

Hans Vos



Onze Vliegers

in mei 1940

Hans Vos
Onze Vliegers
in mei 1940



Inhoud

5 **Voorwoord**

7 **Inleiding**

11 **1 De militaire situatie in Nederland vóór 1940**

11 Colijn

11 De Geer

12 Nederland bewapent

12 Het defensiefonds

15 Eigen fabricaat

17 Strategie

17 Had het anders gekund?

23 **2 Duitse dreiging**

23 Fall Gelb

23 De lessen van Oslo

24 De Duitse strategie

31 **3 De meidagen**

31 Wie weet wat?

32 Getallen en materieel

37 10 mei 1940

49 11 t/m 14 mei

65 **4 De mannen**

66 Jan Linzel

68 Henk Sitter

70 Guus Kiel

72 Hans Hellendoorn

74 Herman John Vermeulen

76 Dick Lewis

78 **Literatuur**

80 **Colofon**



Voorwoord

Lang geleden hing ik zonder veel nadenken een bijna verbrande bladzij uit het fotoboek van mijn toen al lang overleden vader op. Drie fotootjes geplakt op een dik, bruin vel fotopapier. Mijn vader met vliegtuigen, de teksten ernaast geschreven in het wit: ‘terug met de CV’, en ‘m’n eerste vlucht met de CX’. Vlucht met een g, mijn vader was duidelijk dyslectisch. Leuke plaatjes, soms keek ik ernaar.

Jaren later moest ik een cliënt bezoeken in de penitentiaire inrichting van Kamp Zeist, ofwel, ‘de Bak in Zeist’. Er waren nog geen TomToms en ik had op de kaart gezien dat het ingewikkeld zou worden om er te komen. Hoewel het merendeel van mijn cliënten vastzit en dus niet boos weg kan lopen omdat hun advocaat te laat is, had ik mijn voorzorgsmaatregelen getroffen en een uurtje ronddwalen ingecalculeerd. Aldus te vroeg aangekomen op Kamp Zeist zag ik een bordje ‘Luchtmachtmuseum’. Luchtmachtmuseum? Was ik daar als kleine jongen niet ook eens geweest? Met mijn vader? Ik dwaalde eenzaam door de hal met de gekke groene vliegtuigen en zag ergens in een fotovitrine een afbeelding van een CX en een CV. En omdat de suppoost ook niets te doen had, durfde ik hem wat te vragen. Begreep ik het goed? ‘Wel gevochten!’ ‘125 vliegtuigen!’ ‘Tot het einde!’

Ik bezocht mijn cliënt, reed terug en rekende uit dat de kans bestond dat er nog piloten uit die tijd in leven waren. Ik zou die mannen opzoeken en hen interviewen. Ik zou aan tafel zitten met mannen die luchtgevechten waren aangegaan met Messerschmitts en Heinkels. Ik zou er een documentaire over gaan maken. Ik hoorde mijn vader vertellen hoe hij mee mocht vliegen en hoe ze dan onder telefoondraden doorvlogen in Blaricum, om dag te zeggen tegen zijn moeder. Blij en opgewonden gaf ik nog wat gas. Ik was 50 en net op tijd.

De film is er. Zes mannen hebben hun verhaal kunnen vertellen. Maar er was nog zoveel meer. Of zoals Jan Linzel (jachtvlieger Fokker DXXI) het zei na de première in Amsterdam, op sociëteit de Kring, in november 2008: ‘ik vind de film wat kort’. Hij had gelijk. In mijn documentaire had ik noodgedwongen veel weg moeten laten. De oplossing was een boek.

Hans Vos



Dick Lewis



Henk Sitter



Herman John Vermeulen



Guus Kiel



Hans Hellendoorn



Jan Linzel

Inleiding

Dit boek vertelt het verhaal van Hollandse jongens die in mei 1940 een jaar of twintig en vlieger waren. Over de ongelijke strijd die zij streden in ons luchtruim. Hoe het zover kon komen, waarmee ze het deden en hoe ze het deden.

Het boek begint met de politieke aanloop naar de oorlogsdagen in mei 1940. Daarna spitst het zich toe op de rol van de militaire luchtvaart in die dagen. Aan de hand van persoonlijke verhalen en gebeurtenissen wordt een beeld geschetst van het verloop van de strijd van onze luchtmacht van 10 tot en met 14 mei.

In 2008 verscheen de documentaire 'De Meivliegers' waarin het verhaal van zes nog levende vliegers uit die dagen werd verteld. In dit boek staan vooral de verhalen, die in de documentaire niet of nauwelijks aan bod kwamen.

Groepsfoto Soesterberg, 1938.





De militaire situatie in Nederland vóór 1940

Rond 1840 moet Nederland het toneel van de Europese machtspolitiek verlaten. België ontstaat en de ambitie van koning Willem I om van Nederland een continentale macht te maken blijkt niet haalbaar. Alleen het immense koloniale rijk herinnert nog aan de grandeur van voorbije tijden. Nederland ontwikkelt een neutraliteitspolitiek en ontkomt zo aan de ontberingen van de Eerste Wereldoorlog. Na de min of meer welvarende jaren twintig, keert door het uitbreken van de wereldcrisis ook voor Nederland het tij. Armoede en werkeloosheid teisteren ons land. In 1933 wordt bij de burens Hitler tot Rijkskanselier benoemd en het is tevens het jaar waarin Japan de Chinese provincie Mantsjoerije binnenvalt, waarmee de dreiging jegens ons, rijkelijk van grondstoffen voorziene Nederlands-Indië toeneemt. Belangrijker dan dit alles ervaart men in dat jaar een ingrijpend incident dat bekend staat als ‘De mouterij op De Zeven Provinciën’. Een gebeurtenis die in Nederland diepere indruk maakt dan Hitlers machtsovername.

De mouterij op de Zeven Provinciën

In februari 1933 breekt op het pantserschip De Zeven Provinciën, dat in de Indische wateren ligt, mouterij uit. De mouterij wordt toegeschreven aan inlandse schepelingen en dat gegeven, in combinatie met het ontluikende Indonesische nationalisme, maakt de situatie in Nederlandse ogen onaanvaardbaar. Op deze regelrechte aantasting van het Nederlands gezag is maar één antwoord mogelijk: hard ingrijpen. En dat gebeurt. Een Nederlandse bommenwerper treft doel (37 doden, 14 gewonden) en het gezag is hersteld.

Colijn

De opschudding rond de mouterij dreunt nog na bij de Tweede Kamerverkiezingen die later dat jaar worden gehouden. Minister-president Colijn maakt er handig gebruik van en zal tot ’39 aan de macht blijven. Het beeld dat na de oorlog van Hendrikus Colijn (Burgerveen, 22 juni 1869 – Ilmenau, 18 september 1944) ontstaat, is dat van een man die op het gebied van crisisbestrijding gefaald heeft. Ook op het gebied van ’s lands veiligheid komt hij er in de beeldvorming van na de oorlog niet goed vanaf.

Als symbool voor de jaren dertig wordt hem behalve kortzichtigheid op het gebied van de internationale verhoudingen ook nog eens de afbraak van de defensie en het ontstaan van vredesgroeperingen in de schoenen geschoven. Een man die regeerde met ogen dicht en die het Nederlandse volk niet had bewapend tegen de Duitse dreiging. Voeg hierbij nog de mythe van Colijn, als zou onze minister-president één dag voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog de Nederlandse bevolking via de radio hebben toegesproken met de geruststellende woorden: ‘Ik verzoek den luisteraars dan ook om, wanneer zij straks hun legersteden opzoeken, even rustig te gaan slapen als zij dat ook andere nachten doen. Er is voorshands geen enkele reden om ongerust te zijn’. Ja, dan moet Colijn wel het hilarische symbool worden van hooghartige onnozelheid. De werkelijke toedracht is een totaal andere, met name waar het gaat om de verdediging van ons land en de wederopbouw van onze defensie. Colijn heeft de Nederlandse bevolking inderdaad in deze rede aangeraden lekker te gaan slapen. Hij doet dat echter niet aan de vooravond van het uitbreken van de oorlog, maar al op 11 maart 1936.

Kort daarvoor had de regering namelijk besloten om ruim vijftig miljoen gulden extra defensiebudget uit te trekken. De rede was bedoeld als rechtvaardiging voor de dure, en onder het volk minder populaire veiligheidsmaatregelen die Colijn met het oog op de ontwikkelingen in Duitsland wilde nemen. Colijn, zelf zeker geen pacifist, hield er namelijk wel degelijk rekening mee dat Hitler zich tot ‘buitenlandse avonturen’ zou laten verleiden.

De Geer

Het was eerder Colijns opvolger minister-president Dirk Jan de Geer, die het Nederlandse volk op een twijfelachtig moment met sussende woorden gerust probeert te stellen. Op 13 november 1939 – de Duitse plannen om het Westen te bezetten dateren van 19 oktober 1939 – spreekt hij het Nederlandse volk als volgt toe: ‘Het is aan de regering gebleken dat in de laatste dagen geruchten gelopen hebben over een acuut dreigend gevaar voor ons land. Ik wil u even komen vertellen, dat daarvoor geen enkele grond bestaat.’

Volgens De Geer is het slechts loze, ongegronde angst en zal Nederland, net als in de vorige oorlog neutraal blijven. Er kan ons niets gebeuren. De Geer verwijst naar een oud lied:

*Een mens lijdt dikwijls het meest
Door 't lijden dat hij vreest
Doch dat nooit op zal dagen.
Zo heeft hij meer te dragen
Dan God te dragen geeft*

Precies een halfjaar later is het afgelopen met het oude lied en is hij met koningin en kabinet gevlucht naar Engeland. Dat De Geer meent wat hij zegt, is wel duidelijk: in 1939 gaat hij nog in Duitsland op vakantie. Als gevolg van de acute oorlogsdreiging in Europa wordt hij echter teruggeroepen. Het verhaal wil dat hij in de trein aan een Duitse medereiziger gevraagd heeft of de situatie werkelijk zo ernstig was als de kranten schreven.

Colijn en De Geer. Twee namen uit Nederlands vóóroorlogse geschiedenis waarvan er in het geheugen meestal nog maar één vaag ronddwaalt en dat is die van Colijn. Een naam die direct na de oorlog, en voor een lange tijd daarna, onterecht verbonden blijft aan ongeveer alle vermeende fouten die er op politiek gebied in de jaren dertig zijn gemaakt. We zullen hierna zien hoe het met name op het gebied van de defensie in werkelijkheid was gesteld in die dagen.

Nederland bewapent

Als de Eerste Wereldoorlog in 1918 eindelijk is uitgeraasd en slagvelden nalaat die tot dan toe niet voor mogelijk werden gehouden, is het even stil in Europa. Bijna een hele generatie mannen is weggevaagd. Het is op dat moment ondenkbaar dat er zich in Europa binnen korte tijd weer een gewapend conflict zal afspelen. De Volkenbond die opgericht is op basis van het Verdrag van Versailles, zal vanaf nu waken over de collectieve veiligheid. Wel is er ruimte ontstaan voor anti-militaristische of vredesbewegingen. De arbeiders willen zich niet nog een keer laten afslachten.

