

Dagboek Jenkins vanaf januari 1945 tot november 1945.

door Alex Jenkins *verschenen in* [Aircraft Crashes Belgium](#)

Bij zijn aankomst in Binbrook bij het 460e squadron, begon Jenkins met het schrijven van een dagboek. Hierin noteerde hij in het kort de belangrijkste gebeurtenissen van de dag. Het geeft een beeld van het dagelijkse leven van een bommenwerperpiloot.

JANUARI 1945

Maandag 1:

Ik voegde mij vanmorgen bij mijn squadron "460" in Binbrook, Lincolnshire. Ik vrees dat ik na vannacht in een niet zo'n goede conditie verkeer. Ik had samen met mijn crew de laatste dag gevierd in onze vorige eenheid in Lincoln, een geweldig feest...

Op het eerste zicht lijkt deze nieuwe verblijfplaats vrij goed. Zij bestaat praktisch volledig uit Aussies (Australiërs). We kregen kamers toegewezen voor onze eerste nacht en ze waren prachtig ingericht. Morgen zullen we eens gaan rondkijken op de basis.

Dinsdag 2:

Eerste werkdag in Binbrook. Ik heb mezelf voorgesteld aan de adjudant en heb de aankomstbewijzen opgehaald die normaal binnen de twee dagen moeten ingevuld worden. Doch er zijn kerels die hun "tour" (30 missies) hebben volbracht en de papieren nog steeds niet hebben ingevuld! De basis zelf is zeer rustig gelegen, tegen een grote heuvel aan. Ik denk dat het hier wel erg koud kan worden. De squadron bevelhebber is Squadron Leader Roberts en onze Commanding Officer is Group Captain Parsons, beiden Aussies.

Woensdag 3:

Ik ben wat documenten gaan ondertekenen en heb een ontmoeting gehad met de meeste jongens van mijn sectie. Jezus, we waren verrast te horen dat we vannacht reeds een cross-country (landvlucht) en enkele oefenbombardementsvluchten moesten uitvoeren. Wat een haast heerst er hier toch.

Donderdag 4:

Vorige nacht was een rare bedoening. Onze eerste vlucht bij het nieuwe squadron was echt angstaanjagend. De weersomstandigheden waren bar slecht en wij maakten een verschrikkelijke nacht door. Even na het opstijgen, tijdens onze klim naar 20.000 ft (6000 m), door een dichte bewolking, liet de air-speed indicator (snelheidsmeter) het afweten. Het toestel dreef af van onze route en wij konden het vliegveld haast niet meer terugvinden door het wolkendek dat zich tot op amper 60 m hoogte bevond. Uiteindelijk konden we toch een veilige landing maken op onze thuisbasis. Vanavond kregen wij zoals gewoonlijk nog enkele theoretische lessen.

Vrijdag 5:

Vandaag hebben we nog wat gevlogen. Onze vlucht bracht ons boven de Noordzee, waar de boordschutters een boei moesten beschieten. Bert nam het voorste deel van het vliegtuig voor zijn rekening en vuurde als een gek, net alsof hij reeds een veteraan was. Tijdens onze terugkeer oefenden wij nog het beschieten van jachtvliegtuigen (fighter

affiliation). Ik maak nu deel uit van de C-flight en onze flight commander is Flight Lieutenant Holmes, een toffe kerel. Onze "tour" omvat 30 operationele vluchten boven vijandelijk gebied.

Zaterdag 6:

Ik denk ik vandaag mijn "Second Dicky" moet doen (eerste vlucht boven het vijandelijk gebied). Ik vlieg samen met de flight commander Holmes en een "ervaren" bemanning. Gedurende de dag probeerde ik, zoals gewoonlijk, wat orde op zaken te stellen. Briefing om 13.30 uur daarna mijn eerste operationele vlucht!

Zondag 7: **missie 1: Hanau**

Vorige nacht vlogen we naar een plaats 5 mijl ten oosten van Frankfurt: Hanau. Mijn eerste operationele vlucht na twee jaar training, een lange tijd. De vlucht verliep goed. Een 4000-ponder, ook "Cookie" genoemd, en 16x500 pond bommen. Wij stegen op bij daglicht en vlogen over België toen het donker werd. Bij het doelgebied heerste een grote drukte. Een helse achtervolging werd ingezet door de Jerries (Duitsers). Een serie granaten werd afgevuurd en ontplofte in de omgeving van het vliegtuig. Het doelgebied werd fel verlicht door onze gekleurde doelmarkeerders. Een Lancaster vloog onder ons door op een afstand van amper 15 meter en ontplofte in onze directe omgeving... Dit alles zou de bedoeling hebben mij vertrouwd te maken met operationele vluchten zodat ik mij wat geruster zou voelen als ik deze klus alleen moet klaren... De vlucht heeft mij wel het een en het ander duidelijk gemaakt en dat zou ik mijn jongens zeker moeten vertellen. Ik zag vandaag de rest van mijn crew en vernam dat we vannacht een oefenvlucht zouden moeten doen.

Maandag 8:

Vorige nacht deden we een prachtige vlucht en een goede navigatie. Op onze terugweg moesten we even boven het vliegveld blijven cirkelen omdat men de landingsrichting ging veranderen. Ik werd draaiërig van steeds naar die landingslichten te moeten kijken. We hadden vandaag een sneeuwgevecht toen we de landingsbaan moesten vrijmaken.



Max Clegg, klaar voor het sneeuwgevecht

Morgen doen we een uitstap omdat er op de basis weinig te beleven valt.

Dinsdag 9:

Goed geluimd en vroeg opgestaan, rond 9 uur. Ben de verlofpassen gaan halen. We verlieten het vliegveld rond de middag en namen de bus naar Grimsby waar Buster (Campbell), Frank, Syd en ik gingen lunchen. Daarna namen we de trein naar Londen waar we aankwamen rond 21.00 uur in een club in Gravenar Street naast de Square. We hadden kamers gereserveerd in een prachtig hotel aan het einde van de straat.

Woensdag 10:

Vliegensvlug een morgenmaal genomen rond 9.00 uur en begaf me daarna naar Kodak House. Ik ontmoette er Dave Rice. Hij is samen met mij van Australië naar hier gekomen. Hij werd neergeschoten in Zweden en verbleef daar gedurende 11 weken. Hij beleefde er een verschrikkelijke tijd. Zijn piloot kreeg de DSO (Distinguished Service Order) en verblijft nog steeds in Zweden. Dave mag binnenkort terug naar huis. Na het middagmaal zagen we de film "Shine on Harvest Moon". Na het avondmaal in het hotel gingen Syd en ik naar een dancing in Covent Garden, het oude Opera House.

Donderdag 11:

Sleep een groot stuk van de morgen en na het winkelen, ik kon toch geen handschoenen vinden, brachten we een bezoek aan Frank, onze Engelse boordwerktuigkundige. Hij heeft een pracht van een vrouw, Helen. Om de dag te besluiten, gingen Buster, Frank, Helen, Syd en ik naar een plaatselijk café. We kwamen vrij "vrolijk" naar huis.

Vrijdag 12:

Opgestaan voor morgenmaal en naar News Reel gegaan (nieuwsreportage in filmzaal). Middagmaal in het hotel. Syd en ik zagen de prachtige voorstelling van "A Song to Remember", het leven van Frederic Chopin. Na het avondmaal ben ik naar de opera geweest in Sadlers Wells Theatre in Shaftsbury Air. Het was een fijne avond.

Zaterdag 13:

Vandaag ben ik naar een vriendin geweest bij Stone. De waterleiding bij haar thuis was bevroren en dat gaf enkele praktische problemen die ik voor hen heb opgelost. Vanavond liep een party bij hen vrij laat uit.

Zondag 14:

Lang geslapen en wat rondgelopen. 's Avonds heb ik de tantes van mijn vriendin bezocht. Het was een fijne avond bij de open haard. Morgen moet ik terug naar de basis.

Maandag 15:

Vrij vroeg naar de basis vertrokken. Geen noemenswaardige problemen tijdens de reis naar Grimsby. Ik ontmoette daar Bert Campbell. We namen een late bus naar Binbrook en gingen naar bed rond middernacht.

Dinsdag 16:

Ik voelde mij nog erg vermoeid vanmorgen. Het was dan ook een verrassing te moeten vernemen dat we op de "gevechtsorder" stonden voor vannacht. Onze eerste opdracht.

Gedurende de dag hingen we wat rond op de basis en toen het donker werd, stegen we op voor een erg lange operationele vlucht.

Woensdag 17: missie 2: Zeitz

Het doel van vorige nacht was een Duitse synthetische olieraffinaderij bij Leipzig: Zeitz.

We vlogen ongeveer 1.600 mijl (3.000 km) en we hadden een bom bij van 4.000 pond, een Cookie en 12x500 pond bommen. De flak en zoeklichten waren zeer intens. Boven het doelgebied werden we aangevallen door een Duitse Fw 190 maar hij verdween nadat ik een "Corkscrew" had uitgevoerd. Allan, onze staartschutter, heeft het toestel nog sterk onder vuur genomen. Er werd niemand verloren bij deze raid. Vandaag hadden we nog een "dinghy" (rubber reddingsbootje) oefening in een bad te Grimsby.

Dinsdag 18:

Syd ging nogal krom vandaag en had bovendien een blauw oog. Wat is hem overkomen? Het regende de ganse dag en dat maakte vliegen onmogelijk. Er werd sneeuw voorspeld en het is buiten ijzig koud. Onze boordwerktuigkundige, Frank Stone, werd vandaag bevorderd tot officier.

Vrijdag 19:

Ik werd vandaag naar het hoofdkwartier geroepen en hier stond mij een prettige verrassing te wachten. Ik werd er bevorderd tot Flight Lieutenant! De ganse crew is vanavond naar de stad gegaan om de bevordering van Frank en die van mij te vieren. Het werd een fantastisch feest. Ik heb er ook Dusty ontmoet. Hij is piloot bij het 625e squadron.

De sneeuw ligt al vrij dik en buiten is het zo koud als in een vrieskist.



**Van Links naar rechts: Dusty Downes, Alex Jenkins en Bert Campbell
Dusty kwam om het leven in februari 1945 tijdens een bombardement op
Keulen. Bert zou diezelfde maand sneuvelen.**

Zaterdag 20:

Ik heb vandaag verschillende brieven geschreven. Het lijkt erop dat het slechte weer ons voor een tijdje aan de grond zal houden. De sneeuw ligt nu erg dik. We hebben vandaag ons vliegtuig onder de sneeuw vandaan moeten halen zodat het toch klaar is om een eventuele opdracht uit te voeren. Er viel niet veel te beleven op de basis. Ik ben vanavond wat gaan drinken in de bar en ben tamelijk vroeg gaan slapen.

Zondag 21:

Frank ging vandaag naar Londen. Hij kreeg verlof voor zijn bevordering. Vandaag deed ik een landvlucht en een oefenbombardement met Lancaster AR*N. De vervangende boordwerktuigkundige was Sgt. Teasdale. Bij de landing kwam een wiel niet naar buiten waardoor wij de noodprocedure uitvoerden. Na enkele bange momenten kwam het wiel toch te voorschijn en maakten we een goede landing.



