet moest proberen zelf te ontsnappen. Deze mensen zouden in gevaar komen als ik iets doms deed en hulp was onderweg. Ik voelde me gerustgesteld. Hij zegende me en vertrok.

Enige tijd later was er meer activiteit, ik hoorde een draaiende motor en zware voetstappen op de trap. De deur werd open gegooid, een arm duwde de kleren opzij en tot mijn verbazing stond daar een officier van de Royal Horse Guards die zei: "*We moeten onmiddellijk vertrekken*".

Buiten de winkel stond een Britse verkenningswagen geparkeerd. Ik stapte in en we vertrokken met hoge snelheid. Ik had geen tijd gehad om Allard en zijn vrouw te bedanken.

Toen we met hoge snelheid door Druten reden, zagen we de bewoners vlaggen en wimpels uithangen, in de overtuiging dat ze bevrijd waren, maar later realiseerden ze zich dat ze te vroeg juichten - **de Royal Horse Guards** vormden slechts de vooruitgeschoven eenheden van het bevrijdingsleger.

We naderden de oever van een rivier waar een Britse tank zich klaarmaakte om een boot te beschieten die Duitse soldaten naar de overkant van de Waal vervoerde.

Ik werd haastig naar de tank geloodst, vond een ruimte in de geschutskoepel en met veel geknars vertrok de tank. Toen we stopten bevonden we ons in een bos waar nog meer tanks stonden.

Er stonden enige Nederlanders, een jongen van ongeveer 12 kwam naar me toe, nam me mee en loodste me tussen de bomen door. Ik deed mijn RAAF uniformjas uit, rolde het op onder mijn arm en trok de jas die ik gekregen had aan. Toen we uit het bos kwamen bevonden we ons tegenover een herberg. Hij nam me mee naar de achterdeur en een zeer vriendelijke vrouw zette me aan een tafel en gaf me een krant en een drankje. Ze bleef tegen me te praten, maar het enige woord dat ik kon begrijpen was, "Moeder". Er zaten Duitse soldaten te drinken en praten aan de bar. Ik realiseerde me dat ik daar opzettelijk was neergezet en de waardin de indruk wilde wekken dat ik een dorpsgenoot was, en dat ze dus elke keer als ze voorbij kwam met een drankje over mijn moeder begon te praten.

Ik dacht aan mijn moeder en wilde dolgraag terugkeren naar Engeland voordat haar een bericht werd gestuurd met de mededeling "Vermist tijdens een militaire operatie".

Het was intussen al vrij laat in de middag. Ik was in Druten om 14.15 uur aangekomen en nu was het vijf uur. De jongen kwam terug, ging naast me zitten, en gaf aan dat ik hem moest volgen. Hij leidde me weer tussen de bomen door naar een Britse tank, die me mee nam naar de stad Nijmegen (*zo staat het echt geschreven*) en daar was ik nu veilig in Britse handen.


Het Royal Army Service Corps ( R.A.S.C.) had een depot daar waarbij ik werd ingekwartierd om rantsoenbonnen te krijgen. Die avond kreeg ik een goede maaltijd waarna ik vast in slaap viel, hoewel er veel militaire activiteiten waren omdat Duitse kikvorsmannen mijnen hadden geplaatst onder de brug van Nijmegen met de bedoeling om die op te blazen en daarmee de geallieerde opmars te stoppen.

De volgende dag zag ik tot mijn verbazing en vreugde Paddy Bowers, Jack Corcoran en Johnny Johnston weer terug. Ze waren gered door Nederlandse en Britse troepen. De boordschutter, luchtmachtofficier Harris en de extra toegevoegde soldaten waren gevangen genomen en waren krijgsgevangen gemaakt. Ik vertelde hen het slechte nieuws dat Neil niet uit het vliegtuig had kunnen komen voordat het ontplofte.

### [Luchtmachtofficier Neil Banks Couper RNZAF werd begraven in Druten (Puiflijk) in Nederland op het rooms-katholieke kerkhof - Vert.]

<b>COUPER, NEIL BANKS</b>	
<b>Rank:</b>	Pilot Officer
<b>Trade:</b>	Pilot
<b>Service No:</b>	428783
<b>Date of Death:</b>	20/09/1944
<b>Regiment/Service:</b>	Royal New Zealand Air Force 295 (R.A.F.) Sqdn
<b>Grave Reference</b>	Grave 1.
<b>Cemetery</b>	DRUTEN (PUIFLIJK) ROMAN CATHOLIC CHURCHYARD
<b>Additional Information:</b>	

---

<b>DRUTEN (PUIFLIJK) ROMAN CATHOLIC CHURCHYARD</b>	
	<b>Country:</b> Netherlands
	<b>Locality:</b> Gelderland
	Find out more about this Cemetery including, visiting information, reports and plans and any emergency notices.
	<a href="#">Find out more</a> ▶

Paddy vertelde me hoe hij een fiets had gestolen en zo hard had gereden als hij kon, met slechts een schoen aan, waarbij hij alleen werd tegengehouden door een Nederlandse politiemann die zijn fiets aan de rechterkant van de weg zette (*Hij had niet in de gaten gehad dat men hier aan de rechterkant van de weg moest fietsen*) en hem vervolgens weer op gang hielp op de goede rijbaan.