Ook in Nederland klinkt het ‘Geen man en geen cent voor het militarisme’. En zelfs vanuit de kerk hoort men soortgelijke geluiden, al wordt dit christelijk pacifisme gevoed vanuit de gedachte ‘Gij zult niet doden’.

Het is echter niet terecht die vredesbewegingen te verwijten dat Nederland aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog met zo weinig en met zulk verouderd materiaal de Duitsers moet opvangen. De afbraak van het leger, het stelselmatig verlagen van de defensie-uitgaven gedurende de jaren twintig en begin jaren dertig, moeten simpelweg worden toegeschreven aan het beleid van de toenmalige regerende confessionele partijen. Door het gebrek aan internationale spanningen leek iedere uitgave aan bewapening op dat moment immers regelrechte geldverspilling.

Het defensiefonds

Hoewel de muiterij op de Zeven Provinciën Nederland in 1933 dan misschien wel meer bezighoudt dan de machtsovername van Hitler toch zijn er mensen die wijzen op het mislukken van het internationale ontwapeningsstreven. Het Europa dat zich begint af te tekenen, doet ook Nederland langzaam beseffen dat er iets ondernomen moet worden. Met name in militaire kringen maakt men zich zorgen. Het gaat om de combinatie van twee dingen: de ligging van Nederland en de opkomst en ontwikkeling van het Duitse luchtwapen. In de nieuwe oorlog waarvan men verwacht dat beheersing van het luchtruim een doorslaggevende rol zal spelen, is het



Het Gebroken Geweertje was hét symbool van het antimilitarisme en militant pacifisme tijdens het Interbellum. Vooral leden van de Sociaal-Democratische Arbeiderspartij (SDAP), droegen een speldje met een Gebroken Geweertje.



*Naar de
Marshomp
voor het
schieten en
bommenwerpen.*





*Guus Kiel klimt in een Fokker CV.
foto: van Weelen*

immers logisch dat Duitsland de vliegvelden van Nederland wil gebruiken om van daaruit Engeland te bestoken. Omgekeerd is Duitsland welhaast gedwongen om Nederland (preventief) te bezetten. Zo niet, dan kunnen de Engelsen vanuit Nederland Duitsland aanvallen. Beide overwegingen hebben, zoals later is gebleken, geleid tot de duitse beslissing om Nederland te betrekken in e Blitzkrieg. Toch zal het tot 1935 duren eer generaal Reijnders van de minister van Defensie opdracht krijgt om aanbevelingen te doen voor verbetering van de krijgsmacht. Maar dan gaat het snel, en in 1936 is er een ambitieus en groots opgezet vierjarenplan. Het is de zuinige Colijn zelf die in maart 1936 ‘Het Defensiefonds’ ontvouwt. Het is een plan van fl. 50 miljoen, net zo veel als het toenmalige begrotingstekort. Met dit plan hoopt Colijn de materiële achterstand bij defensie versneld in te halen. Als maatregel tegen een aanval uit het oosten moeten onder andere de bruggen over de IJssel en de Maas bunkerversterkingen met permanente bemanning krijgen. Oud artilleriegeschut wordt opgelapt en nieuw zal worden aangeschaft. En omdat men meer luchtgevaar verwacht dan voorheen, zal er luchtafweergeschut komen. En er zullen vliegtuigen worden besteld, vooral bij Fokker.

Dat het plan toch ruim onvoldoende blijkt, is achteraf makkelijk praten. In de jaren die volgen (van 1936 tot 1940) bedragen de defensie-uitgaven 14% van de totale uitgaven. Dat is bijna fl. 150 miljoen per jaar. In de periode daarvóór (1930-1935) was dat slechts fl. 81 miljoen. Hoewel de financiën nu niet het grootste obstakel meer vormen, doemt er bij de uitvoering van het plan direct een groter probleem op.

Eigen fabricaat

Het streven was om alles zoveel mogelijk in eigen land te besteden. Dat zou goed zijn voor de economie en had als bijkomend voordeel dat Nederland in oorlogstijd zijn eigen oorlogsarsenaal kon aanvullen. Men ging ervan uit dat een oorlog wel enkele maanden kan duren. Van dit economisch aantrekkelijke idee om zo veel mogelijk te bestellen in eigen land komt niet veel terecht. Het gevolg is dat er koortsachtig moet worden gezocht op de toch al overvraagde internationale wapenmarkt. Nederland bestelde op het laatst

zijn afweergeschut in maar liefst zeven wapenproducerende landen, waaronder zelfs Duitsland en Italië. Dat de levering vanuit deze landen sowieso in 1939 stokte na het uitbreken van de oorlog, moge duidelijk zijn. Van alles wat er door Nederland in het buitenland aan afweergeschut werd besteld, zou er slechts één derde ons vaderland bereiken. Het is dan ook een wonder te noemen dat op 10 mei 1940 toch nog ruim driehonderd moderne luchtdoelkanonnen in het veld staan. Het lijkt makkelijker om de doelstelling ‘eigen fabricaat aanschaffen’ te halen als het gaat om vliegtuigen, die hoofdzakelijk besteld worden bij Fokker. Maar ook hier gaat het allemaal niet zoals beschreven in de plannen. Fokker is bij de productie van haar vliegtuigen voor vrijwel alle grondstoffen en onderdelen afhankelijk van het buitenland. ‘*Het enige wat we zelf hebben is de verf*’ luidt de verzuchting. Dat Fokker kwaliteit levert als hij eenmaal kan bouwen, blijkt wel uit de eigenschappen en mogelijkheden van de G1, maar het was te weinig en te laat.

Het moeten voor de toenmalige commandant Luchtverdediging (luchtvaart en luchtdoelartillerie) kolonel P.W. Best zeer frustrerende tijden zijn geweest, met name omdat het deze man, zoals later is gebleken, bij de opbouw van dit onderdeel niet aan de juiste inzichten heeft ontbroken. Best wil wel, ziet bovendien wat er moet gebeuren en wat er nodig is, maar er is simpelweg van alles te weinig te koop of het komt te laat. Van de ruim tweehonderd bestelde jagers en bommenwerpers en de honderd verkennings- en lesvliegtuigen is op 10 mei ongeveer de helft geleverd. Van alle door de luchtmacht buiten Nederland bestelde toestellen, waaronder Hawker Hurricanes en Duitse (!) Dorniers, is de Amerikaanse Douglas DB-8A het enige vliegtuig dat op de valreep ons land bereikt. De toestellen worden in 1939 en 1940 afgeleverd. Twaalf ervan worden in mei ingezet als jachttoestel.

Ruim driehonderd kanonnen, honderdvijfentwintig deels verouderde vliegtuigen, zesentwintig pantserwagens, een kleine vierhonderd stukken gloednieuw anti-tankgeschut, een vernieuwde lichte divisie met wielrijders en motorrijders, en ruim driehonderdduizend man ... Zomaar een greep uit wat er in die vier jaren bijeengesprokkeld is. We waren neutraal, maar ‘als ze zouden komen’ dan gingen we het hiermee doen.



Strategie

Nederland zal de Duitsers eerst met twee legerkorpsen tegenhouden in de Gelderse Vallei bij de Grebbelinie. Wordt de situatie daarna onhoudbaar, dan zal het terugtrekken en vanachter de Waterlinie standhouden tot er Engelse en/of Franse hulp zal komen. Dit is grofweg het plan. De noordelijke provincies en het grootste gedeelte van Oost-Nederland zijn in dit scenario bij voorbaat al opgegeven. Hoewel het plan op het eerste gezicht misschien wankel en archaïsch aandoet, blijkt het achteraf – zeker op onderdelen – redelijk te werken. Voor commandant Best is het een uitgemaakte zaak: in de Vesting Holland (Noord- en Zuid-Holland en een deel van Utrecht) zal de belangrijkste eerste slag geslagen worden. Daar zijn de vliegvelden en van daaruit zal ons luchtruim verdedigd worden. ‘Onze vliegparken zijn de sleutels tot de Vesting Holland’ heeft hij meermalen en met vooruitziende blik betoogd. Best is ervan overtuigd dat de luchtmacht en de luchtverdediging vanaf het eerste uur in de frontlijn zouden liggen. Hij voert in de laatste maand voor het uitbreken van de oorlog nog essentiële en ingrijpende veranderingen door (zie later: ‘De lessen van Oslo’). Kolonel Best is bovendien, gedurende de hele spannende nacht van 9 op 10 mei, met een vrijwel voltallige staf op zijn hoofdkwartier aanwezig, zodat zijn onderdelen geen moment zonder leiding zouden komen.

Had het anders gekund?

In het algemeen kun je stellen dat de bewapening en verdediging van ons land nogal te wensen overlieten. En dat dus ook de voorbereiding op die Tweede Wereldoorlog onvoldoende is geweest. Het zou gegeven de omstandigheden echter onrechtvaardig zijn om de toenmalige politici daarvoor als schuldigen aan te wijzen. Niemand, geen land in Europa, heeft kunnen en vooral *willen* voorzien dat er zo snel na de grote slachting van de Eerste Wereldoorlog alweer bewapend en opgebouwd moest worden voor een volgende oorlog. Was Nederland in het begin misschien wat laat, andere bondgenoten deden het niet veel beter; iedereen had van alles te weinig. Wat hadden we trouwens meer of beter *moeten* hebben, is een andere vraag die men in dit kader kan stellen. Hadden we met meer vliegtuigen nog twee dagen langer stand kunnen houden? Had de Luftwaffe dan Utrecht

ook gebombardeerd? In hoeverre en met welke middelen kan of moet een klein land afschrikken? Dit zijn allemaal vragen die onmogelijk eenduidig kunnen worden beantwoord. Wat we wel zien, is dat er temidden van de onmacht in het kleine land, individuen als kolonel Best opstaan. Individuele die in korte tijd met beperkte middelen de zaken ‘en detail’ weten te optimaliseren. Improvisatie en Nederlands vernuft. Als het niet lukt, moet je een beetje ‘rommelen’.



Een beetje rommelen. Dick Lewis gaf altijd een tik tegen zijn Lewis-gun, 'omdat je wist dat ie altijd vast zat gaf je er altijd een tik tegen, ook in die 5 dagen'.







Chamberlain 'Peace in our time'.

Duitse dreiging

Het uittreden van Duitsland uit de ontwapeningsconferentie van Genève en de Volkenbond in het najaar van 1933 is het eerste voorteken dat Hitler zijn blik laat vallen op *Lebensraum* buiten de grenzen. In het voorjaar van 1935 kondigt hij de herinvoering van de dienstplicht af en verrast hij iedereen met de mededeling dat Duitsland weer een luchtmacht heeft, iets dat in het verdrag van 1919 uitdrukkelijk verboden was. Om vervolgens op 7 maart 1936, wederom geheel in strijd met het Verdrag van Versailles, de Duitse troepen grote delen van het Rijnland te laten bezetten. In maart 1938 trekt Hitler Oostenrijk binnen om het land *Heim ins Reich* te brengen en in september van dat jaar lijft hij Sudetenland in. Hitler weet van geen ophouden en er is niemand die hem tegenhoudt. Op 15 maart 1939 volgt de intocht in Praag zodat het hele land in Duitse handen komt. Dit betekent het einde van de *appeasement*-politiek.