Sergeant Teasdale

(Hij was de persoon die me op het spoor bracht van Alex Jenkins!)



De AR-N die voor enkele bange momenten zorgde.

Maandag 22:

We hadden ons klaargemaakt voor een vlucht maar deze werd door de sneeuwval afgelast. Om onze tijd te verdrijven, hebben we nog een sneeuwgevecht aangegaan. Vanavond nog enkele brieven geschreven in de mess.



Syd Swift trekt nog even de handschoenen aan en Jenkins poseert met een sneeuwbal op zijn hoofd!

Dinsdag 23:

Vandaag zijn er dag-operaties voorzien maar ze werden weer afgeschaft. Het probleem is het slechte weer. Het vliegveld is nu compleet dicht gesneeuwd. We hadden een les over noodlandingen op zee. We zijn verplicht deze lessen te volgen en ze worden pas plezierig

als je bemanning er bij is. Het zijn allemaal fijne jongens en fijn om mee samen te werken.

Woensdag 24:

Er hangt vandaag een zeer dichte mist. Ik taxiede een vliegtuig van zijn standplaats en werd verondersteld om het tussen twee grote hangars te stationeren. Ik begon aan de rit met een grondcrew boven op de neus van het vliegtuig om mij te begeleiden. Vanuit de cockpit was het onmogelijk om iets te zien door de dichte mist. Na veel bravoure belandde we uiteindelijk midden op de landingsbaan, compleet verloren in de mist!

Donderdag 25:

Nog steeds veel mist vandaag. We zijn toch opgestegen voor een vlucht van 40 minuten. Een piloot van een ander vliegtuig, die mij zou begeleiden had twee van zijn motoren uitgeschakeld en de schroeven in vaanstand gezet. Toen hij de motoren terug wou opstarten, lukte het hem niet de schroefbladen terug in de normaalstand te zetten zodat hij moest landen met slechts twee motoren in werking. De landing verliep echter perfect.

Vrijdag 26:

Opnieuw opgestegen voor een oefenvlucht. We deden een fighter affiliation (beschietsen van vliegtuigen), gedurende 3 uur. Dit hield in dat wij met onze Lancaster moesten duiken tot aan de staart van een andere Lancaster en naderen in een aanvalspositie. Er gebeurde 's avonds nog meer.

Een collega van mij had een klapband aan het einde van de landingsbaan bij het opstijgen. Uiteindelijk is hij toch terug geland, op één wiel, met veel zijwind en in dichte mist. Bovendien brandde er maar één rij landingslichten. Een ongelooflijke prestatie.

Zaterdag 27:

Toen ik vandaag opsteeg voor een oefenvlucht viel de linker buitenmotor uit. We vlogen met de AR*G. Ik gaf volle gas met de overige motoren en het toestel steeg schokkend en trillend op en dook daarna in een vallei aan het uiteinde van het vliegveld. Ik maakte even later een goede landing met 3 motoren in werking.

Zondag 28:

Gans de dag sneeuw geruimd. 's Avonds was er een feestje in de mess. Ik was verschrikkelijk vermoeid en ben zeer vroeg gaan slapen.

Maandag 29:

Ik heb vandaag nog wat gevlogen. Tijdens de vlucht bevroor mijn snelheidsmeter door ijsvorming waardoor deze 0 mph aangaf. Dit resulteerde in de snelste landing die ik ooit gemaakt heb. Ik gaf plankgas tijdens het landen opdat mijn toestel niet in een "stall" (neervallen door te lage snelheid) zou terechtkomen. Ik denk dat we geland zijn met een snelheid van 160 mph (350 km/h), bijna het dubbele van de normale landingsnelheid!

Dinsdag 30:

Veel sneeuwophoping vandaag. Ik heb even met een Lancaster getaxied.

Woensdag 31:

De dooi is ingetreden. De sneeuw smelt maar de modder is verschrikkelijk. Er was een voordracht van een jonge man van ons squadron die een noodlanding gemaakt had in Zweden. Hij vertelde verbazingwekkende verhalen over dat land en zijn gewoonten. Dave Rice, een vriend van mij, is pas van daar teruggekeerd en ik heb hem een tijdje geleden nog ontmoet. Verder niets speciaals gedaan vandaag.

FEBRUARI 1945

Donderdag 1:

Vandaag heb ik nog een vlucht gedaan. Het was een fijne en plezierige vlucht, in de stralende zon. Het squadron deed vorige nacht een raid op Ludwigshaven.

Vrijdag 2 missie 3: Wiesbaden

Vanmorgen wachtte er ons een niet zo plezierige verrassing. We stonden op het dienstorder voor een bombardementsvlucht. We maakten ons klaar, deden de nodige voorbereidingen en kregen 's avonds een briefing. Daarna stegen we op. Het toestel begon erg te schommelen en gedurende enkele seconden werd de toestand zelfs kritiek. Maar ik kreeg het toestel terug onder controle. Het weer was zeer slecht. We vlogen door een dichte bewolking naar het doel: Wiesbaden.

Door deze bewolking was een visueel bombardement onmogelijk en maakten wij gebruik van de H2S radar om onze bommen te droppen. De Duitsers wachtten op onze komst. We vervoerden een "cookie" en een vracht brandbommen. Ons squadron verloor vannacht 2 toestellen. Eén was dit van CO Group Captain Parsons. Hij kwam in botsing met een ander toestel boven Abville. Hij was de enige overlevende van zijn toestel. Parsons kon door een gat in de koepel kruipen dat veroorzaakt was door de aanvaring. Van de andere Lancaster konden al de bemanningsleden het toestel verlaten uitgezonderd de staartschutter. Zijn geschutskoepel was losgeslagen van het vliegtuig en viel 100 meter van het wrak. Hij had geen enkele kans om zijn leven te redden.

Zaterdag 3 missie 4: Bottrop

Onze CO was neergestort nabij Abville in Frankrijk. Berichten bevestigden dat hij de enige overlevende was.

We stonden opnieuw op de gevechtsorder voor vannacht. Ditmaal ging de vlucht naar het Ruhrgebied, een synthetische olieraffinaderij in Bottrop. Er waren vele tegenaanvallen boven het doelgebied, veel zoeklichten en sterk geconcentreerde flak. Onze bommenlading bedroeg 12.000 pond (4.500 kg). Een vriend van mij, G.A.T. Davies werd vermist vannacht. We zagen een vliegtuig ontploffen en vuur vatten. Alvorens het toestel neerstortte, zagen we in de gloed nog 3 of 4 parachutes open gaan.

Zondag 4:

Ik moest vandaag dienst doen als Flight Commander, een plezierige bedoening. We noemen onze Flight Commander de "Führer".

Niets speciaals gedaan vandaag. De jongens van het squadron zijn gaan "tuinieren" en hebben wat "groenten" geplant in Denemarken. Niets meer gehoord van Davies en zijn bemanningsleden.

Maandag 5:

We staan weer op de gevechtsorder voor vannacht. Later werd deze missie geannuleerd. De jongens zijn 's avonds uit geweest. Ikzelf heb wat brieven geschreven en ben tamelijk vroeg gaan slapen.

Dinsdag 6:

We hadden een Flight Party deze avond. Ik ben er nog goed vanaf gekomen maar het was alsof ze allemaal een slag van een molenwiek gekregen hadden.

Niet gevlogen vandaag ten gevolge van de regen en de natte sneeuw.

Woensdag 7:

Jezus, wat had ik een zwaar hoofd vanmorgen. Bovendien kwam ik tot de ontdekking dat we op de gevechtsorder stonden voor vannacht. We gingen schoorvoetend naar de briefing en gelukkig werd deze missie afgelast. Was ik daar dankbaar voor! Het doelgebied was een plaats zeer diep in Duitsland. We moesten zo maar eventjes 2.154 gallons (9.700 liter) brandstof meenemen! Ik zal de naam van het doel hier maar niet vernoemen omdat we het later toch nog zullen moeten bombarderen.

Donderdag 8 **missie 5: Politz**

We staan opnieuw op de gevechtsorder. Ik heb wat rondgedoeld vandaag en ben daarna naar de briefing geweest. Daar stond ons weer een onprettige verrassing te wachten. Het doel waren de synthetische olieraffinaderijen in Politz in de omgeving van Stettin. De totale afstand bedraagt ongeveer 3000 km! We stegen op om 19.30 uur, in het donker en er was een verschrikkelijke storm. Nadat de formaties gevormd werden, vlogen we over de Noordzee op een hoogte van 1000 ft (300 m) in een dichte bewolking. We kregen bovendien nog af te rekenen met felle hagelstormen aan de basis van cumulus nimbus wolken die zich hadden opgestapeld tot een hoogte van 10 km. Een hel van een vlucht! Boven Denemarken klommen we tot een hoogte van 4.500 m en bombardeerden ons doel. Daarna keerden we terug over Zweden. De Duitsers schoten een van onze toestellen neer. Het Amerikaanse leger bevond zich op ongeveer 20 km van Stettin op het moment dat we bombardeerden. We vlogen terug op een hoogte van 1.300 m door een verschrikkelijke storm.

De totale vliegduur was 9 uur, en we landden om 4.40 uur 's morgens. God, ik was compleet afgemat.

Vrijdag 9:

De raid van vorige nacht was verschrikkelijk. God wat was ik nog vermoeid vanmorgen. Ik rolde uit mijn bed rond de middag om dan te vernemen dat we opnieuw op de gevechtsorder staan voor vannacht.

Ik ben gewoon doodop. Gelukkig werd deze missie geschrapt om 14.00 uur. Ik ben onmiddellijk terug naar bed gegaan.

Zaterdag 10:

Ik begaf me vandaag naar de flight en kreeg er te horen dat we een trainingsvlucht moeten doen om 7.30 uur vanavond. Later werd meegedeeld dat al de vluchten werden afgelast door het slechte weer. Ik genoot van de brieven die ik geschreven heb.

's Avonds ben ik nog naar de cinema geweest hier in de basis.

Een pas toegekomen crew is vandaag met hun vliegtuig gecrasht op de basis. Reden: onbekend.

Zondag 11:

Niet veel gedaan vanmorgen. Tamelijk laat opgestaan en me naar de flight begeven zoals gewoonlijk.

Het was enorm slecht weer zodat er geen operationele vluchten voorzien werden. Dit betekent een rustige dag vandaag.

Ik heb nog enkele brieven geschreven en mijn uniform wat opgeknapt.

Maandag 12:

We staan op de gevechtsorder voor vanavond. Iedereen lijkt vrij zenuwachtig. Zou het iets te maken hebben met de opdracht van vannacht?

Dinsdag 13 **missie 6: Dresden**

Vanavond zijn we naar Dresden geweest. Het was de langste vlucht die we tot nu toe gemaakt hebben.

Ik nam Mull's Lancaster AR*B en reeds halverwege bevroren de motoren op een hoogte van 4.500 m. Ik schakelde de hete lucht in en de kist begon heftig te schudden. De vlucht werd toch verder gezet en het bombardement verliep rimpelloos. Op de terugweg begon het vliegtuig plots naar links over te hellen en we doken weg in de dikke cumulus nimbus wolken. De meeste instrumenten waren bevroren en gaven geen indicaties meer. Toen we op lagere hoogte vlogen waren de meeste problemen opgelost. We kwamen zeer dicht in de buurt van Lake Constance.