Nu konden we gaan nadenken over de vraag hoe we terug konden keren naar ons squadron. De R.A.S.C. had vrachtwagens met bestemming Eindhoven, dus regelden we dat wij met hen mee konden tijden. Voordat we vertrokken kochten we zoveel sigaretten als we ons veroorloven en dragen konden. We wisten dat sigaretten de officiële valuta vormden. Na het ontbijt klommen we in de laadbak van een truck met bestemming Eindhoven. Het oprukkende leger had snelle vorderingen gemaakt in Nederland, maar veel van de gebieden naast de wegen waren nog in handen van de vijand.

Zo nu en dan verscheen er een militaire politieman op een motorfiets om het konvooi stop te zetten op momenten dat gevechten over de controle over de weg plaatsvonden. We kregen te horen dat we op de vloer moesten gaan liggen als we onverwacht onder vuur kwamen liggen.



Vroeger, als we met verlof gingen, hadden we de militaire politie altijd wat smalend bekeken als ze ons lieten stoppen om ons te controleren en we vonden over het algemeen dat ze zichzelf ergerlijk gedroegen. Maar mijn mening over hen veranderde snel toen ik ze zag bij het uitvoeren van hun taken terwijl ze onder vuur genomen werden en ik zag dat ze de veiligheid van het konvooi als hun hoogste prioriteit beschouwden.

Rond het middaguur bereikten we Eindhoven. De bevolking was nog steeds hun bevrijding aan het vieren na jaren van Duitse bezetting. We zaten in de achterbak van de truck met onze rug tegen de laadklep zodat we de festiviteiten goed konden zien. Plotseling kreeg ik een arm om mijn nek en werd ik achteruit de truck uitgetrokken. Een of andere gek schreeuwde tegen me en zette een mes op mijn keel. De Britse soldaten grepen hem vast. Paddy en Johnny duwde hem weg en trokken me terug de truck in. Met mijn donkerblauwe uniform tussen de Britse soldaten, had mijn aanvaler aangenomen dat ik een gevangen nazi was, en hij wilde er zeker van zijn dat ik kreeg wat ik volgens hem verdiende.

Na veel uitleg in het Engels, Nederlands en Frans, en handen die wezen naar het Australische label op mijn schouders, gaf hij me een hand en klopte me op de schouder en herhaalde "Australie, Australie".

In de namiddag kregen we een lift van een Amerikaanse legerchauffeur die naar Leuven in België ging. Ook hier waren de bevrijdingsfeesten nog volop aan de gang. We vonden een gezellig klein hotel en in ons schoolfrans bestelden we kamers en eten. Wij boden sigaretten aan en de waardin kocht een paar pakjes van ieder van ons. Die nacht was er een feest, waarvoor we werden uitgenodigd, en na veel 'joie de vivre' vielen we uiteindelijk in slaap met 'Sur le pont d'Avignon' en tal van andere Franse chansons noch naklinkend in onze oren.

De volgende dag gingen we weer op weg en werden weer opgehaald door een Amerikaanse legertruck, deze keer met de bestemming Brussel. Hier besloten we om verslag aan de Britse Legerautoriteiten uit te brengen, om te overleggen hoe we terug konden keren naar Engeland. Uiteindelijk vonden we de burgemeester in de vroegere Brusselse gevangenis. Het Duitse leger had het bezet en het werd nu gebruikt door de geallieerden als slaapplek voor zwervers zoals wij. Het had witte wanden waarop in grote rode letters in het Duits geschreven stond



"het is verboden te slapen in bed met je laarzen aan". We kregen een stampot die gemaakt was van ingeblikt voedsel dat op de Duitsers was buit gemaakt en het was vies.

We moesten iemand vinden met meer macht over vervoer terug naar Engeland en daardoor stonden we uiteindelijk voor we een brave oude Brigadier vol met onderscheidingen uit de Eerste Wereldoorlog. Hij keek verbaasd en zei: "Ik weet niet wat we kunnen doen voor jullie, jongens - het is erg druk, weet je - de oorlog, snap je". Dat gaf onze positie weer - geen hulp hier.

Het was nu rond twee uur op vrijdag 22 september en ik herinnerde me dat we een week of wat tevoren geallieerde krijgsgevangenen hadden geëvacueerd van een vliegveld buiten Brussel. Jack, de navigator, was er zeker van dat dit noordelijk van Brussel was geweest. Er reden trams in de stad, dus stapten we er in een die richting noorden reed. Toen de conducteur bij ons kwam om ons een kaartje te verkopen gaven we hem ieder een sigaret waarna hij de tram liet stoppen en de trambestuurder opriep om een sigaret van ieder van ons te ontvangen.