Op 1 september is Polen aan de beurt. Twee dagen later, op 3 september 1939, verklaren Engeland en Frankrijk Duitsland de oorlog en proclameert Nederland officieel de neutraliteit. Angst regeert alom en de grote vraag die Nederland bezighoudt is: wanneer zijn wij aan de beurt? Sommigen (zie de toespraak van De Geer van 13 november 1939!) geloven dan echter nog steeds dat Hitler tegenover ons wél zijn woord zal houden. Niemand in Nederland weet dan dat het eerste Duitse aanvalsplan voor de oorlog in het Westen, *'Aufmarschanweisung Gelb'*, al een maand eerder aan Hitler is voorgelegd.

Fall Gelb

Het plan, later beter bekend als *Fall Gelb*, bestaat uit een onverwacht snelle en gedurfde, met tanks uitgevoerde hoofdstoot door de Ardennen. De bedoeling daarvan is dat de Brits-Franse troepen uiteindelijk in België tegen het Kanaal aan klem komen te zitten. De definitieve versie voorziet, mede op aandringen van Göring en zijn medewerkers, ook in de totale verovering van Nederland. Inclusief de Vesting Holland met zijn voor latere aanvallen op Engeland te gebruiken vliegvelden.

Een tweede reden om Nederland van de kaart te vegen is, zoals eerder gezegd, de 'preventieve inname' die moet voorkomen dat de Engelsen gebruik kunnen maken van de Nederlandse vliegvelden en zo luchtacties kunnen uitvoeren boven het Ruhrgebied. Op 25 januari 1940 is het plan om heel Nederland in te nemen, gesteund door de grootste luchtlandingsoperatie ooit, definitief. Net als bij de Blitzkrieg die zich bij de zuiderburen moet voltrekken, gaat het bij ons om een gedurfde en nog nooit eerder vertoonde aanval. Verrassing en snelheid zijn bij beide operaties kenmerkend. Het is Görings idee om Nederland onverhoeds behalve over de grond tevens vanuit de lucht in het centrum van zijn verdediging aan te vallen. In de rug, vanachter de Grebbestelling, met 17.500 valscherp- en luchtlandingstroepen. Van de totaal 3.824 gevechts-gereede vliegtuigen zetten de Duitsers er voor dit luchttransport tussen de 900 en 1.000 in (ongeveer 25%)! De Duitsers zijn zich terdege bewust van de beperkingen die de vele waterwegen en *inundaties hen bij hun opmars in Nederland* opleggen. Die factor en het risico dat de geallieerden Nederland zullen steunen, maken het belang van deze Luftwaffe-actie alleen maar groter. Mislukt de actie, dan mislukt het bliksemoffensief en kan er van plotselinge verrassing geen sprake meer zijn. Achteraf zal blijken dat de afhankelijkheid van goed weer het belangrijkste nadeel is van dit plan. Parachutisten droppen en luchtlandingen uitvoeren op onbekend terrein doe je niet met storm of slecht zicht. Het gevolg is dat de A-Tag van Fall Gelb 19 keer en daarmee maandenlang is uitgesteld. Het mooie weer komt uiteindelijk pas in mei.

De lessen van Oslo

Door dit uitstel krijgen de geallieerden net iets meer tijd om zich te bewapenen. Het lange uitstel speelt met name Engeland in de kaart. Daar is men koortsachtig bezig de Royal Air Force te versterken, onder andere met Spitfires. Een ander belangrijk gevolg is het feit dat Hitler intussen het plan opvat om voorafgaande aan de grote dag in het Westen, preventief ook Noorwegen en Denemarken in te nemen. Deze *Weserübung* zoals ze dit plan noemen,

moet voorafgaand aan *Fall Gelb* worden uitgevoerd, omdat ook in dit plan een belangrijk beroep wordt gedaan op luchtlandingstroepen. De Luftwaffe is niet sterk genoeg om met evenveel kans op succes aan beide acties tegelijk deel te nemen. Daarom moet het na elkaar.

Operatie *Weserübung* begint op 9 april. Evert van Dijk, een Nederlandse KLM-piloot, is er toevallig getuige van. Hij ziet hoe de Duitsers met het grootste gemak hun Junkers in Oslo aan de grond zetten. De daarin vervoerde soldaten bezetten vervolgens andere Noorse vliegvelden zodat nog meer Junkers met nog meer soldaten kunnen landen. Evert doet bij thuiskomst uitgebreid verslag aan de Generale Staf en kolonel Best ziet nog net kans om de verdediging van de vliegvelden aan te passen. Zo krijgt hij onder andere de troepen waar hij eerder om gevraagd heeft. Bovendien houdt men er nu ook rekening mee dat er bij de bewaking van de vliegvelden gericht kon worden naar toestellen die zich op het vliegveld bevinden. En wordt niet slechts meer ‘naar buiten toe’ verdedigd. De ‘lessen van Oslo’ bezorgen de Duitsers een maand later, een onaangename en zoals in een latere Duitse studie vermeldde ‘*unerwarteten Erdwiderstand*’.

De Duitse strategie

Voordat het zover is keren we nog even terug naar het plan dat klaarligt voor het Luftlande Korps. Om Nederland snel en definitief uit te schakelen, heeft de Duitse luchtmacht zich de volgende doelen gesteld:

- 1 het overmeesteren en in bezit houden van de belangrijke bruggen over de brede stromen bij Rotterdam, Dordrecht en de Moerdijk, om zo het 9^e Panzer-Division in staat te stellen de Vesting Holland vanuit Noord-Brabant te penetreren;
- 2 het Nederlandse leger verhinderen zich volgens plan te groeperen voor de verdediging van de verschillende stellingen, door deze in de rug dus vanuit het Westen te veroveren en te bezetten;
- 3 het Nederlandse leger, maar vooral zijn reserves gelegen achter de linie als effectieve strijdmacht uit te schakelen en ten slotte;

- 4 de directe bezetting van 's-Gravenhage, teneinde de Nederlandse regering en legerleiding gevangen te nemen om daardoor aan mogelijk verdere tegenstand in het land de leiding te ontnemen.

Uiteindelijk zal blijken dat het Luftlande Korps alleen zijn eerste doelstelling haalt: het innemen van de bruggen bij de Moerdijk en Rotterdam en het vliegveld Waalhaven te Rotterdam. Twee en drie zijn te hoog gegrepen, en de vierde doelstelling, de bezetting van de vliegvelden rondom Den Haag om uiteindelijk Den Haag te bezetten en de regering en legerleiding gevangen te nemen, wordt zelfs een grandioos fiasco. Hierover geeft de commandant van Luftflotte 2 op 10 mei 1940 het volgende bericht door: *Luftlandungen auf den Plätzen Katwijk, Kijkduin und Ypenburg anscheinend grössenteils infolge starker Erd und Flakabwehr des Gegners miszglückt.*

De slag om Den Haag

Een en ander is ooit vervat in de documentaire ‘*De Slag om Den Haag*’. Een militair vertelt over zijn belevenissen op vliegveld Ypenburg. Hoe hij zich met zijn pantservoertuig onder een rookwolk verschuilt, hoe zij keer op keer juichen bij het afschieten van de zoveelste Junkers die een landing probeert te maken, maar ook hoe ze zich bij het afschieten van al die Junkers afvragen of het geen moord is. Aan het eind van de dag is Ypenburg weer in de handen van de Nederlanders. Ruim twaalfhonderd Duitse *Fallschirmjäger*, soldaten en officieren marcheren naar IJmuiden af om als krijgsgevangenen verscheept te worden naar Engeland.

De Junkers die op Ockenburg zijn geland, krijgen vanaf 08.00 uur te maken met de eerste van drie batterijen. Vanuit de watertoren bij Monster heeft men een ideaal zicht op het vliegveld. Als men ziet dat het artillerievuur ‘goed ligt’ en de Duitse vliegtuigen in brand worden geschoten, voegen zich kort daarna de andere twee batterijen erbij. In paniek proberen sommigen aangeschoten Junkers nog op het strand bij Kijkduin te landen. Tussen 14.00 en 15.00 uur is het vliegveld heroverd.



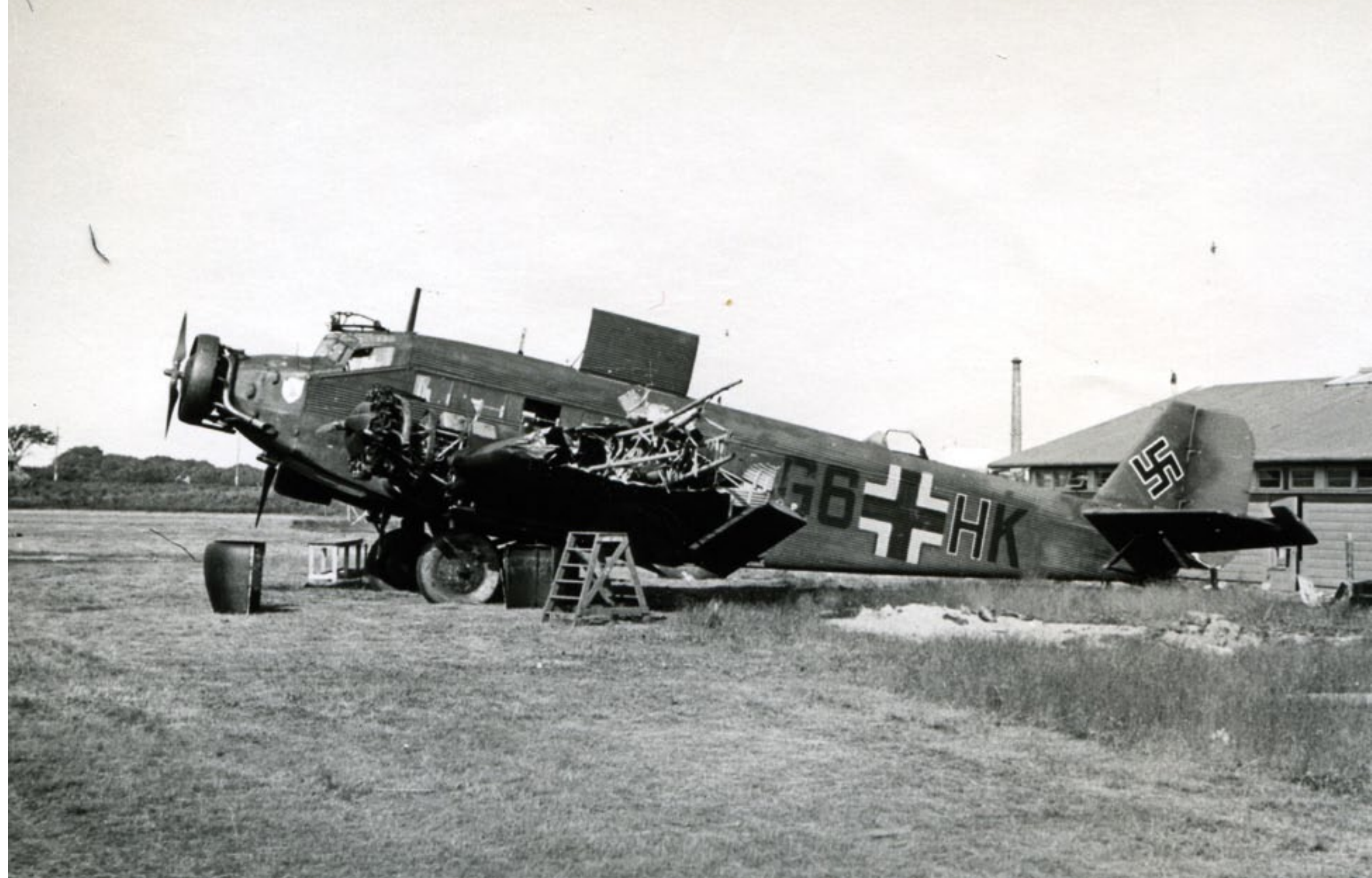
Junkers 52.