Toen we de Engelse kust bereikten, beschikten we nog over amper 135 liter brandstof, nog genoeg om het toestel 5 minuten in de lucht te houden! Ik ben dan maar geland op het dichtstbijzijnde vliegveld. Dit bleek dan Hulsham te zijn.

Woensdag 14:

We hebben nog ontbeten in Hulsham en werden daarna ondervraagd over onze missie. Na wat rondgedoold te hebben, mochten we uiteindelijk toch opstijgen. Ik had tot op dat ogenblik 34 uur niet meer geslapen. Bert had een bloemkool meegenomen en dropte deze op de controletoren van Hulsham. Daarna zetten we koers naar Binbrook op een hoogte van 50 m. De meeste toestellen van ons squadron zijn op andere vliegvelden geland.

Het doel zou gebrand hebben als de hel.

Donderdag 15:

Vandaag was het vrij rustig. Het weer was ook prachtig. Ik heb wat rondgedoold en enkele brieven geschreven. Er werd vanavond een fijne film gespeeld in de cinema.

Vrijdag 16:

Niets gedaan vandaag. Ik heb samen met Bert en Buster een ritje gemaakt. We hebben een dutje gedaan langs de weg, in het zonnetje. Ik heb ook nog wat sterke verhalen verteld tegen de dochter van een marconist, een knap meisje.

Er doen geruchten de ronde dat we zullen ingedeeld worden in een PFF-groep. Maar eerlijk gezegd, ik geloof daar niets van.

De volgende drie dagen zijn niet meer bijgehouden en op dinsdag 20 februari gaat het dagboek verder. Hier doet Jenkins het verhaal over de dramatische vlucht van die nacht.

Dinsdag 20:

Vanavond was ons doel Dortmund in het Ruhr gebied. Morgen zouden we vrijaf krijgen. We stegen 's avonds op rond 09.30 uur. De heenvlucht verliep goed. Over het doelgebied was er vrij veel flak. Op onze terugweg werden we neergeschoten door een Jerry (Duitse) nachtjager. Het vliegtuig vloog in brand en er was ook vuur in de romp. Enkele seconden later werd het toestel opgeblazen door een enorme explosie. Het vliegtuig keerde zich op zijn rug en viel brandend naar beneden in een spin. Ik moet met stoel en al zijn weg- geslingerd. Toen ik bijkwam, vond ik mijzelf vastgesjord in mijn stoel in een brandend deel van de cockpit. Ik gaf alle hoop op. Opeens werd ik terug wat helder van geest en trok aan de handgreep van mijn parachute. Tot mijn grote verwondering opende de parachute zich. Ik dacht dat hij was weggerukt tijdens de explosie. Beneden zag ik een kerk in het klare maanlicht. Ik zag mijn vlieg- tuig in stukken rond mij naar beneden vallen. Een stuk lag brandend op de grond. Het was verschrikkelijk stil. Ik herinner mij nog dat ik langzaam wegdreef naar de kerk. Uiteindelijk belandde ik in een boom. De landing was niet hard maar mijn enkels waren ontwricht. Ik stond op en ontdeed mij van mijn parachute. Daarna liep ik naar een weg. Toen ik een Duitse tekst zag, dacht ik dat ik mij in bezet gebied bevond. Later na een doelloze wandeling zag ik een geallieerd voertuig. Engelse soldaten namen mij mee. Zij brachten me naar een hospitaal in Diest waar ik onderzocht werd. Daarna mocht ik gaan slapen. Maar het werd een verschrikkelijke nacht. Ik raakte niet in slaap en dacht voortdurend aan mijn vrienden. Zij hadden geen enkele overlevingskans. De ontploffing had hen waarschijnlijk onmiddellijk gedood. De stalen plaat achter mijn stoel heeft mijn leven gered. We hebben waarschijnlijk een vleugel verloren toen het toestel zich op zijn rug draaide en in een spin naar beneden viel. De jongens hebben hun parachute niet meer kunnen bereiken...



**Van links naar rechts: Staande: Clegg, Braddock, Swift
Zittend: Jenkins, Stone, Graham, Campbell. Al de bemanningsleden
kwamen om behalve Jenkins.**

Woensdag 21

Ik ben vanmorgen wakker geworden in het hospitaal in Diest. Ik heb ook het bezoek gekregen van de burgemeester van Zelem, samen met zijn dochter en een priester. Later werd ik overgebracht naar RAF- station 109 in Schaffen. Daar bracht ik verslag uit van het voorval. Ik vernam er ook dat al mijn bemanningsleden waren omgekomen en dat de brokstukken van het vliegtuig kilometers ver verspreid lagen. Daarna ben ik wat gaan wandelen maar ik werd even later teruggeroepen. Men nam mij mee naar Scherpenheuvel om er iemand van de RAF te ontmoeten in een ondervragingscentrum. De man bleek echter afwezig. Daarop werd ik meegenomen naar Brussel waar ik in het hoofdkwartier van de RAF een officier ontmoette. Hij gaf mij het adres van hotel Gallier. Ik begaf er mij naar toe en werd er goed verzorgd. Aan de bar heb ik wat gedronken. Ik werd er door de aanwezigen gefeliciteerd. Ik voel mij verschrikkelijk schuldig ten opzichte van mijn bemanningsleden.

Donderdag 22

Na het morgenmaal begaf ik mij naar het hoofdkwartier van het 2e TAF (Tactical Air Force) maar ik werd van daaruit overgebracht naar het hoofdkwartier in Brussel. Ik ontmoette er Commanding Officer, Group Captain Stanefield. We hadden een fijn gesprek en hij leende mij zijn Cadillac. Ik ben ermee door Brussel gereden en heb er wat geld en kledij gehaald. Na het middagmaal ben ik naar de club gegaan waar ik de Australische Flying Officer OC ontmoette. Verder ontmoette ik er ook Cecille, een Belgische vrouw. We hebben samen gedineerd en champagne gedronken om mijn redding te vieren. Ik heb heel wat personen ontmoet die mij allemaal geluk wensden.

Daarna heb ik een bezoek gebracht aan de stad en de mooie boulevards die zich overal bevonden.

Vrijdag 23

's Morgens naar de club gegaan om thee te drinken. Ik ontmoette er ook Cecille en haar man. Zij namen mij mee naar hun huis. Het was er prachtig. Na het middagmaal ben ik naar een film gaan kijken samen met hun dochter. Ik was terug in de club voor het avondmaal samen met twee Belgische dames. We hebben opnieuw champagne gedronken. Daarna zijn we naar een klein café gegaan. Ik was goed dronken toen ik naar bed ging.

Zaterdag 24

Vanmorgen nam ik een ontbijt in de Gallier. Daarna werd ik naar het hoofdkwartier in Brussel gebracht. Van daaruit werd ik overgebracht naar een vliegveld even buiten Brussel (Èvere) door een Australiër. Ik verbleef daar enkele uren en ging toen aan boord van een Dakota transportvliegtuig met twaalf andere passagiers, allemaal bemanningsleden die neergeschoten werden met hun toestel. Het vliegtuig bracht ons naar Engeland. We landden in Oxford. Daar werd ik bijna onmiddellijk ingescheept in een Lancaster die naar Hamwell vloog. De vlucht ging van daaruit verder naar mijn thuisbasis in Binbrook. Iedereen op de basis was verrast mij terug te zien en zij wilden allemaal mijn verhaal horen. Toen ik uiteindelijk op mijn kamer kwam, bemerkte ik dat al mijn bezittingen opgeborgen waren omdat ik als vermist was opgegeven.

Zondag 25

Ik ben betrekkelijk laat opgestaan en ben daarna mijn ondervragingsrapport gaan opmaken. Het duurde meer dan een uur. Toen ben ik naar mijn flight gegaan waar de jongens mij allemaal feliciteerden. God weet waarom? Al mijn vrienden waren omgekomen!

Maandag 26

Ik heb mijn benen wat gestrekt en een wandeling gemaakt op de basis. Namiddag verscheen er plots een vliegtuig uit de wolken en het boorde zich in de grond op nauwelijks 1 kilometer van de basis!

Dinsdag 27

Ik maakte mij klaar voor mijn vertrek. Ik mis mijn bemanningsleden enorm! Alles op de basis herinnert mij aan hen.

Woensdag 28

Ben vandaag vertrokken. Ik heb 14 dagen ziekteverlof gekregen. 's Middag kwam ik in Lincoln aan waar ik Keith Kinlay ontmoette. Daarna nam ik de trein naar Manchester.

De volgende dagen bracht Jenkins verschillende bezoeken aan vrienden en kennissen. Hij bezocht onder andere de vrouw van Stone en Graham. Deze laatste was een WAAF in Stafford. Ze waren pas 5 maanden gehuwd!

MAART 1945

Dinsdag 13

Ik heb mij terug aangemeld op de basis. Dusty Dawnes en crew werden vandaag vermist tijdens een raid op Keulen.

Woensdag 14

Ik ben vandaag mijn vlieguitrusting en parachute gaan afhalen. Ik moet bovendien de bemanning van onze Commanding Officer overnemen. Eigenlijk weet ik niet goed of dit zo'n goed idee is. Vanavond heb ik nog wat brieven geschreven naar de vrouw van Stone en de ouders van Swift. Tijdens mijn afwezigheid werden Johny Holmes, onze Flight Commander, Geoff Holmes en Burgess en crew vermist opgegeven.

Donderdag 15

Ik vlieg nu definitief als bevelhebber van de bemanning van onze Commanding Officer Nick Cowan. Ik heb sommigen van hen vandaag ontmoet. Het lijkt me wel een fijne bemanning om mee samen te werken. Maar ik mis mijn eigen bemanningsleden.



De nieuwe bemanning van Jenkins.

Rechts staand: Roy Wilson, Alex Brown, Keith Teasdale, George Mottershead.

Zittend: Jimmy Lindroth, Alex Jenkins, Johnny Hodson

Foto: A. Jenkins

Vrijdag 16

Ik heb vandaag de rest van de crew ontmoet en ben met hen wat gaan drinken in de mess die wij trouwens de Village Inn noemen.



***De Village Inn zoals de bar voor de officieren in Binbrook werd genoemd.
Foto: Peter Firkins***

Vanavond is mijn nieuwe navigator Alan Hall meegegaan tijdens een bombardementsvlucht. Hij moest de zieke bommenrichter van F/O Hedley vervangen. Alan was een nieuweling in onze flight. Ongelukkiglijk keerden zij niet terug. Alan wordt nog steeds vermist.

Zaterdag 17

Wat een ellende , Alan wordt nog steeds vermist. Ik kreeg een nieuwe bommenrichter F/O Wilson. Vandaag deed ik mijn eerste vlucht sinds de crash in België. Het weer was prachtig en de vlucht is goed verlopen.

Zondag 18

Het weer blijft prachtig deze dagen. Ik heb wat brieven geschreven maar ik begrijp niet goed waarom ik geen nieuws krijg van mijn ouders. Morgen start ik terug met vlieg oefeningen.