Na een poosje zagen we Dakota-DC3 vliegtuigen cirkelen. Dit betekende dat we op de goede weg waren en naar de goede plaats. Dit waren vliegtuigen van 46 Group R.A.F. die ook zweefvliegtuigen trokken, met parachutisten voor Arnhem.

We stapten uit en liepen net zo lang totdat we uiteindelijk het vliegveld bereikten. De poorten waren open, er was geen bewaker of schildwacht, dus we liepen zo naar binnen.

We probeerden iemand te vinden waar we ons zouden kunnen melden, maar niemand had enige interesse in ons. We zagen de geallieerde krijgsgevangenen zitten op het gras met grijze dekens om hun schouders te wachten om aan boord te gaan van een vliegtuig. Johnny had enkele dekens gevonden in een berging en we mengden ons onder de krijgsgevangenen, eveneens met dekens om ons heen geslagen.

Uiteindelijk werden we in een ordelijk rij gezet, geteld en in een vliegtuig gezet.

Toen we enige tijd in de lucht waren kwam er een verpleegster rond om te controleren op identificatieplaatjes en medicatie. Toen moesten we onze identiteit bekend maken. De tweede piloot kwam ons ondervragen nadat de verpleegster van onze aanwezigheid melding had gemaakt. Hij vroeg naar onze namen, rang, legernummer, squadron enz. Hij zei dat hij onze betrouwbaarheid moest natrekken via de radio. Blijkbaar waren er

heel wat nazi-oorlogsmisdadigers en anderen ontsnapt door zich te mengen onder de gewonden en krijgsgevangenen.

De piloot kwam later bij ons met het nieuws dat hij alles had nagetrokken en dat we ok waren bevonden.

Hij zei dat de bestemming van zijn passagiers niet ver van Harwell lag en, dat hij ons naar huis zou vliegen nadat hij hen had afgeleverd. Dus maakte luchtmachtofficier Norris in zijn Dakota KG218 op vrijdag de 22<sup>ste</sup> rond 18.30 u. een ongeautoriseerde landing op Harwell en taxiede naar de verkeerstoren.

Vier smerig, ongeschoren piloten met verfrommelde kleren en zonder pet, liepen de Operations Room binnen, waar een nogal hooghartige WAAF officier schreeuwde:

*"Wat is de bedoeling hiervan!"*

Hierop vertelden we haar dat we net terug uit Arnhem kwamen.

Haar houding veranderde meteen en ze begon te glimlach, we kregen knuffels, handdrukken en kussen.

Zelfs de commandant, kapitein Bill Toga, kwam ons begroeten. Wij waren de eerste van de vermisten uit onze missie die zich weer thuis melden. De inlichtingenofficier wilde ons meteen ondervragen, maar de CO vertelde hem te wachten tot na het avondmaaltijd, die we nuttigden bij de CO en zijn vrouw thuis.

Alvorens terug te keren op onze post, vierde ik mijn 21ste verjaardag een paar dagen later tijdens een tiendaags overlevingsverlof.





VOETNOOT: Na de oorlog heb ik geprobeerd om met mijn Nederlandse helpers per brief in contact te komen, zonder succes. Maar eind jaren 1950 bezocht een Nederlandse vriend, Bill Bakker, Druten en deed navraag voor mij.

Bill was bij de Nederlandse luchtmacht geweest en naar Australië verhuisd na zijn huwelijk met een Australische vrouw. Ik kende Bill als lid van de Air Force Association. Toen ik hoorde dat hij op reis ging naar Nederland vroeg ik hem te zoeken in de buurt van Druten naar een zekere heer Van Nook.

Hij vond er echter geen heer **van Nook**, maar een heer **van Mook** - ik had zijn naam verkeerd onthouden. Dus eindelijk had ik een adres en kon ik gaan schrijven.

Uiteindelijk heb ik hem en zijn vrouw kunnen bedanken voor zijn hulp in 1944.

We correspondeerden vele jaren en wisselden familiefoto's uit.

Tijdens een reis naar Groot-Brittannië en Europa in 1973 bezocht ik Allard en zijn gezin voor een heel bijzonder weerzien.

In 1977 bezochten Allard en zijn vriend Bernard, die als tolk fungeerde, Australië en brachten een heel fijne kerst met mij en mijn familie door.

*Alles gepubliceerd met de vriendelijke toestemming van Ken Nolan's dochter Gabrielle Kerstens, die graag van iedereen iets wil horen, die haar overleden vader, F / O Kenneth William Nolan RAAF, gevestigd in Harwell in Oxfordshire, heeft gekend.*



1/1

© IWM (CH 13859)

Object description

A scene at RAF Harwell, Oxfordshire, just before the start of the Airborne invasion of Holland. British airborne troops wait to emplane by their Horsa glider.