Op het te drassige vliegveld Valkenburg verloopt de Duitse aanval ook niet zoals men het aan Duitse zijde heeft gepland. Vliegtuigen zakken na het landen meteen in de grond, breken landingsgestellen of crashen. Ze kunnen zich in ieder geval niet netjes opstellen om ruimte te maken voor de andere. Meer dan de helft vliegt door of probeert elders aan de grond te komen. In alle gevallen heeft het dichtbij opgestelde artillerievuur de uiteindelijke beslissing geforceerd.

De Sponeckpapieren

Een belangrijke meevaller die ertoe heeft bijgedragen dat het in en om Den Haag zo gigantisch slecht afliep voor de Duitsers, is gelegen in het feit dat het 164^e Batterij Luchtafweer gelegen aan de Haagse Schenkkade reeds in de vroege morgen van de 10^e mei een Junkers wist te raken die neerstortte in de 2^e Adelheidstraat. Behalve zestien verkoolde lijken trof men een aktetas aan met daarin de kaart van Den Haag waarop aangegeven de route naar het Koninklijk paleis. Ze hebben het complete Duitse aanvalsplan in handen: ‘De Sponeck-papieren’, vernoemd naar Generaal Graf von Sponeck die voor de hele operatie rondom Den Haag verantwoordelijk was. De Nederlandse legerleiding weet er handig gebruik van te maken.

Het blijkt dat er van de grote Luftlandeplannen niets of niet veel terecht is gekomen. Voor onze jongens van de Luchtvaartafdeling hadden deze (te) mooie plannen wel de nodige consequenties. Bij de uitvoering er van was het namenlijk voor de Duitsers een eerste vereiste geweest om op de 10^e mei direct een absolute heerschappij in het luchtruim boven Holland te hebben. De Nederlandse bombardeer- en jachtvliegdiens moest met één klap worden uitgeschakeld. Na het dodelijk optreden van de gevechts-een-heden van de Luftwaffe zouden spoedig transportvliegtuigen voor de grootscheepse landingsoperaties worden ingezet. Tegelijkertijd werden de aanvallen van bommenwerpers en jachtvliegtuigen dáár herhaald, waar geen luchtlandingen plaatsvonden. Door dit massale en verspreide optreden stonden alle onderdelen van het commando luchtverdediging- over het hele land- letterlijk en figuurlijk vanaf het eerste uur in de frontlijn.







Fokker CV verkenner.

De meidagen

Wie weet wat?

Duitse troepen staan aan de Nederlandse grens. Hitler heeft sinds hij aan de macht is lak aan alle afspraken en verdragen en annexeert en veroverd dat het een lieve lust is. Maar Hitler verzekert Nederland ook dat *‘wij altijd vrienden van Duitsland zijn geweest, dat we dat zullen blijven en dat wij niets te vrezen hebben.’* *‘Die Garantien im Westen sind keine Frasen!’* Sussende woorden, ook van onze eigen De Geer. Over de schending de Nederlandse en Belgische neutraliteit is Hitler naar zijn eigen generaals heel duidelijk: *‘kein Mensch fragt danach wenn wir gesiegt haben’*. In Nederland is het nog onduidelijk. Wie gelooft wat, wie wil wat geloven en wie weet wat, of iets meer? Wie kan er iets weten en wie mag iets laten weten?

Politiek

Het zal niemand verbazen dat er onder leiding van De Geer sprake was van halsstarrig de andere kant opkijken. Toch worden de Nederlandse autoriteiten meermalen gewaarschuwd voor een op handen zijnde aanval, maar omdat Hitler het offensief steeds maar weer uitstelt, rijst er twijfel over de geloofwaardigheid van die onheilsberichten. Al op 4 november 1939 ontvangt de regering een waarschuwing van de Britse gezant in Nederland. Daarna is meestal G.J. Sas, de Nederlandse militair attaché in Berlijn, de boodschapper van het slechte nieuws. In november, januari en mei geeft hij meermalen de datum door waarop *Fall Gelb* zal losbarsten. Zijn informant is een officier van de Duitse inlichtingendienst, Hans Oster, een fel tegenstander van het Hitler-regime. Met het verstrijken van datum na datum groeit in Nederland het vermoeden dat Sas het slachtoffer is van misleiding. De toenmalige chef van de Generale Staf Reijnders spreekt van een zenuwoorlog van Duitse kant. Wanhopig zoekt Sas steun bij Colijn, maar die vindt dat de berichten maar onnodige paniek veroorzaken. Hij noemt Sas zelfs een gevaarlijke gek, die zijn zenuwen niet in bedwang kan houden. Uiteindelijk waarschuwt Sas op 9 mei voor de laatste keer: *‘Ik ben Sas in Berlijn. Ik heb je nog maar één ding te zeggen: morgenvroeg bij het aanbreken van de dag. Hou je taai!’*

De waarschuwing gaat nu rechtstreeks, over een open lijn, direct naar het ministerie van Defensie.

Defensie

Vanuit militair oogpunt gezien verkeert Nederland in een moeilijke positie. Door de neutraliteitsverklaring is het onmogelijk om openlijk contact te onderhouden met het Franse, Belgische of Engelse hoofdkwartier. Dat er een aanval uit het oosten zal komen, staat voor de legerleiding vast. Zonder medeweten van De Geer wordt er dan ook door de militair attaché in Brussel en Parijs, D. van Voorst Evink, informatie doorgespeeld en in het geheim gewerkt aan een hulpplan. Het plan voorziet bij een aanval op Nederland in een Franse opmars door Zeeland en Brabant, om zo in een aangesloten front – van Frankrijk tot aan de Vesting Holland – de Duitse invasie een halt toe te roepen. Dit plan ketst echter om verschillende redenen vlak vóór het uitbreken van de oorlog af. Winkelman, die in 1940 is aangesteld als opperbevelhebber, ziet zich gedwongen om een verdediging ten zuiden van de grote rivieren op te geven, en neemt het besluit om het gros van de daar gelegen troepen op de eerste oorlogsdag terug te trekken in de Vesting Holland. Op het hoofdkwartier maakt men zich deze keer na de waarschuwing van Sas geen enkele illusie meer. Aan de grens gonst het van de geruchten. Er worden troepenbewegingen waargenomen. Het leger staat paraat en ’s nachts gaan de eerste bruggen in Oost-Nederland de lucht in. Even na middernacht spreekt Winkelman de volgende woorden: *‘Nu kunnen de heren komen. Wij hebben alles gedaan wat wij kunnen. Ik ga naar huis een paar uur slaap pakken.’*

De luchtverdediging heeft zich sinds begin april door de lessen van Oslo beter kunnen voorbereiden en weet min of meer hoe ze de eerste klappen op zal vangen. Zoals gezegd is kolonel Best gedurende de nacht van 9 op 10 mei met zijn voltallige staf op het hoofdkwartier aanwezig. Hij geeft om ongeveer 02.00 uur opdracht om de motoren van de jachtvliegtuigen vast warm te draaien zodat zijn mannen aan het commando ‘opstijgen’ onmiddellijk gevolg kunnen geven.

Getallen en materieel

Op 10 mei 1940 bestaat de Militaire Luchtvaart, zoals onze luchtmacht op dat moment heet, uit zo'n 125 gevechtsgereede toestellen. Grofweg zijn ze onder te verdelen in:

- Verkenners. De Fokker CV en CX, vliegtuigen die primair bestemd zijn voor het op grote afstand uitvoeren van verkenningen. Beide zijn dubbeldekkers, waarbij de onderste vleugel korter is dan de bovenste.
- Jagers. De Fokker DXXI en de Douglas 8A. De DXXI is een klein, wendbaar, snel, en redelijk goed bewapend vliegtuig dat bij een aanval direct kan opstijgen om de indringer aan te vallen. De Douglas 8A, een Amerikaans toestel dat ook als jager wordt ingezet, is eigenlijk een verkenners.
- Jachtkruisers. De Fokker GI is een tweemotorig vliegtuig met grote actieradius dat al in de lucht kruist voordat de vijand er is. Zwaar bewapend aan de voorzijde met 8 mitrailleurs. Hoewel iets traag, wordt dit type door velen aangeduid als 'het beste wat wij hebben'.
- Bommenwerpers. De Fokker TV is een vliegtuig dat min of meer omgedoopt is van luchtkruiser tot bommenwerper. Een luchtkruiser kan niet alleen bombarderen, maar ook van zich afbijten. De TV is te traag en te slecht bewapend in verhouding tot de vijandelijke toestellen om als luchtkruiser te worden ingezet.

De zestien Koolhovens FK 51, die oorspronkelijk deel uitmaakten van de 125 gereede vliegtuigen, zijn gedurende de oorlog wegens hun ongeschiktheid niet ingezet. Van de toestellen die wel ingezet zijn, volgt hierna een korte beschrijving en een aanduiding van het vliegveld waar ze op de ochtend van de 10^e mei staan.