Maandag 19

Ik ben weer zelf begonnen met vliegen na één maand. We hebben wat oefeningen uitgevoerd en landden net op tijd om naar de bioscoop te gaan. Het voelde vreemd aan tijdens mijn eerste vlucht maar na een poosje raakte ik weer gewend aan de handelingen.

Dinsdag 20

Het was een drukke dag vandaag. Voormiddag een testvlucht en namiddag een oefenbombardement. Ik kreeg vandaag ook een nieuwe navigator, F/Sgt Hodson, een Australiër.

Woensdag 21

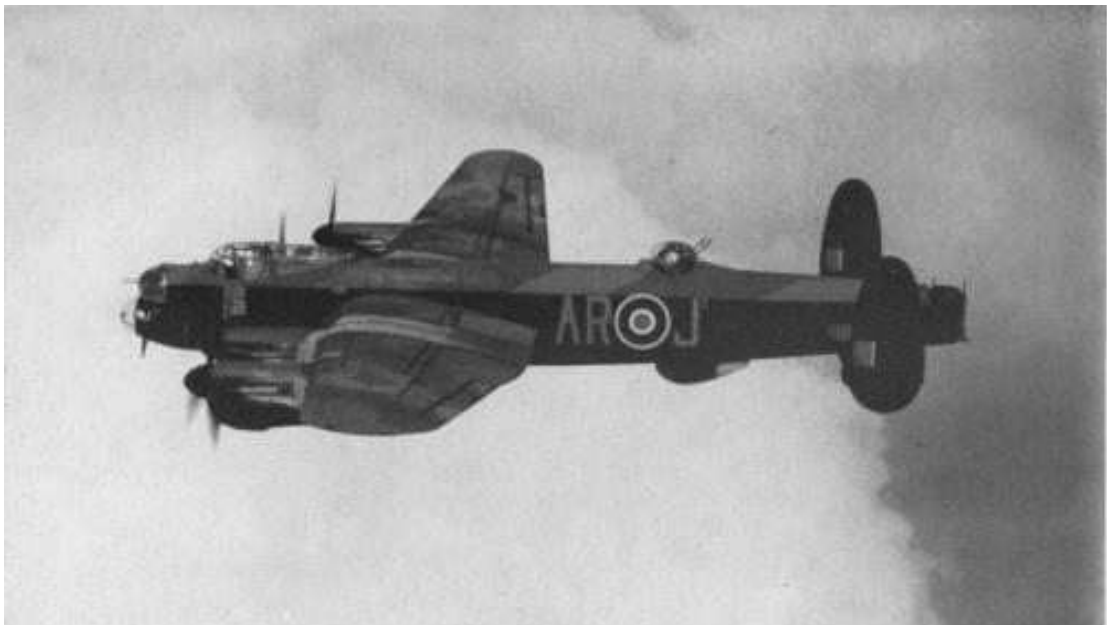
Vandaag heb ik samen met de crew een volle dag onderricht gekregen. Ik weet niet echt of ik het zal maken met mijn nieuwe bemanning. Het zijn nochtans stuk voor stuk prachtkerels.

Donderdag 22

Nog wat gevlogen vandaag. Een X-country en een oefenbombardement op Mainfleet. Ik voel mij nog wat zenuwachtig tijdens het vliegen maar ik vind het toch telkens fijn om weer in de lucht te zijn met mijn Lancaster.

Vrijdag 23 Missie 8: BREMEN

Ik werd deze morgen reeds vroeg gewekt. Het was pas 03.30 uur. Men berichtte mij dat ik moest deelnemen aan een bombardementsvlucht bij daglicht. Het doel was een brug over de Weser. Er werden 300 vliegtuigen geselecteerd om aan dit bombardement deel te nemen. We stegen op om 07.00 uur, aan boord van de AR*J2. Tijdens de heenreis was er een heldere hemel. De Duitsers zetten al hun beschikbaar luchtafweer in. De flak was intens en zeer accuraat. Tijdens het bombardement werden we getroffen in het bommenluik!



De Lancaster AR*J² waarmee Jenkins zijn eerste missie deed na de crash in België.

Nadat we de bommen losten, werden we aangevallen door een Me262, een jachtvliegtuig uitgerust met straalmotoren. Ik deed een kurkentrekkerbeweging en de schutters beschoten het toestel. Uiteindelijk raakten wij veilig en wel terug thuis. *Thanks God!*

Zaterdag 24

Vandaag kreeg ik een rustdag, maar mijn bemanning deed opnieuw een operationele vlucht naar Hannover met hun oorspronkelijke piloot, Wing Commander Cowan, onze Commanding Officer. Zij vertelden na de vlucht dat er weinig tegenkating was van de vijand. Ik ben naar de caravan gegaan bij de landingsbaan om hen te zien landen. Gisteren heb ik mijn eerste operationele vlucht gedaan sinds ik werd neergeschoten en was ik blij dat het een dagvlucht was.

Zondag 25

Ik stond opnieuw op de gevechtsorder vandaag, maar deze werd afgelast. Het was weer een doel ver in Duitsland. Naar het schijnt moeten we de volgende dagen opnieuw dagbombardementen uitvoeren. Ik hoop dat het zo blijft.

Maandag 26

Vandaag heb ik een vlucht gedaan met de basiscommandant, Air Commander Wray. De vlucht bracht ons naar Cark, aan de oostkust.

Donderdag 27 Missie 9 PADERBORN

Weer een operationele opdracht vandaag. We zijn opgestegen rond de middag en geland in de nacht. De vlucht is vrij rustig verlopen. We hebben gebombardeerd op luchtmarkeerders omdat er een vrij dichte bewolking was. De terugreis was nog het moeilijkste. We vlogen in totaal 1.200 mijl!

Zaterdag 31 Missie 10 HAMBURG

Vanmorgen hebben we een bombardementsvlucht gedaan naar Hamburg. Opgestaan om 03.45 uur. Ontbijt en briefing. Opgestegen om 06.30 uur. Een goede vlucht maar veel bewolking waardoor de bommenwerperformatie uiteengedreven werd. Het doelgebied was ook dicht bewolkt en we hebben gebombardeerd op rode luchtmarkeerders. We hebben jachtvliegtuigen gezien met straalmotoren. Ik heb ook een toestel zien neerhalen boven het doelgebied. Van de 400 toestellen zijn er 11 verloren gegaan. Ons squadron leverde 13 toestellen en zij zijn allemaal behouden teruggekeerd.

APRIL 1945

Zondag 1

Pasen. Ik kreeg vandaag het bericht dat ons nieuwe toestel de AR*F2 was aangekomen. Samen met de bemanning hebben we er een luchttest mee uitgevoerd. Een prachtig vliegtuig, 280 mph op 1.500 ft hoogte. Mijn oud toestel was ook een F2.

Woensdag 4

Geen vlucht vandaag. De operationele vluchten worden nu praktisch allemaal overdag gedaan. Er is nog steeds geen nieuws over Dusty en zijn crew. De meeste jongens waarmee ik hier gestart ben, beëindigen nu hun dienst. Er blijft nog slechts één bemanningslid over die samen met mij hier zijn dienst is begonnen, Doug Creeper.

Vrijdag 6

Geen vluchten vandaag, het weer is veel te slecht. Er is nu regelmatig bericht van mijn familie. We beginnen ons af te vragen wat er met ons zal gebeuren als de oorlog voorbij is. Ik denk dat we dan overgeplaatst worden naar Brighton.

Zaterdag 7

Geen vluchten vandaag. De geplande vlucht werd afgelast. Deze "scrumble" (het afgelasten van een operationele vlucht) zijn erg ontmoedigend. Je gaat al je uitrusting halen en brengt het naar je vliegtuig. Je doet al de voorgeschreven handelingen en test de boordapparatuur. Je haast je nog om snel een avondmaal naar binnen te werken. Je zenuwen beginnen je serieus parten te spelen en dan "scrumble", vlucht afgelast.

Maandag 9 missie 11 KIEL

Uiteindelijk nog een operationele vlucht en het is bovendien een nachtvlucht. Het doel is het havengebied van Kiel. We hadden een briefing en stegen op om 22.00 uur. De heenreis was vrij rustig maar over het doelgebied werden wij gevangen in de talrijke zoeklichten en dat was niet zo aangenaam. De lichtsporen van de flak waren erg lichtgevend in het duister. We werden sterk onder vuur genomen en dat was tijdens de briefing ook voorspeld. Tijdens deze raid werd het slagschip, de Admiral Scheer, tot zinken gebracht. Was het door een van mijn bommen?

Zaterdag 14 missie 12 Berlijn: onderbroken

We stegen vanavond op in verschrikkelijk slechte weersomstandigheden voor een bombardementsvlucht op Berlijn. Net na het opstijgen liet de rechter binnenmotor het afweten. We bleven doorvliegen op een hoogte van ongeveer 100 meter, door regen- en hagelbuien, met slechts 3 motoren die werkten en een volledige bommenlading aan boord. Wat een hel! Ik bracht het vliegtuig tot boven de Noordzee en trachtte een honderdtal meter te stijgen. Toen hebben we de bommen gedropt in de zee. Ongelooflijk wat een ontploffing een lading van 14.000 pond bommen teweeg brengt.

Zondag 15

Niet veel gedaan vandaag. Er was een party vanavond. Ik heb nu ook het bevel van de flight overgenomen omdat Squadron Leader Laurence ons verlaten heeft. Dit brengt soms veel werk met zich mee.

Woensdag 18 missie 12 HELIGOLAND

Deze morgen werd ik vroeg opgeroepen voor een operationele vlucht naar Heligoland, een Duitse zeemachtbasis in Nederland. Er waren meer dan 1000 toestellen betrokken in deze raid. Het was prachtig weer. We vlogen in formatie boven de Noordzee. Tijdens de heenreis zag ik een Halifax neerstorten. In de onmiddellijke omgeving bemerkte ik maar 3 parachutes. Boven het doelgebied waren er overall bommenwerpers te zien. De bommen werden gelost, neus van het toestel naar beneden en terug naar huis. Er was maar weinig flak.

Maandag 22 missie 13 BREMEN

We stonden opnieuw op de dienstorder voor een missie naar Bremen. Toen we het doelgebied naderden, kregen we het bericht van de vluchtleiding dat het bombardement niet zou doorgaan. Het doelgebied lag op amper 1,5 km van de frontlijn. Er was bovendien een lichte bewolking en hierdoor zouden de bommen ook de geallieerde troepen kunnen treffen. De bommenlading werd terug meegenomen en in de Noordzee gedropt. De vlucht verliep zonder problemen.



Zicht op het doelgebied van Bremen. (Foto A. Jenkins)



***De bemanning voor het vertrek naar Bremen.
Staan van L-R: Alex Brown, Johnny Hodson, Keith Teasdale George en Jack
(mechaniekers)
Zittend: George Mottershead, Alex Jenkins, Jimmy Lindroth (Foto: A. Jenkins)***

Donderdag 26

Betrekkelijk laat opgestaan en naar de Codgers Bar geweest in Londen, die hoofdzakelijk bezocht wordt door Australiërs. Ze is gelegen in Fleet Street, tegenover de gebouwen

van de Daily Telegraph. Ik ontmoette er mijn bemanningsleden, die gisteren een bombardement hadden uitgevoerd boven Bertsgarden. Ons squadron verloor toen een toestel boven de Alpen. Ik heb er ook verschillende Australische POW's (krijgsgevangenen) ontmoet. Ze kwamen van Kreta en Griekenland en hadden 3 tot 4 jaar gevangenschap achter de rug.