De Fokker CV verkenners

De CV is een verkenners/lichte bommenwerper, ontworpen in de jaren twintig en dus bij het uitbreken van de oorlog al sterk verouderd. Het is op dat

moment het oudste Nederlandse gevechtsvliegtuig. Het heeft ondanks modernisering en verbeteringen – zo wordt de Hispano Suiza-motor in 1935 vervangen door de zwaardere Rolls Royce motor – met zijn 250 kilometer per uur geen schijn van kans tegen welk Duits vliegtuig dan ook. Toch is het vliegtuig vanwege zijn robuustheid en betrouwbare vlieg-eigenschappen populair bij de vliegers. Het is uitgerust met twee vaste mitrailleurs vóór en één verticaal en horizontaal beweegbare achter. Op 10 mei staan er negen CV's gevechtsklaar op vliegveld Ruigenhoek bij Noordwijkerhout en staan er vier op Hilversum. Ze zullen die dag met name worden ingezet om verkenning- en bombardementopdrachten uit te voeren. Waarnemer Hans Hellendoorn en reserve-sergeant-vlieger F. Fopma stijgen in een CV op richting Valkenburg, hun vliegtuig voorzien van vier bommen van vijftientig kilo.

De Fokker CX verkenners

Naast de oude CV's beschikt de luchtmacht op 10 mei nog over elf stuks gevechtsgereede vliegtuigen van het type Fokker CX. Dit type is in 1936 in dienst gesteld. De kostprijs van een CX was in 1935 fl. 30.000,- en net als de CV is de CX een tweepersoons-verkenningsvliegtuig. Het is alleen moderner, sneller en wendbaarder dan de CV. Toch voldoet ook de CX niet aan de moderne eisen van een verkenningsvliegtuig. In 1936 gebruiken onze buurlanden voor strategische verkenningen reeds snellere tweemotorige vliegtuigen met een grotere actieradius. Nederland heeft weliswaar dergelijke toestellen in 1940 bij de (Duitse!) Dornier-fabrieken besteld, maar deze worden niet meer geleverd.

Op 10 mei staan er tien CX'en in Bergen (N.H.) en één CX staat in Hilversum. In totaal beschikt men dus over elf van deze kisten die op allerlei manieren en voor meerdere doeleinden worden ingezet. In de vier oorlogsdagen zullen er slechts twee verloren gaan. Na de eerste dag besluit men om alleen nog maar laag over de grond te vliegen. Dick Lewis en Herman John Vermeulen voeren vanaf Bergen op deze vliegtuigen diverse missies uit. Lewis vliegt op 13 mei zelfs tweemaal naar de Grebbeberg om de Duitse troepen, die op het punt van doorbreken staan, met bommen te bestoken.



Fokker CX verkenners



Fokker TV bommenwerper begeleid door twee Fokker DXXI jagers.

De Fokker TV-bommenwerper

Het TV-vliegtuig dat in het najaar van 1938 ter beschikking komt, is oorspronkelijk ontworpen als luchtkruiser. Een luchtkruiser is een vliegtuig dat al in de lucht hangt, de vijand als het ware opwacht voordat de vijand ter plekke is, om deze vervolgens te verjagen. Nederland ziet echter af van het inzetten van de TV als luchtkruiser. De snelheid van de Duitse bommenwerpers is, op het moment dat de TV in 1938 in dienst wordt gesteld, al zoveel hoger dat dat geen zin meer heeft. Het wordt daarom alleen als middelbare (1.000 kilo bommenlast) bommenwerper ingedeeld voor indirecte lucht-verdediging.

In de stompe doorzichtige neus van het toestel bevindt zich een beweegbaar half-automatisch kanon. Dit is een overblijfsel van het ontwerp als luchtkruiser, waarvoor een sterke frontbewapening is vereist. De officier-waarnemer bedient het kanon, is commandant van het vliegtuig en hanteert tevens de bommenrichter. Achterin zit de staartschutter. De tweede bestuurder van het vliegtuig bedient de mitrailleur en kan daarmee het luchtruim in boven- en achterwaartse richting bestrijken. De radio-telegrafist kan met zijn vuur de onderzijde en weerszijden van het vliegtuig beschermen. Deze ‘rondom’ bewapening zal, hoewel het daar helemaal niet voor ontworpen is, op 10 mei nog uitstekend van pas komen als het noodgedwongen boven Schiphol meedoet aan gevechten in de rol van jager. De relatief magere resultaten van de TV als bommenwerper zijn te wijten aan het feit dat slechts twee van de negen op Schiphol gestationeerde kisten voorzien zijn van nieuwe bommenrekken. Van de achtenvijftig bemanningsleden die in die meidagen op de TV vliegen, sneuvelen er relatief veel (19). De benzinetanks in de vleugels kunnen bij treffers gemakkelijk tot lekkage en explosie leiden. Dick Lewis en Herman John Vermeulen spreken ook wel over ‘de vliegende doods-kist’. Ook zou het logge vliegtuig tijdens het vliegen nogal vreemd ‘gekraakt’ hebben.

De Fokker DXXI-jager

De éénpersoonsjager die in 1938 ter beschikking komt, is de eerste laag-dekker van Fokker. Het is een modern vliegtuig met één vleugel. Een van de grote manco’s van de DXXI is echter dat het nog niet over een intrekbaar landingsgestel beschikt. Het wegklappen of intrekken van de wielen scheelt

in de lucht aanmerkelijk in snelheid. De Messerschmitts en Spitfires, respectievelijk de Duitse en Engelse jagers, hebben dat wel. Bovendien ligt de kracht van de Bristol Mercury waarmee de DXXI is uitgerust sowieso nog ver beneden die van de Daimler-Benz- of Jumbo-motoren van de Messerschmitts. De optelsom van alle snelheidsbeperkende factoren leidt ertoe dat de Nederlandse jager met vierhonderd zestig km per uur in vergelijking tot de Duitse opponent ruim honderd kilometer per uur te kort komt. Henk Sitter: ‘Ze vlogen voorbij alsof ik stilstond’.

Met de bewapening is het al niet veel beter gesteld. Het Nederlandse vliegtuig is slechts uitgerust met vier vóórmitrailleurs die paarsgewijs links en rechts in de vleugel zitten. Kiel en Sitter beklagen zich niet alleen over het geringe aantal secondes dat ze over vuurkracht kunnen beschikken, maar vooral over een nog belangrijker verschil en dat is het Duitse kanon. De Duitse jager, uitgerust met een licht kanon, kan niet alleen veel eerder met schieten beginnen, maar is vooral veel effectiever: raak is echt raak! Toch blijkt dat de Fokker niet in alle opzichten de mindere is van de Duitse jager. De Fokker kan sneller stijgen. Kiel zegt: ‘Twintig meter per seconde, da’s veel hoor!’ ‘En we waren wendbaarder’, zegt Jan Linzel. Henk Sitter durft nog verder te gaan: ‘waardoor we in het Kringengevecht superieur waren!’ Van de DXXI staan er elf op de Kooy bij Den Helder, negen op Schiphol en acht op Ypenburg bij Den Haag. Hoewel de DXXI in vredestijd niet bekend staat als een makkelijk vliegtuig, heeft het in de vier oorlogsdagen goed gefunctioneerd.

Fokker GI-jachtkruiser

Volgens velen: ‘het beste wat we hadden’. Het prototype van de GI was met zijn twee staartbomen en mitrailleur achterin de sensatie van de Parijse luchtvaartsalon van 1936. De Sunday Express uit die tijd: ‘... last week the entire aviation world saw that its ideas have to be changed. Anthony Fokker’s latest warplane was responsible. For the second time the Dutchman has changed military ideas ...’

De Figaro spreekt over ‘het oorlogsvliegtuig van morgen’ en geeft de GI de bijnaam ‘Le Faucheur’ wat De Maaier betekent. In een artikel van de NRC



Fokker G1 jachtkruiser.

van 20 november 1936 lezen we over het verschil in aanpak dat heeft geleid tot alle euforie: *‘Over het algemeen gaat men bij den bouw van een oorlogsvliegtuig als volgt te werk: men bouwt een vliegtuig eerst en dan bewapent men het pas. Fokker echter is precies andersom te werk gegaan. Hij heeft eerst aan de bewapening gedacht en er, om zoo te zeggen, een vliegmachine omheen gebouwd.’*

In de uiteindelijke versie zullen er in de korte romp vlak onder de bestuurder (die tevens de voorschutter is) acht mitrailleurs worden geplaatst. Aan de achterkant van het vliegtuig dekt een draaibaar machinegeweer de staart, wat bij jachtvliegtuigen tot dan toe de belangrijkste zwakke plek is. De term jachtkruiser geeft aan dat het vliegtuig niet alleen geschikt is om als jachtvliegtuig te dienen, maar dat het tevens een functie heeft waar het gaat om bewakingsdoeleinden. Met zijn actieradius van veertienhonderd kilometer is het immers in staat om een redelijke tijd boven het te beschermen object te kruisen. Naast de G1's die met Bristol Mercury-motoren zijn uitgerust bestaat er nog een kleinere G1, de zogenaamde Wasp. Van dit kleinere en met lichtere motoren uitgeruste vliegtuig bestelt Spanje er bij Fokker zesentwintig. Door het uitvoerverbod van 1940 kan Nederland deze op de valreep nog binnen de grenzen houden. In de meidagen zijn er van dit kleine type nog maar vier van bewapening voorzien, ze zullen echter op het laatste moment nog wel worden ingezet. Van de drieëntwintig grote G1 Mercury's liggen er op 10 mei twaalf op Bergen en elf op Waalhaven bij Rotterdam. Hoewel de G1 bij het uitbreken van de oorlog door de lichte motor net iets te traag is, heeft dit vliegtuig toch zeer goed gepresteerd. De verzuchting achteraf van G1-piloot, Bodo Sandberg, *‘als we er daar nou eens een paar honderd van hadden gehad’* is begrijpelijk.

De Douglas 8A

De Douglas 8A uitgerust met een Pratt & Whitney ‘Twin wasp’-motor van 1.065 pk komt tijdens de mobilisatie uit Amerika. Het vliegtuig is ontworpen als *‘attack bomber’*, voor het in scheervlucht aanvallen van bewegende doelen op de grond. Daarbij kan dan gebruik worden gemaakt van zogenaamde parachutebommen die op enkele meters boven de grond ontploffen. Daarnaast beschikt het toestel voor hetzelfde doel nog over vier elektrisch

werkende vleugelmitrailleurs elk met de aanzienlijke vuursnelheid van 1450 schoten per minuut. Het is voorzien van een intrekbaar landingsgestel en bezit zeer effectieve remklappen. Het tekort aan jachtvliegtuigen en het gebrek aan voldoende voorraad bommen is de reden dat het toestel wordt ingezet als tweepersoonsjager. Voor dit gebruik leent het vliegtuig zich helemaal niet. De gevolgen zijn desastreus zowel voor vliegtuig als bemanning. Of zoals het beschreven staat in *‘Nederlands vliegers in het vuur’* van C.C. Küpfer: *‘De 8 A's zijn reeds bij den eersten schok letterlijk vernietigd’*.

10 mei 1940

‘Toestand zeer precair’

1.30 uur ... Luchtwachtmeldingen. Meerdere vliegtuigen overschrijden de grens, vliegende in westelijke richting. Formaties van ongeveer vijfentwintig vliegtuigen passeren en vliegen naar het westen ...

2.00 uur ... De onderdelen te land, ter zee en in de lucht staan gevechters-gereed. Mitrailleurs en kanons staan vuurgereed, de kazematten zijn bezet, de vliegtuigen zijn startgereed met warmgedraaide motoren en de marine patrouilleert langs de kust.

3.40 uur ... Algemeen alarm! Starten! Het commando luchtverdediging heeft al het vliegend materieel, voor zover zulks al niet gebeurd is, de lucht in gestuurd, teneinde een vernietiging van de toestellen aan de grond door bombardement te voorkomen.

Neutraliteitsschending? Een grote massale aanval over ons land op Engeland? Zouden de zo positieve waarschuwingen van onzen militairen attaché in Berlijn thans geen loos alarm geweest zijn?

3.45 uur ... Vliegveld Schiphol door Duitse vliegtuigen aangevallen ... Bergen gemित्रailleerd en gebombardeerd ... Parachutisten op Valkenburg geland ...



Opeenvolgend komen de telefonische meldingen op het Commando Luchtverdediging binnen ... De oorlog is begonnen!
‘Die Garantien im Westen sind keine Frasen!’, tonen hun ware betekenis. De vliegers zijn voor een deel in de lucht en vallen de vijand aan. De overmacht is groot, honderden Duitse machines zijn boven het Westen van ons land en de hevigste luchtgevechten spelen zich boven ons dierbaar vaderland af. Fel schieten de jagers op hun prooi af. De mitrailleurs ratelen en het luchtdoelgeschut dreunt zwaar. Bommen gieren omlaag op de hangars, op de landingsterreinen, dood en verderf zaaiend. Parachutisten springen naar beneden verzamelen zich en beginnen hun actie.
Duitse jagers scheren over onze stellingen en trachten iedere actie onzerzijds te beletten. Nederland leert de luchtoorlog in zijn volle hevigheid kennen. Het is nog maar de eerste stap, de poging tot vernietiging van ons luchtwapen, de verovering van de onbeperkte luchtheerschappij.
Onze vliegdiens tvecht en slaat toe, waar de kans zich voordoet. Al is de meerderheid schier verpletterend, al moet de jager het soms tegen een vijf- tot tienvoudige overmacht opnemen, hij deinst niet terug. De bombardements- toestellen en de oude verkenner s voeren onbeschermd hun opdrachten uit, hoewel ons luchtruim vol Duitse jagers is.
Het wapen der Militaire Luchtvaart doet zijn plicht!

Fragmenten uit: ‘Alarm.... starten’ van M.W.J.M. Broekmeijer, 1945

Oké, het is zover. Onze luchthavens en luchtmacht worden aangevallen. Het eerste doel van de Duitse jagers en bommenwerpers is de directe uitschakeling van de Nederlandse luchtmacht. De eenvoudigste manier voor de Duitsers om dat te doen, is natuurlijk de Nederlandse vliegtuigen te bombarderen of kapot te schieten zolang ze nog aan de grond staan. Een groot voordeel voor een aanvaller is dat *hij* kan bepalen wanneer hij iets laat gebeuren, hij heeft het voordeel van de verrassing. Op tijd opstijgen is dus voor de Nederlandse luchtmacht van levensbelang. Eerst alles maar de lucht in en dan zien we wel verder. Dat is over het algemeen nog redelijk goed gegaan. Maar waar dat niet lukt, gaat het ook meteen goed mis.

Schiphol

Om twee uur in de ochtend wordt groot alarm gegeven. Grote formaties Duitsers vliegen westwaarts en schenden daarmee het Nederlandse lucht- ruim. Langs de rand van het terrein bezetten mannen hun mitrailleurs- posten en richten kannonnen op het landingsterrein. Maar de Duitsers vliegen over. Omstreeks 03.10 uur keert de rust terug en heft men voor een deel de maatregelen op...
Iets later echter draaien diezelfde Heinkels en Junkers om. Ze zijn dan boven de Noordzee ter hoogte van Katwijk op een hoogte van drieduizend meter. Hun koers is nu oost in plaats van west en ze beginnen te duiken. In duikvlucht en in volle vaart daveren ze vervolgens over het vlakke landschap van de Haarlemmermeer. De list lijkt te slagen. Nog zijn de Hollandse lucht- doelkanonniers niet in actie gekomen. Schiphol is vlakbij, ze scheren nu bijna over de grond.

Om 03.58 uur ziet een waarnemer de eerste drie Duitse bommen- werpers Schiphol naderen vanuit noordwestelijk richting, ze vliegen op zo’n 25 à 30 meter hoogte. Zodra kapitein Jansens deze waarneming doorkrijgt, snelt hij luidkeels bevelend naar buiten: ‘*Algemeen alarm, iedereen opstijgen en aanvallen!*’ Onmiddellijk rennen de vliegers naar hun toestellen en starten ze hun motoren. Op Schiphol staan negen jagers en negen bommenwerpers. Op één TV na stijgen ze allemaal tegelijkertijd op. F.J. Molenaar zegt in zijn standaardwerk ‘De luchtverdediging in de meidagen 1940’: ‘*het was ontegen- zeglijk een prestatie dat bij het gelijktijdig starten en klimmen der vliegtuigen geen ongelukken werden gemaakt.*’
Sitter: ‘*Hoe ik naar boven ben gekomen, weet ik niet eens meer.*’

Verrichtingen van de Fokkers TV

Zoals bekend is de TV eigenlijk een mislukte luchtkruiser die noodgedwongen tot bommenwerper is omgebouwd. Door de directe aanval op het vliegveld moet de TV nu zelfs als jager worden ingezet. Een voordeel blijkt nu het 2 cm Solothurnkanon, waar de TV als overblijfsel van het ontwerp als luchtkruiser nog steeds over beschikt. Een heel bruikbaar kanon, zo zal later blijken.

Bij de opdracht om onverwijd aan te vallen, die de TV-commandanten nu per radio ontvangen, ‘*mag op eigen initiatief worden gehandeld*’.

De 858 (van Hengel-Bak) schiet nabij IJmuiden een vijandelijke bommenwerper boven zee neer. Moet daarna, opgejaagd door vijandelijke jachtvliegtuigen, naar het zuiden uitwijken en landt tenslotte op Vlissingen.

De 850 (Wildschut-Pool) valt herhaalde malen een formatie van negen vijandelijke vliegtuigen aan. Laat bij Leiden een vijandelijk vliegtuig neerstorten door er de staart vanaf te schieten.

De 862 (Metzlar-de Haas) valt een formatie van drie vijandelijke vliegtuigen aan. Twee daarvan worden waarschijnlijk ernstig beschadigd. Het derde wordt ten westen van Katwijk boven zee neergeschoten.

De 865 (Verhage-Mulder) wordt gehinderd door een defect landingsgestel dat niet ingeklapt kan worden. Valt desondanks eveneens vijandelijke vliegtuigen aan.

De 855 (Swagerman-Steenbeek) valt verschillende vijandelijke vliegtuigen aan. Zeker één daarvan wordt neergeschoten in de buurt van de Kaag. Een ander wordt zodanig geraakt dat ook dit toestel waarschijnlijk verloren gaat.

De 853 (Ruygrok-Anceaux) moet wegens een ernstige motorstoring landen op vliegveld Ruigenhoek en komt niet meer in actie.

Zonder verliezen schieten deze vliegers dus minimaal vijf vijandelijke vliegtuigen neer. Van de gebeurtenissen bij Waalhaven, Ypenburg, Ockenburg en Valkenburg weten zij nog niets, daar zou spoedig verandering in komen. Tegelijk met de TV'en waren de DXXI's opgestegen.

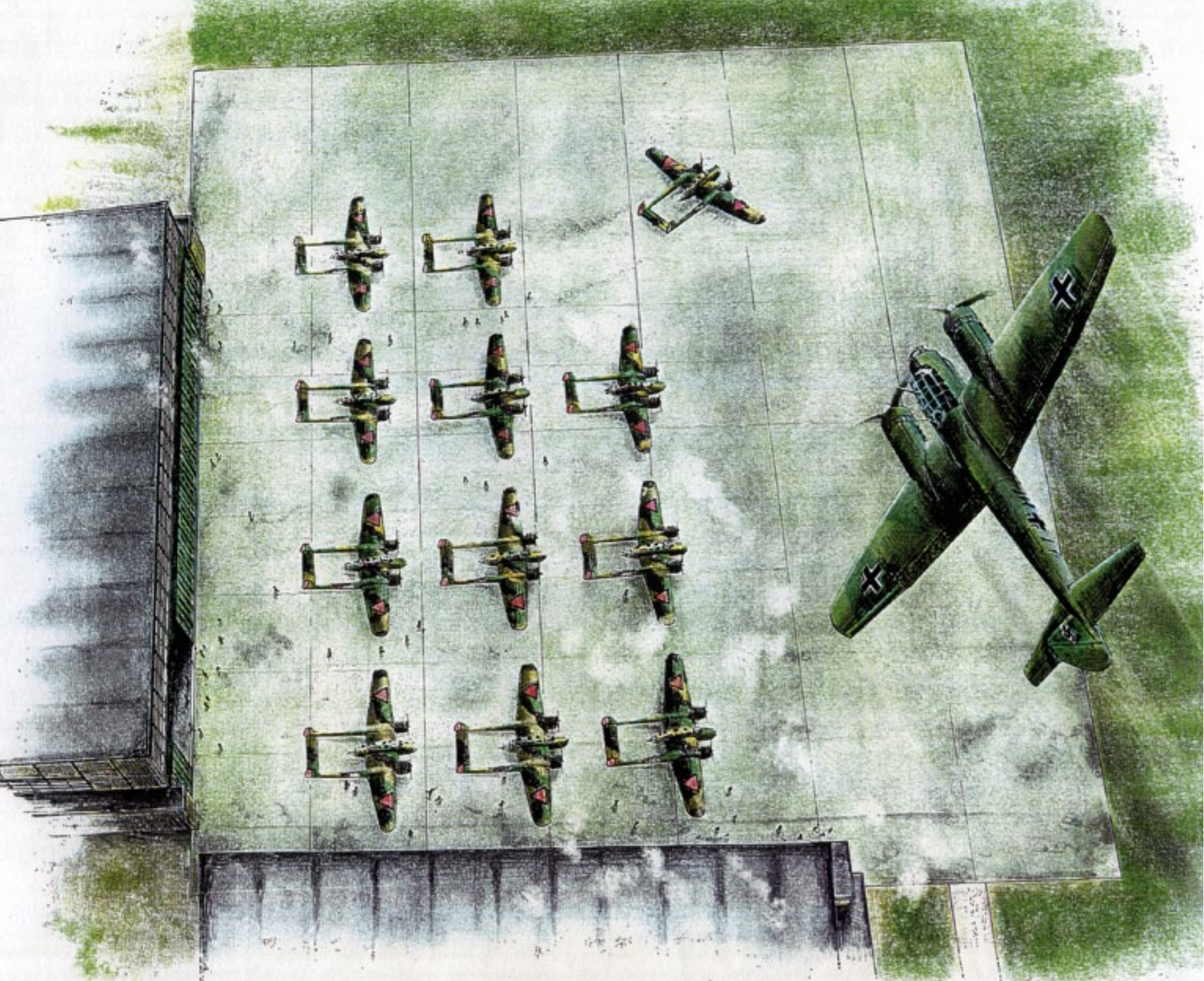
Luitenant Sluyter raakt in gevecht met een Junkers 88. Hij weet hem neer te schieten. Omdat hij de grote ravage op Schiphol ziet – ook de boerderij met munitie heeft een voltreffer gekregen – probeert hij om op vliegveld Ruigenhoek te landen. Dat lukt Sluyter omstreeks 04.15 uur maar hij vindt er alles in diepe rust. Zelfs de officier van piket weet niet dat het oorlog is. De diepe rust op Ruigenhoek blijkt achteraf te wijten aan menselijk falen.