Vrijdag 27

Ik heb vandaag Syd Swift ontmoet, de vader van mijn overleden navigator. Ik heb hem het hele verhaal gedaan. De man was erg onder de indruk.

Alhoewel België reeds bevrijd is, blijven de Duitsers Nederland bezetten. De toestand van de Nederlanders is miserabel. Er is bovendien een nijpend tekort aan voedsel.

De geallieerde overheid beslist om deze mensen te helpen door voedseldroppingen.

De missies die daartoe door de engelsen worden uitgevoerd heet "Operatie Manna" en die van de amerikanen "Operatie Showhound"

Deze voedseldroppingen starten op 29 april en eindigen op 8 mei, VE-dag, de dag dat Duitsland capituleert.

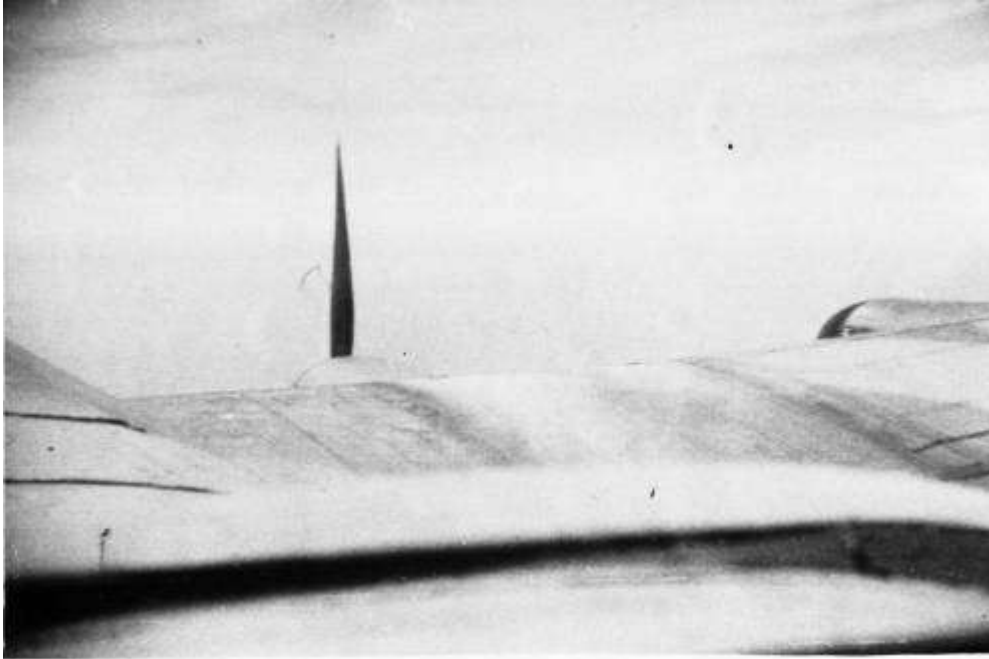
MEI 1945

Dinsdag 1

Vanmorgen gaan winkelen. Ik ben gaan lunchen in The Elephant. Daarna de trein genomen naar Grimsby. Mijn bemanningsleden zijn begonnen met het droppen van voedsel voor de Nederlandse bevolking en hebben ook POW's meegebracht van België.

Woensdag 2 ROTTERDAM operatie MANNA

Vandaag deed ik mijn eerste "Manna"-vlucht boven Nederland. We namen 10 ton voedsel aan boord. Deze vlucht ging naar Rotterdam. De bevolking komt er om van de honger. Zij wuifden naar ons met doeken, vlaggen en alles wat wit was toen we overvlogen op een hoogte van amper 100 meter. Ook de Duitsers deden dit voor het eerst! We konden hen zien zitten tussen hun afweergeschut. Tijdens de terugreis bezweek de rechter binnenmotor en hebben we de schroef in vaanstand gezet zodat deze niet door de luchtstroom als een molen begon te draaien.



De stilstaande schroef in vaanstand gezet. (Foto A. Jenkins)

Donderdag 3 **ROTTERDAM** operatie MANNA

Opnieuw een voedseldropping boven Rotterdam vandaag. De stad is volledig vernield. De mensen verzamelen de voedselpakketten nadat we ze gedropt hebben in de velden.



Rotterdam (Foto A. Jenkins)



De plaats van de voedseldropping (Foto: A. Jenkins)

We vlogen over Holland op een hoogte van 150 meter. Gans het gebied staat onder water. Ik denk dat de bevolking de Duitsers echt moet haten. We vlogen ook over Rotterdam en Den Haag en deden nog enkele lage overvluchten om de bevolking te groeten. Het weer was niet zo goed. Storm en regen boven de Noordzee.

Vrijdag 4

Ik heb vandaag mijn "Caterpillar" ontvangen voor de veilige landing met mijn parachute in België.

No. 460 Squadron, R.A.A.F., 72A
R.A.F. Station,
Binbrook,
Lincoln.

4th March, 1945.

Ref: - 4603/3.20/Air.

Dear Sir,

The undermentioned officer of this Unit was compelled to abandon his aircraft whilst on operations over enemy territory.

As he made a successful parachute descent it is requested that he be made a member of the Caterpillar Club.

A.430033 P/L. Jenkins A.E. Pilot.
Parachute No. 63470
Target Dortmund. 20.2.45.

Yours faithfully,



Squadron Leader, Commanding,
No. 460 Squadron, R.A.A.F.

Secretary,
Irving Chute Co.,
Gt. Britain Ltd.,
LITCHWORTH,
Herts.

LESLIE L. IRVIN
FRANCHISEE, F.R.S.A.
HONORARY SECY.
KURGER'S BRANCH

20/1/45
30A
c/o IRVING AIR CHUTE
OF GREAT BRITAIN LTD.
100 HFIELD WAY
LEYCHWORTH, HERTS



CATERPILLAR CLUB

April 25, 1945.

Your Ref: 460S/3.20/Air.

Officer Commanding,
No. 460 Squadron, R.A.A.F.,
R.A.F. Station,
BINBROOK.....Lincoln.

*Jenkins
receives a
badge
3/15/45*

Dear Sir,

Many thanks for your letter of March 4th,
and I am terribly sorry that it has not been
possible to write sooner.

I am indeed glad that F/Lt. A. E. Jenkins
was able to save his life with an Irvin chute,
and have much pleasure in welcoming him as a
member of the Club.

We have now received his membership card
and Caterpillar Pin, and I have pleasure in
sending them to you herewith, for presentation
with our compliments and best wishes.

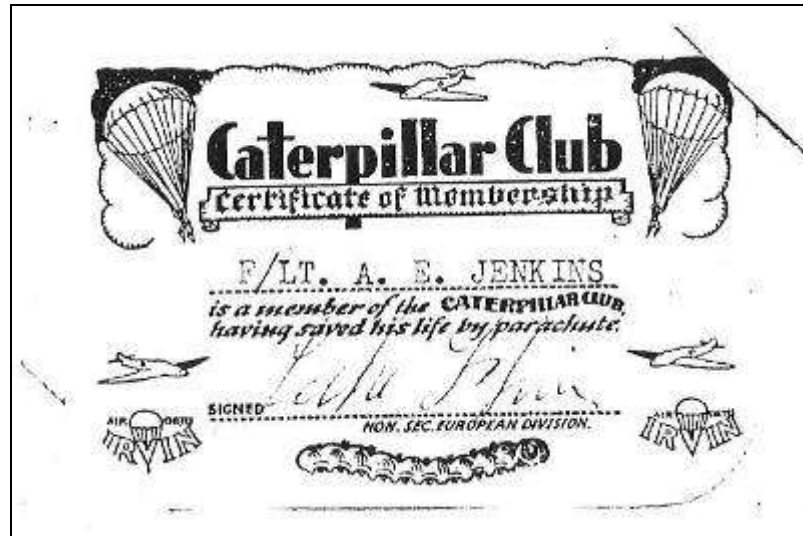
Wishing F/Lt. Jenkins the best of Luck,
I am,

Yours sincerely,

Leslie L. Irvin.

MEL.
Encls. Pin & Card.

Toekenning van het lidmaatschap door Irvin (Bron Australian Archives)



De lidkaart

Congratulations . . .

It is indeed a pleasure to welcome you as a member of the Caterpillar Club.

As is customary, we have had the official insignia of the Club made and engraved especially for you, which you will find attached, together with your membership certificate.

We have pleasure in sending these to you with our compliments and best wishes, in recognition of the emergency parachute jump which you made.

CATERPILLAR CLUB.

Maandag 7 ROTTERDAM operatie MANNA

Voor de derde maal werden we ingeschakeld voor een voedseldropping boven Nederland. En opnieuw was de dropping-zone Rotterdam. Het geeft je echt een goed gevoel om in plaats van een lading bommen, een lading voedsel te droppen. Eindelijk krijgen onze opdrachten een humanitaire bestemming en niet het dodelijke karakter zoals voorheen.

Dinsdag 8 VE-dag

Toen we vernamen dat de oorlog voorbij was, begonnen we met een wilde en enthousiaste viering. Deze zwakte af naar de middag toe. Toen om 14.00 uur het bericht bevestigd werd via de radio zijn we opnieuw beginnen vieren. 's Avonds waren we erg beschonken. We zijn toen een lekkere tas thee gaan drinken en begaven ons naar een inderhaast georganiseerde party. Ik herinner mij absoluut niets meer van die avond, enkel nog dat ik ben wakker geworden in een reddingsbootje, naast de WAAF-barakken. Oh, mijn hoofd.

Woensdag 9 VE-dag + 1

WHACKO! Opnieuw een spetterende party op de basis. Iemand liet het gerucht de ronde doen dat we zouden ingeschakeld worden in de operatie EXODUS. Dit is het overbrengen van POW's (krijgsgevangenen) naar Engeland.

Donderdag 10 operatie EXODUS

Vandaag vlogen wij naar Brussel om er enkele ex-krijgsgevangenen op te halen. Deze vluchten heten Exodus. Vanuit de lucht zagen we de kampen waar de duizenden POW's werden ondergebracht. We namen 30 personen aan boord, de meesten Engelsen en Schotten.



De Ex-gevangenenkampen even buiten brussel. (Foto: A. Jenkins)



Een Mosquito op het vliegveld van Evere (Foto: A. Jenkins)

JUNI 1944
Woensdag 13

Ik vloog vandaag voor het eerst sinds meer dan een maand en voelde me zeer onrustig. We deden vandaag een VLR-vlucht (Very Long Raid = zeer lange afstand). Het werd een blind doelaanval. We legden mijnen door middel van onze H2S-radar en keerden naar onze basis terug. Vanavond kregen we een strikt trainingsprogramma voor deze VLR-vluchten.

Vrijdag 15

Vandaag deden we een onvergetelijke vlucht boven Duitsland in een Lancaster op een hoogte van 300 - 600 meter. De route was als volgt: basis - Shegness - Den Helder - Heligoland - Cuxhaven - Hamburg - Brunswick - Kassel - Mohnedam - Duisburg - Wupperthal - Essen - Dortmund - Dusseldorf - Keulen en enkele kleinere plaatsen zoals de Herman Göring staalfabrieken enz. Ik nam mijn crew en enkele passagiers mee. Een vlucht van bijna 07.00 uur.



Düsserdorf: brug over de Rijn.



Düsseldorf



Essen



Krupps-fabrieken in Essen



Brunswick



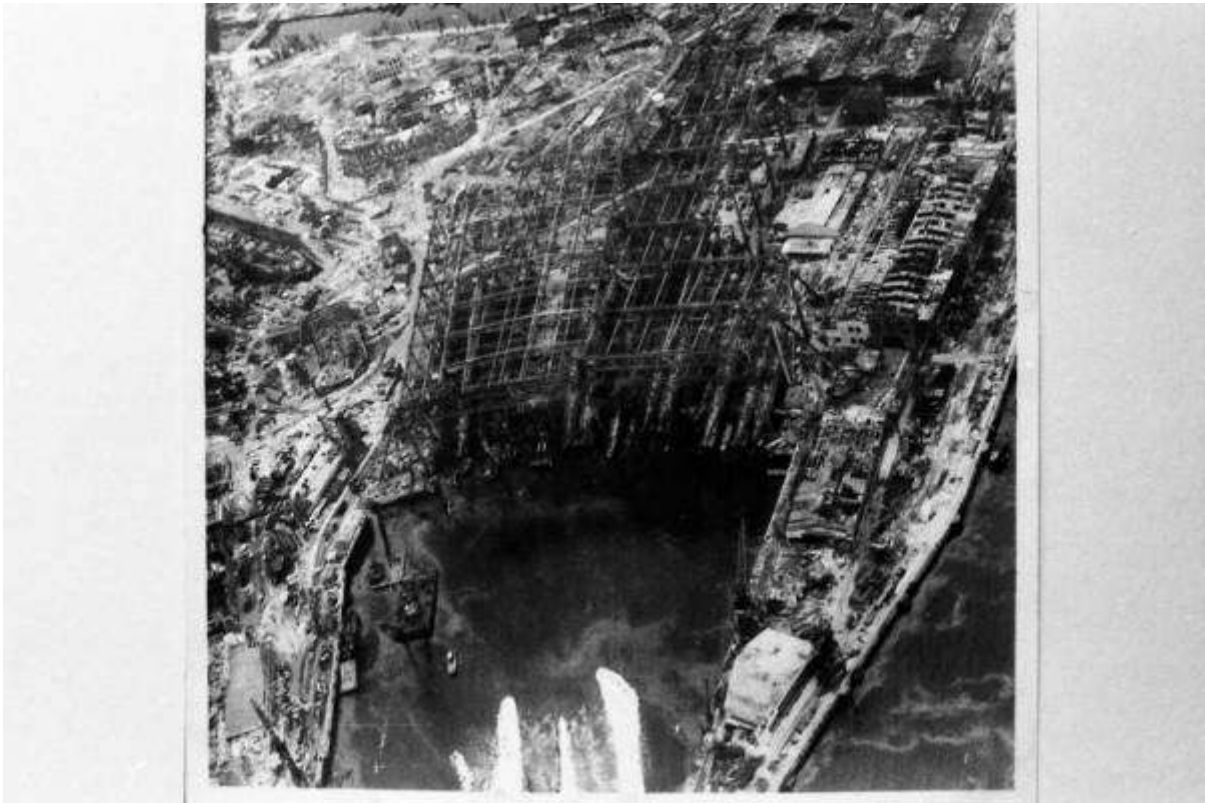
Keulen



Keulen



Keulen



Duikbotendok in Hamburg



HAMBURG

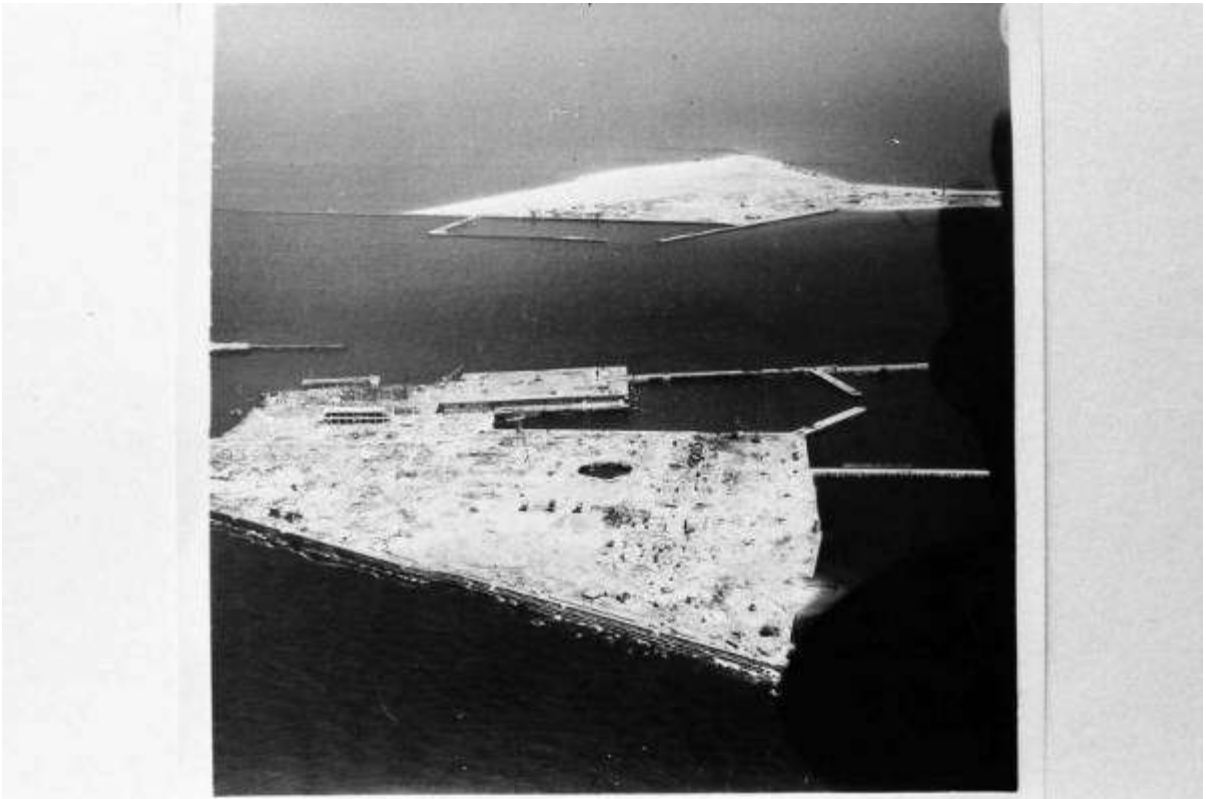
Hamburg



De Dokken in Hamburg



Mohnedam



Heligoland



Heligoland

Maandag 25 Post Mortum Operatie FLENSBURG

Briefing om 04.30 uur 's morgens. Opgestegen samen met 200 andere toestellen. Ik had mijn nieuwe Flight Engineer mee, Geoff Piggin. De vlucht ging naar Flensburg en we deden er tests op het Duitse radarsysteem Early Warning System (waarschuwingssysteem, het huidige Awacs!).

Dinsdag 26

Lang geslapen vanmorgen. Het was een drukke dag in onze flight omdat de meeste bemanningsleden ons verlieten. Onze flight bestaat nu nog uit 8 crews van elk 7 bemanningsleden. Ik heb afscheid genomen van mijn boordwerktuigkundige Keith Teasdale. We worden verondersteld om twee WAAF's mee te nemen op onze vlucht morgen!

Woensdag 27

Opgestaan om 03.30 uur en gaan ontbijten. Daarna ben ik naar de briefing gegaan en net toen we deze verlieten, kregen we het bericht dat de vlucht afgelast werd. God, wat waren we blij. Ik ben onmiddellijk terug gaan slapen tot 10 uur. De rest van de dag administratief werk gedaan.

Donderdag 28

Vandaag hebben we opnieuw een verkenningsvlucht uitgevoerd boven Duitsland. De vluchtroute was als volgt: basis - Southwold - Munchen-Gladbach - Duisburg - Essen - Gelsenkirchen - Dusseldorf - Keulen - Bonn - Koblenz - Wiesbaden - Mainz - Mannheim - Ludwigshaven - Karlsruhe - Saarbrücken - Brussel - basis. We konden nu zien welke ravage onze bommenwerpers hadden aangericht in deze steden. Sommige van hen waren compleet vernield. Het moet verschrikkelijk geweest zijn voor de bevolking.



Spoorwegstation van Saarbrücken



IG Farbenworks in Mannheim aan de Rijn.

Vrijdag 29 Post Mortum Operatie FLENSBURG

Opnieuw radartests boven Denemarken. Er namen 220 toestellen deel aan deze operatie.

JULI 1945

Woensdag 4 Post Mortum Operatie FLENSBURG

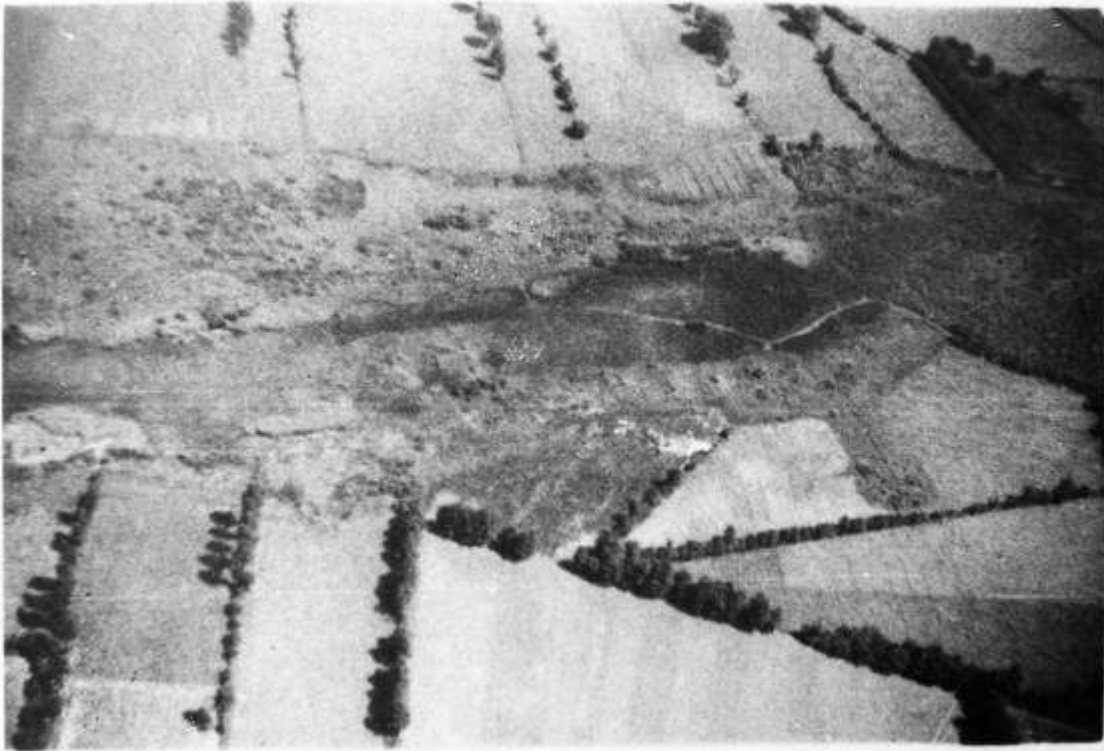
Radartest boven Denemarken. Er namen 250 toestellen aan deel. We vlogen op een hoogte van 6.000 meter. Het was een prachtige dagvlucht boven de wolken.