Luitenant Plesman, nr. 235, zit aanvankelijk in de 225 van Sluyter, die in de nacht van 9 op 10 mei telefoonwacht heeft. Even voor de start wil Sluyter ook mee de lucht in en laat daarom Plesman uitstappen met het verzoek zijn eigen toestel te nemen. Omdat Sluyter de parachute van Plesman meeneemt, geeft Plesman twee man van het grondpersoneel opdracht een andere parachute te halen. Zij verdwijnen echter in de schuilkelder en komen niet terug. Plesman haalt nu zelf een parachute, waardoor hij als laatste start. Hij cirkelt eerst enige tijd boven Schiphol rond, totdat zeven Messerschmitts die van oost naar west vliegen, hem opmerken en op hem neerduiken. Dan bevindt Plesman zich in een door de Messerschmitts gevormde kring. Eén van de zeven valt hij aan waarbij hij al zijn munitie verschiet. Hij raakt de Duitse jager verschillende keren. Daarna landt hij weer op Schiphol. Daar blijkt dat zijn toestel zesendertig keer getroffen is. Hij verwisselt zijn toestel met dat van Burger die ook op Schiphol is teruggekeerd. Kort daarop vliegt hij in patrouille richting Gouda. Vlakbij 's-Gravenhage ontmoeten ze een Junkers Ju52. Sluyter duikt er het eerst op, maar voor hij zijn aanval goed heeft ingezet, wordt zijn voorruit doorschoten. Verschillende malen duiken achtereenvolgens de andere jagers op het van Ockenburg terugkerende Junkers-transportvliegtuig. Als Plesman voor de laatste keer op het vliegtuig neerduikt, geeft de vijandelijke machine de strijd op en maakt een noodlanding bij Stolwijk. De negen inzittenden worden gevangengenomen. Plesman keert terug op Ruigenhoek waar hij benzine en munitie inneemt voor een nieuwe patrouillevlucht naar Katwijk, waarbij Duitse tegenstanders in de lucht worden aangevallen en onder vuur genomen. Ook wordt er geschoten op Duitse vliegtuigen die op het strand in Katwijk zijn geland. Dan keert hij terug naar Schiphol.

Luitenant H.B. Sitter maakt in die vroege morgen kort na elkaar twee vluchten, waarbij hij ook aanvallen doet, helaas zonder voor hem zichtbaar resultaat. Na terugkeer blijkt dat zijn toestel in totaal zesentwintig treffers, tweeënvijftig gaten, heeft opgelopen.

Na afloop van deze eerste fase van de strijd zijn er tegen het einde van de morgen, dankzij de prijzenswaardige arbeid van het technische personeel,





weer zeven vliegtuigen gevechtsklaar. Tegen de middag krijgen de jachtvliegers de opdracht de bommenwerpers te begeleiden op een vlucht naar Waalhaven, dat door de Duitsers is bezet. Om 12.15 uur starten tegelijk met de TV'en de volgende jachtvliegtuigen: 238 A. Bodaan, 235 J. Plesman, 236 H. Sitter, 239 C. Steensma, 213 G. Burger en 224 B. de Geus. Hoe dramatisch deze vlucht voor twee van de TV'en en DXXI piloot Bodaan zal aflopen, vertelt Sitter in de documentaire.

Om 16.00 uur zal Henk Sitter voor de vierde keer opstijgen, richting Buiksloot. Ook alle andere DXXI's die nog kunnen vliegen, komen naar dit geheime hulpvliegveldje in Amsterdam-Noord. Daar likken ze hun wonden en van daaruit opereren ze de rest van de meidagen.

Bergen

Op vliegveld Bergen is een verkenningsgroep gestationeerd die de mobilisatietijd goed benut heeft. Ze hebben de Fokkers CX zeer goed gecamoufleerd en verspreid op het terrein opgesteld. Toch zullen alle machines snel kunnen opstijgen als zij daartoe opdracht krijgen. Maandenlang heeft de commandant met zijn mensen plannen gemaakt en uitgewerkt. Niets laat hij aan het toeval over. De stemming is uitstekend en dit blijkt van grote invloed op het functioneren van de groep. Het: *'Le commandant c'est la troupe!'*, blijkt voor de zoveelste maal juist!

Meer lof voor deze groep uit Bergen is nauwelijks mogelijk. Maar het betreft hier slechts de tien relatief verouderde dubbeldekkers en verkenningsvliegtuigen. Het gaat nadrukkelijk niet over de *'pride & joy'*, de twaalf stuks van de Fokker GI, de jachtkruiser met de dubbele staart, die ook op Bergen staan.

De GI's staan op het betonnen platform, keurig naast en achter elkaar. De dagen daarvoor hebben ze nog verspreid langs de randen gestaan, maar omdat ze daar wegzakten, zijn ze verplaatst. Bij dageraad ziet de bemanning van zoeklicht I boven zee een groot aantal Duitse vliegtuigen richting vliegveld koersen. Onmiddellijk pakt één van hen

de telefoon. Helaas zal dit bericht om onduidelijke redenen de commandant nooit bereiken. Drie kwartier later is het gebeurd en zijn de Nederlandse luchtkruisers uitgeschakeld. Alleen luitenant Thijssen heeft kans gezien om op te stijgen.

De CX'en krijgen nadat de aanval op Bergen is uitgeraasd meteen opdracht om de Duitse vliegtuigen te bombarderen die op Valkenburg en Waalhaven zijn geland. Zij zullen op 2.500 meter in wijd verband vliegen. Na dit bombardement krijgen de vijf die naar Waalhaven zijn geweest op de terugweg te maken met een overmacht aan Messerschmitts. Twee van hen worden geraakt, maar weten nog net een noodlanding te maken. De groep die naar Valkenburg is vertrokken, waaronder Lewis en Vermeulen, heeft meer geluk. Twee van hen schieten op de terugweg zelfs nog een paar Junkers op het strand in brand.

Bij thuiskomst worden de ervaringen besproken. Je kunt met je verkenners niet tegen de Duitse jagers vechten. Je moet niet opvallen, je moet laag vliegen. Vlakbij het doel omhoog, bommen gooien, en dan weer zo laag mogelijk naar huis. Dat heet Huisje Boompje Beestje-vliegen. Lewis zal met drie andere CX'en aan het einde van die dag nog een bombardement uitvoeren op Duitse parachutisten bij de Moerdijkbrug.

Ypenburg

Op Ypenburg liggen acht gevechtssklare jagers van het type Fokker DXXI en elf van de tot jager omgedoopte Douglas-duikbommenwerpers. Om 01.15 uur draaien de motoren al warm. Er komt echter op dat moment geen aanval. De motoren gaan weer uit. Een half uur voor zonsopgang moet iedereen weer naar zijn machine. Ook hier dezelfde twijfel. Guus Kiel en Jan Linzel wachten in spanning af. Omstreeks 04.00 uur ziet de commandant bommenwerpers naderen uit de richting van Hoek van Holland. Onmiddellijk laat hij de bel luiden. De DXXI's starten. De eerste bommen missen gelukkig doel. De elf Douglas-jagers weten ondanks de aanval toch te starten. Bijna honderd Junkers 88 en Heinkels III vliegen rond het vliegveld,

*Ypenburg 10 mei 1940. 03.58 uur. Start
tussen de ontploffende bommen van DXXI
nr 246 met Sergeant vlieger Jan Linzel.*

beschermd door een even groot aantal jagers. Vervolgens verschijnt ook een aantal Junkers-transportmachines. De twintig Nederlandse jagers voeren een ongelijke strijd.

Nadat Guus Kiel bij Den Haag een Junkers 52 heeft neergeschoten, landt hij om 05.15 uur op Ruigenhoek. Sluyter, afkomstig van Schiphol, is daar dan ook al en heeft iedereen wakker gemaakt. Ze laden benzine en munitie. Inmiddels is ook Hans Plesman op Ruigenhoek geland. Kiel wil weer een escadrille vormen, maar Sluyter wil niet en Plesman wil eerst een glas warme melk. Kiel besluit om toch te starten. Ter hoogte van vliegveld Valkenburg wordt hij aangevallen door vijf Messerschmitts. Hij stort neer bij Den Deyl. Van zijn DXXI blijft weinig over: 'De kist heeft het goed gedaan' zegt hij later.

De overige zeven DXXI jagers van Ypenburg, waaronder Jan Linzel, beleven vergelijkbare avonturen.

Sergeant Jaap Eden schiet een Duitse jager neer en landt vervolgens wegens gebrek aan munitie om 05.00 uur op het zwaar gehavende Ypenburg. Zijn toestel wordt even na de landing in brand geschoten. Net voordat hij een ander toestel bereikt, wordt ook dit verwoest. Hierna sluit hij zich aan bij een groepje technisch personeel dat vanaf de grond de vijand bestrijdt. Hij raakt enige tijd in krijgsgevangenschap, maar weet later te ontsnappen en de Hoornbrug te bereiken.

Hoewel de Duitsers bijna alle jagers van Fokker in de korte strijd vernietigen, vallen er wonder boven wonder geen doden onder de acht DXXI-vliegers tijdens de gevechten om Ypenburg. Dat is anders bij het type Douglas. Dit komt door het oneigenlijke gebruik van het toestel. Het mist de grote wendbaarheid van de Fokkers en is geen partij voor Duitse Messerschmitts. Van de elf maken er slechts twee een normale landing, zes toestellen worden tijdens luchtgevechten neergeschoten, acht jongens komen om. Toch brengen ook de vliegers van deze kisten nog grote schade toe aan de Duitsers. Luchtschutter sergeant K. Beuving geeft een indruk van het verloop van zijn korte vlucht:

'Het was alsof we stilstonden. Nog nooit had ik zoveel vliegtuigen bij elkaar gezien. We waren geen partij voor de Duitsers. De Douglas kon praktisch om zijn as draaien en dan was het net alsof zo'n Duitser twee keer om je heen zeilde. Het kookte er van de Messerschmitts en waar je ook richtte: je kon gewoon niet missen. Ik meen er zeven te hebben geraakt. Maar het was levensgevaarlijk zo'n vliegtuig te blijven nakijken om later een overwinning te claimen; er was trouwens geen tijd voor. Op een gegeven moment sloeg er een granaat dwars door de cockpitkap. Pal daarop werd de kist onbestuurbaar en viel in een rugvrille naar beneden. Het bloed liep in mijn ogen en ik zag niets meer. Als een baksteen gingen we naar onderen. De kap openschuiven ging niet meer en met alles wat nog in me zat, drukte ik het frame uit zijn voegen ...'