Zaterdag 14

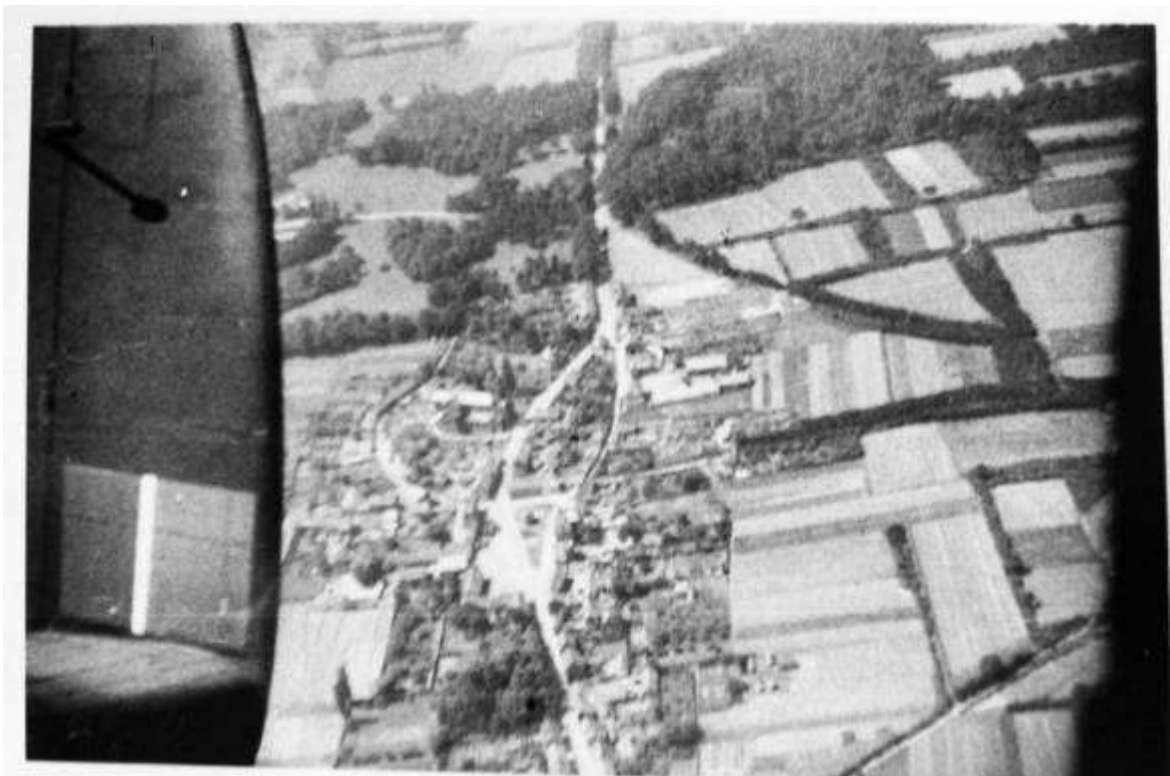
Onze derde sight-seeing-vlucht boven Duitsland. We namen onze squadron-dokter mee en 2 passagiers. De vluchtroute was als volgt: basis - Antwerpen - Diest - Zelem - Munchen-Gladbach - Essen - Krefeld - Duisburg - Bochum - Dortmund Mohnedam - Kassel - Hannover - Bremen - Wilhelmshaven - Heligoland - Den Helder - basis. Nadat we over Antwerpen vlogen, vroeg ik aan mijn navigator of hij mij de coördinaten van Zelem kon geven. Ik vloog in die richting en vond uiteindelijk het dorpje waar ik werd neergeschoten. Ik vond de crashplaats en de overblijfselen van mijn vliegtuig de AR*F2. Wat verder bemerkte ik de kerk waar ik met mijn parachute was neergekomen.

[Tijdens deze vlucht werd er een foto gemaakt van de overblijfselen van de AR*F2 en twee foto's waarvan Jenkins vermoedde dat het Zelem of Linkhout was.](#)

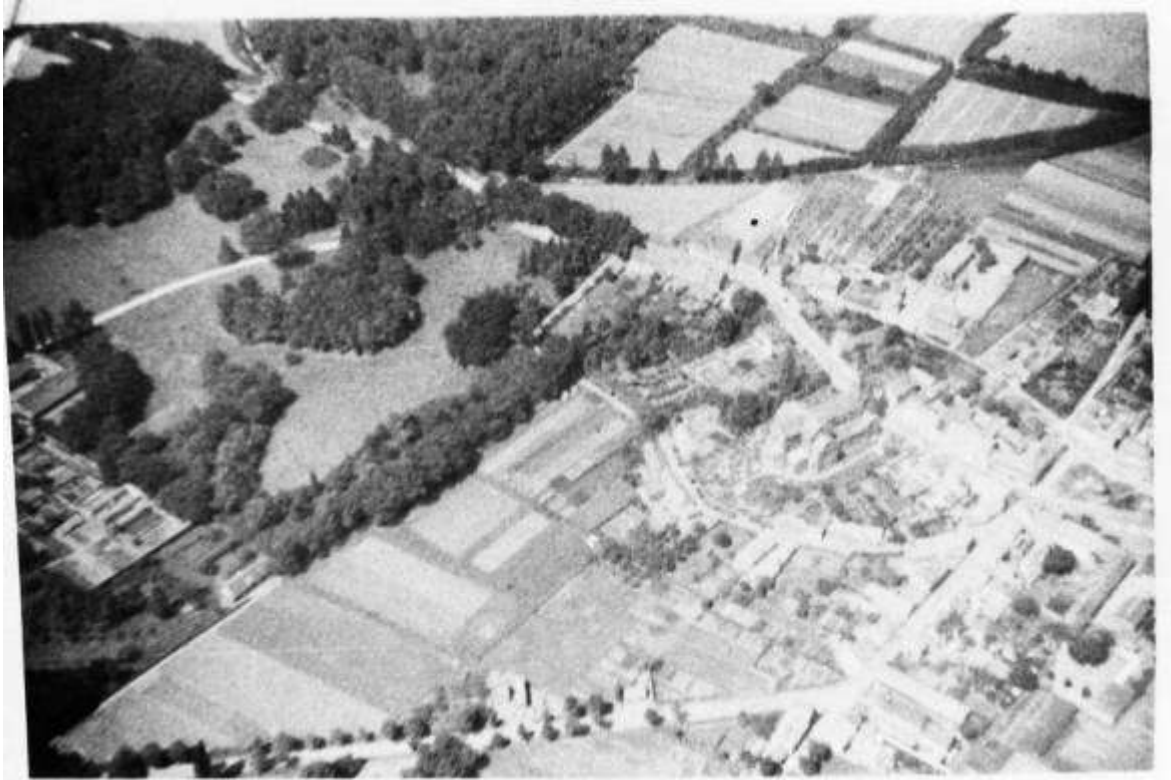
[Na een grondig onderzoek van deze foto's bleken ze van Lummen te zijn. Op e foto's is duidelijk het driehoekig marktplein en de kerk te zien!](#)



De crashplaats van de Lancaster AR*F² (Foto: A. Jenkins)



Links de staart van de Lancaster AR*E² die boven de dorpskern van Lummen vliegt. (Foto: A. Jenkins)



Zicht op Lummen-dorp met rechts in het midden de kerk. Deze foto's werden genomen vanuit de Lancaster die Jenkins bestuurde. (Foto: A. Jenkins)

Woensdag 18

Vandaag hebben we de basis in orde gebracht. Binnenkort verlaten we Binbrook om onze intrek te nemen op de basis van East Kirkby die zich op zo'n 30 mijl van Binbrook bevindt.

Dinsdag 24

We vierden vandaag onze laatste dag in Binbrook. Er was een prachtige party in onze Village Inn. We hebben wat liedjes gezongen en afscheid genomen van Mick Cowan, onze Commanding Officer en tevens de ex-piloot van mijn bemanning. Onze nieuwe CO is Peter Swan en het lijkt mij een toffe kerel.

Woensdag 25

Ik heb Binbrook vandaag verlaten na er een prachtige tijd te hebben doorgebracht. We hebben onze spullen gepakt na het middagmaal en afscheid genomen van de meisjes en van CO Mick Cowan. Wij vormen de voorpost, de rest komt vrijdag na. Ik ben naar de nieuwe basis vertrokken met de motorfiets van Roy. Er wordt van ons verwacht dat we de basis klaar maken voor de aankomst van ons squadron.

Vrijdag 27

Vanmorgen heb ik een kleine uitstap gedaan en rond de middag kwamen onze eerste Lancasters met hun bemanning aan. Het een na het ander toestel landde. Ook mijn toestel, de AR*F2, werd overgebracht.

AUGUSTUS 1945

Woensdag 15 **VJ-dag**

VJ-day = Victory to Japan, de dag dat Japan zich overgeeft en dit betekent ook het officiële einde van de oorlog.

We zijn vandaag vrij vroeg naar Londen vertrokken om VJ-day te vieren. Ik zag er de Koninklijke familie op het balkon van het paleis. De stemming was ongelooflijk. Er werden bommen en vuurwerk afgeschoten, er werd gedronken en gedanst op straat en over- al brandde de verlichting.



De straten van Londen (Foto: A. Jenkins)

SEPTEMBER 1945

Zaterdag 1

Zeer vroeg opgestaan, briefing en daarna opgestegen om naar Bari (Italië) te vliegen met onze Lancaster. Het was een vlucht van 1.600 mijl, 07.30 uur vliegen. De zichten onderweg zal ik nooit meer vergeten. Het Middellandse Zeegebied in Frankrijk, Corsica met haar ruwe bergen, Elba, Rome met een prachtig meer ten zuiden ervan, het eiland van Monte Christo, Napels Vesuviusvulkaan. Uiteindelijk zijn we geland in een woestijnachtig gebied in Bari.

Dinsdag 4

Vanmorgen heb ik de bewaking van Duitse krijgsgevangenen waargenomen. Namiddag ben ik naar ons vliegtuig gestapt dat zich op een stofferige basis bevond met slechts één landingsbaan. Er was een toestel neergestort en we moesten bijna 2 uur wachten om op te stijgen. We vlogen eerst naar de Franse kust en belandden daar in een verschrikkelijk onweer. We vlogen op een hoogte van 800 voet. Daarna bereikten we het Kanaal op een hoogte van 500 voet. Toen we over het vliegveld vlogen, hing er een dichte bewolking op 300 voet. Na 3 pogingen lukte het mij om het toestel aan de grond te zetten. Ik zette de jongens af en vloog verder naar onze basis. Dit werd dan ook mijn laatste vlucht. Hij had in totaal 602 uren gevlogen (nvdr). Hier eindigt dan ook het dagboek van Alex Jenkins.

COURSE DETAILED AIRCRAFT				RENT LOGBOOK AIRCRAFT								PER HOUR	TOTAL HOURS	
DATE	TIME	FROM	TO	DAY	TIME	DAY	TIME	DAY	TIME	DAY	TIME	PER HOUR	DATE	TIME
27-25	17:30	15:50	19:20	27-25	20:05	27-26	18:40	27-27	19:55	27-28	19:25	14:25	28-29	21:00

Form 474 (Rev. 1-15-45) (Use with Form 473)

SUMMARY of FLYING and ASSESSMENTS FOR YEAR COMMENCING ON 1/1/1945

(For Dates from 1941 to Date File Open 1945)

DUAL	DUAL AIRCRAFT		TOTAL No. Hrs.	GRAND TOTAL All Service Types
	Day	Night		
PILOT	10-25	0-10	10-35	17-30
PASSENGER				479-25

ASSESSMENT of ABILITY
(To be marked as) - Exceptional, Above the Average, Average, or Below the Average

(a) AS A PILOT Above the Average

(b) AS PILOT-NAVIGATOR/NAVIGATOR

(c) IN BOMBING

(d) IN AIR CUNTRY

(When "A", "B", "C", "D", "E", "F", "G", "H", "I", "J", "K", "L", "M", "N", "O", "P", "Q", "R", "S", "T", "U", "V", "W", "X", "Y", "Z", "AA", "AB", "AC", "AD", "AE", "AF", "AG", "AH", "AI", "AJ", "AK", "AL", "AM", "AN", "AO", "AP", "AQ", "AR", "AS", "AT", "AU", "AV", "AW", "AX", "AY", "AZ", "BA", "BB", "BC", "BD", "BE", "BF", "BG", "BH", "BI", "BJ", "BK", "BL", "BM", "BN", "BO", "BP", "BQ", "BR", "BS", "BT", "BU", "BV", "BW", "BX", "BY", "BZ", "CA", "CB", "CC", "CD", "CE", "CF", "CG", "CH", "CI", "CJ", "CK", "CL", "CM", "CN", "CO", "CP", "CQ", "CR", "CS", "CT", "CU", "CV", "CW", "CX", "CY", "CZ", "DA", "DB", "DC", "DD", "DE", "DF", "DG", "DH", "DI", "DJ", "DK", "DL", "DM", "DN", "DO", "DP", "DQ", "DR", "DS", "DT", "DU", "DV", "DW", "DX", "DY", "DZ", "EA", "EB", "EC", "ED", "EE", "EF", "EG", "EH", "EI", "EJ", "EK", "EL", "EM", "EN", "EO", "EP", "EQ", "ER", "ES", "ET", "EU", "EV", "EW", "EX", "EY", "EZ", "FA", "FB", "FC", "FD", "FE", "FF", "FG", "FH", "FI", "FJ", "FK", "FL", "FM", "FN", "FO", "FP", "FQ", "FR", "FS", "FT", "FU", "FV", "FW", "FX", "FY", "FZ", "GA", "GB", "GC", "GD", "GE", "GF", "GG", "GH", "GI", "GJ", "GK", "GL", "GM", "GN", "GO", "GP", "GQ", "GR", "GS", "GT", "GU", "GV", "GW", "GX", "GY", "GZ", "HA", "HB", "HC", "HD", "HE", "HF", "HG", "HH", "HI", "HJ", "HK", "HL", "HM", "HN", "HO", "HP", "HQ", "HR", "HS", "HT", "HU", "HV", "HW", "HX", "HY", "HZ", "IA", "IB", "IC", "ID", "IE", "IF", "IG", "IH", "II", "IJ", "IK", "IL", "IM", "IN", "IO", "IP", "IQ", "IR", "IS", "IT", "IU", "IV", "IW", "IX", "IY", "IZ", "JA", "JB", "JC", "JD", "JE", "JF", "JG", "JH", "JI", "JJ", "JK", "JL", "JM", "JN", "JO", "JP", "JQ", "JR", "JS", "JT", "JU", "JV", "JW", "JX", "JY", "JZ", "KA", "KB", "KC", "KD", "KE", "KF", "KG", "KH", "KI", "KJ", "KK", "KL", "KM", "KN", "KO", "KP", "KQ", "KR", "KS", "KT", "KU", "KV", "KW", "KX", "KY", "KZ", "LA", "LB", "LC", "LD", "LE", "LF", "LG", "LH", "LI", "LJ", "LK", "LL", "LM", "LN", "LO", "LP", "LQ", "LR", "LS", "LT", "LU", "LV", "LW", "LX", "LY", "LZ", "MA", "MB", "MC", "MD", "ME", "MF", "MG", "MH", "MI", "MJ", "MK", "ML", "MM", "MN", "MO", "MP", "MQ", "MR", "MS", "MT", "MU", "MV", "MW", "MX", "MY", "MZ", "NA", "NB", "NC", "ND", "NE", "NF", "NG", "NH", "NI", "NJ", "NK", "NL", "NM", "NN", "NO", "NP", "NQ", "NR", "NS", "NT", "NU", "NV", "NW", "NX", "NY", "NZ", "OA", "OB", "OC", "OD", "OE", "OF", "OG", "OH", "OI", "OJ", "OK", "OL", "OM", "ON", "OO", "OP", "OQ", "OR", "OS", "OT", "OU", "OV", "OW", "OX", "OY", "OZ", "PA", "PB", "PC", "PD", "PE", "PF", "PG", "PH", "PI", "PJ", "PK", "PL", "PM", "PN", "PO", "PP", "PQ", "PR", "PS", "PT", "PU", "PV", "PW", "PX", "PY", "PZ", "QA", "QB", "QC", "QD", "QE", "QF", "QG", "QH", "QI", "QJ", "QK", "QL", "QM", "QN", "QO", "QP", "QQ", "QR", "QS", "QT", "QU", "QV", "QW", "QX", "QY", "QZ", "RA", "RB", "RC", "RD", "RE", "RF", "RG", "RH", "RI", "RJ", "RK", "RL", "RM", "RN", "RO", "RP", "RQ", "RR", "RS", "RT", "RU", "RV", "RW", "RX", "RY", "RZ", "SA", "SB", "SC", "SD", "SE", "SF", "SG", "SH", "SI", "SJ", "SK", "SL", "SM", "SN", "SO", "SP", "SQ", "SR", "SS", "ST", "SU", "SV", "SW", "SX", "SY", "SZ", "TA", "TB", "TC", "TD", "TE", "TF", "TG", "TH", "TI", "TJ", "TK", "TL", "TM", "TN", "TO", "TP", "TQ", "TR", "TS", "TT", "TU", "TV", "TW", "TX", "TY", "TZ", "UA", "UB", "UC", "UD", "UE", "UF", "UG", "UH", "UI", "UJ", "UK", "UL", "UM", "UN", "UO", "UP", "UQ", "UR", "US", "UT", "UU", "UV", "UW", "UX", "UY", "UZ", "VA", "VB", "VC", "VD", "VE", "VF", "VG", "VH", "VI", "VJ", "VK", "VL", "VM", "VN", "VO", "VP", "VQ", "VR", "VS", "VT", "VU", "VV", "VW", "VX", "VY", "VZ", "WA", "WB", "WC", "WD", "WE", "WF", "WG", "WH", "WI", "WJ", "WK", "WL", "WM", "WN", "WO", "WP", "WQ", "WR", "WS", "WT", "WU", "WV", "WW", "WX", "WY", "WZ", "XA", "XB", "XC", "XD", "XE", "XF", "XG", "XH", "XI", "XJ", "XK", "XL", "XM", "XN", "XO", "XP", "XQ", "XR", "XS", "XT", "XU", "XV", "XW", "XZ", "YA", "YB", "YC", "YD", "YE", "YF", "YG", "YH", "YI", "YJ", "YK", "YL", "YM", "YN", "YO", "YP", "YQ", "YR", "YS", "YT", "YU", "YV", "YW", "YX", "YZ", "ZA", "ZB", "ZC", "ZD", "ZE", "ZF", "ZG", "ZH", "ZI", "ZJ", "ZK", "ZL", "ZM", "ZN", "ZO", "ZP", "ZQ", "ZR", "ZS", "ZT", "ZU", "ZV", "ZW", "ZX", "ZY", "ZZ")

ANY POINTS IN FLYING OR AIRCRAFT WHICH SHOULD BE WATCHED.

Date 10 September 1945 Signature F. J. Thompson
 Officer Commanding 440 Squadron

DATE	TIME	FROM	TO	DAY	TIME	DAY	TIME	DAY	TIME	DAY	TIME	PER HOUR	DATE	TIME
27-25	17:30	15:50	19:20	27-25	20:05	27-26	18:40	27-27	19:55	27-28	19:25	14:25	28-29	21:00

Dit is ook de laatste bladzijde uit het logboek van Jenkins

Op 6 september krijgt Jenkins het officieel bericht dat zijn dienst er op zat. Hij mag naar huis!
 Jenkins was bij de eersten om te vertrekken omdat hij nog wou verder studeren aan de universiteit van Sydney.

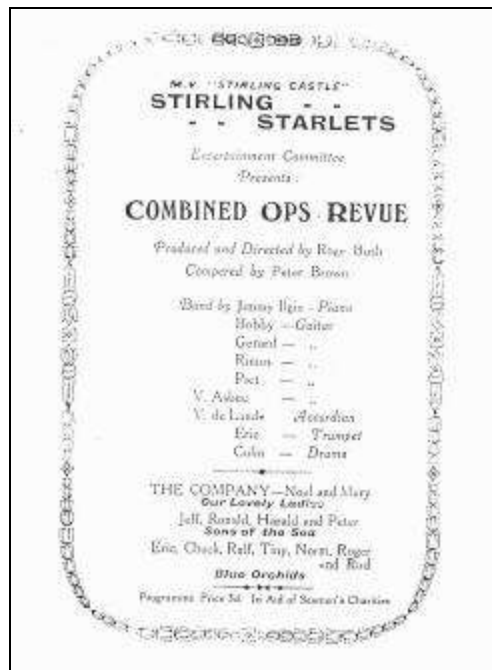
Op 3 oktober scheept hij in op de Sterling Castle, samen met 4.000 ander militairen



Donderdag 4 oktober verlaat het schip Liverpool om aan de lange overvaart te beginnen.

De reis zou in totaal 23 dagen duren.

Aan boord van de Sterling Castle wordt er ook voor de nodige ontspanning gezorgd deze uitnodiging voor een "Combined Ops. Revue"



Bron: [Aircraft Crashes Belgium](#) [Home](#) » [460 SQ PB471 Lanc](#) » het dagboek gaat verder.

Bron: A. Jenkins