'Wij werden binnen een uur als wilde eenden uit de lucht geschoten', zal een van de Douglas-vliegers later zeggen.

Waalhaven

Waalhaven is in deze dagen de tweede luchthaven na Schiphol. De Duitsers willen door een snelle inname een opening forceren in de zuidelijke verdediging van de Vesting Holland. Ondanks de Duitse aanval lukt het acht van de elf GI's om ongeschonden op te stijgen.

Het lukt P. Noomen met staartschutter H. de Vries om twee Heinkels neer te schieten. J.P. Kuipers en J.R. Venema slagen erin drie Heinkels 111 aan te vallen, er twee tot landen te dwingen en het derde ernstig te beschadigen.

De drie koppels Sonderman-Holwerda, Souffree-de Man, Woudenberg-Pouw gaan ieder afzonderlijk op jacht en schieten tezamen zeven vijandelijke vliegtuigen neer.

J. van der Jagt start noodgedwongen zonder staartschutter. Zijn schutter is op weg naar het toestel vanuit de lucht al neergeschoten. Hij is dus tijdens zijn vlucht niet in de rug gedekt. Kort na de start wordt zijn vliegtuig neergeschoten en stort neer in de Maas. Van der Jagt vindt hierbij de dood. Buwalda en Wagner schieten twee Duitse bommenwerpers neer. Kort daarna echter stortten enige Messerschmitts zich op de eenzame GI.



Robitsch zegt: 'warum leisten Sie widerstand' er komt een minachtende glimlach, waarop hij ter verontschuldiging antwoordt: 'Ich habe es nicht gewollt'.

Vlieger en staartschutter weren zich dapper, maar de overmacht is te groot. Met een stukgeschoten rechtermotor en een haperende linkermotor maken zij bij Zevenbergen een geslaagde buiklanding. Zij nemen de achtermitrailleur en enkele patroonbanden mee uit het vliegtuig en voegen zich hiermee bij een batterijopstelling bij Smitshoek. Terugkeer naar het bezette Waalhaven is niet meer mogelijk.

Hoewel de bemanningen van de acht gestarte Gl's het er in afzonderlijke luchtgevechten niet slecht vanaf brengen, blijft er van de afdeling niet veel over. Drie stuks komen zonder benzine te zitten en landen op het strand bij Oostvoorne. Zij kunnen niet meer worden ingezet. Op 12 mei ontdekken de Duitsers deze toestellen en schieten ze in brand. Er zal na die ochtend van alle toestellen nog maar één toestel, dat was uitgeweken naar het vliegveld De Kooy, operationeel worden ingezet.

De Nederlandse vliegers hebben het vliegveld Waalhaven dapper verdedigd, maar uiteindelijk was de inname door Duitse luchtlandingstroepen succesvol. In tegenstelling tot de drie vliegvelden rondom Den Haag zal dit vliegveld gedurende de oorlogsdagen niet meer worden afgestaan.

De Kooy

Even voor 04.00 uur wordt het kapitein Hein Schmidt Crans te veel, er is te veel herrie in de lucht en hij belt zelf naar Den Haag om te vragen of hij met zijn mannen mag opstijgen. De verbinding komt onmiddellijk tot stand. Hij moet even aan de lijn blijven. Terwijl hij wacht vangt hij een flard op van een gesprek dat op een andere lijn wordt gevoerd. Hieruit maakt hij op dat er op dat ogenblik een van de vliegvelden wordt gebombardeerd. Schmidt Crans verbreekt de verbinding en rent de 'longroom' (officierenverblijf) in waar de vliegers zitten te wachten. 'Onmiddellijk opstijgen!' Om 03.59 uur zijn alle elf DXXI-jagers in de lucht. Zij formeren zich op 1.500 meter hoogte tot vier patrouilles. Dit kloeke optreden heeft tot gevolg dat De Kooy bij Den Helder het enige vliegveld is, waar de Duitsers in de lucht en niet 'half' op de grond opgewacht worden.

Als de jagers Duitse vliegtuigen en zwarte rookpluimen boven Bergen zien, weten ze dat het oorlog is. Er zijn enkele achtervolgingen en kleine schermutselingen, maar ze weten dat het grote werk nog moet komen. Na hun eerste actie landen ze, tanken brandstof en munitie en stijgen direct weer op. De tweede patrouille van 3 DXXI's zet vervolgens al de landing in. Gelukkig weet het grondpersoneel tijdig de piloot van de eerste kist te waarschuwen, want negen Messerschmitts 109 stormen op dat moment op het vliegveld af. De piloot keert onmiddellijk en vliegt de indringers tegemoet, rakelings langs het toestel van luitenant Bosch die na hem de landing heeft ingezet. De derde piloot trekt bliksemsnel zijn remklappen in en stijgt stijl omhoog. Er ontwikkelt zich nu een gevecht tussen 8 DXXI's en 9 Messerschmitts. Het begint om 04.50 uur en duurt nog geen kwartier. Het is het enige zuivere gevecht tussen twee jagerverbanden gedurende de vijfdaagse strijd.

De negen Messerschmitts cirkelen in wijde bochten om de Nederlandse jachttoestellen heen, maar de Nederlanders raken niet in paniek en dekken elkaar steeds in de rug. Zodra een Messerschmitt een DXXI aanvalt, duikt een andere DXXI hem op zijn staart. Van Overvest schiet Hauptmann Robitsch door zijn motor en dwingt hem tot een noodlanding op De Kooy. Van der Stok en Smits schieten beiden een Messerschmitt brandend neer, terwijl Doppenberg er één zwaar beschadigd het Wieringermeer in jaagt. Focquin de Grave treft een jager zo ernstig dat deze het gevecht afbreekt en al hoogte verliezend in oostelijke richting verdwijnt. Van der Stok ziet zelfs kans om een tweede toestel te beschadigen, ook dit moet de strijd verlaten. De overgebleven drie à vier Duitse vliegtuigen vluchten daarna in oostelijke richting. De Nederlanders komen als overwinnaars uit de strijd die met praktisch gelijkwaardige middelen was gestreden.

Ondanks de zege gaan er in het eerste uur toch twee DXXI's verloren. Als om ongeveer 08.00 uur De Kooy voor een derde keer wordt aangevalen, gaan er nog eens twee toestellen verloren. En precies op het moment dat er om 12.00 uur vier toestellen klaar staan om te vertrekken naar het veiliger geachte Buiksloot, vallen Messerschmitts opnieuw het vliegveld aan. Deze keer ook met brandbommen. Drie toestellen gaan in vlammen op.



*Minder materiaal, mindere kansen.
Het wolkje van Rooseboom.*

De rest wordt zwaar beschadigd. Om 19.15 uur kunnen na reparatie toch weer twee DXXI's starten. Zij landen om 19.35 uur op Buiksloot.

Dit boek kan en wil niet volledig zijn. Er waren meer vliegvelden, er waren meer vluchten, en er waren nog meer verhalen. Kleine en grote, bijzondere, opzienbarende en spannende. Maar er zijn ook verhalen waaruit heel duidelijk blijkt dat er met beduidend minder materiaal ook mindere kansen zijn.

10 mei. Rooseboom en Van Steenberghe zijn nog maar nauwelijks met hun CV nr. 606 uit Gilze Rijen in Haamstede aangekomen of ze krijgen de opdracht om tezamen met de 614 een bombardement uit te voeren op Waalhaven/Rotterdam. Op 2.500 meter boven het eiland Rozenburg worden ze ontdekt door Messerschmitts.

De 614 zoekt zijn heil in een duikvlucht. Een schop tegen het voetenstuur, een duw tegen het levier, naar den grond! Het gasmanette vol open, over de stuitnok heen. 'Lopen zal die oude Rolls, al zal ze uit elkaar vliegen!' Een noodlanding volgt. Nauwelijks zijn ze uit de machine of de Duitsers vliegen mitraillerend over hen heen en schieten de machine in brand. De beide piloten weten zich in veiligheid te brengen.

Rooseboom en Van Steenberghe in de 606 zijn minder fortuinlijk. Twee Messerschmitts gaan achter de bijna antieke, uit 1925 stammende, Fokker CV van Rooseboom aan. Ze halen hem al bij Nieuwerkerk in. Het gevecht wordt vanaf de grond gadegeslagen. Het is een spel als tussen kat en muis. Dan kiest de Nederlandse vlieger een klein wolkje als bondgenoot en hij buit zijn grotere wendbaarheid goed uit. Zo weet hij zich gedurende 10 à 15 minuten aan het vuur van beide aanvallers te onttrekken. Telkens draait hij gauw het wolkje in, trekt zijn machine scherp de bocht in en komt vervolgens net dààr tevoorschijn waar de vijand hem niet verwacht. Lukraak vurend vliegen de beide aanvallers ook door de wolk, maar ze raken de CV niet. Dan lost de wolk zich echter op. Het pleit is spoedig beslist. Rooseboom probeert nog in een duikvlucht weg te komen maar de beide Duitsers geven hem hiertoe geen kans.

Eén van de Duitsers duikt van opzij onder hem door en trekt daarna zijn toestel op. Hoog boven de 606 maakt hij een Immelman-wending en tegelijkertijd begint hij te vuren. De 606 vliegt dwars door den regen van lood, welke de jager over hem uitgiet.

(Citaat uit: 'Alarm... Starten!' M.W.J.M. Broekmeijer)

Rooseboom sneuvelt in de lucht. Waarnemer Van Steenberghe weet het toestel te verlaten maar wordt tijdens zijn val hangend aan de parachute zwaar beschoten. Ernstig gewond wordt hij opgenomen in het ziekenhuisje te Noordgouwe. Daar overlijdt hij op 19 mei aan zijn verwondingen.

Aan het einde van de eerste oorlogsdag is de Nederlandse luchtmacht ongeveer de helft van haar vloot kwijt en zijn tientallen vliegers gesneuveld. En hoewel de Duitsers die dag veel meer vliegtuigen verliezen dan wij, is duidelijk dat het zo niet lang kan duren. 'Op deze manier overwonnen de Nederlanders zich dood' schrijft Molenaar, want de schade aan de kisten is niet meer niet te herstellen. Waalhaven is nog bezet, maar Ypenburg, Ockenburg en Valkenburg zijn aan het einde van avond weer in Nederlandse handen. Duitse landmachtstroepen zijn verder opgerukt dan verwacht, maar Franse versterkingen zijn onderweg. De eerste klap is over het algemeen goed opgevangen. De Duitse knock-out is mislukt. De voorgenomen Nederlandse strategie is nog steeds levensvatbaar. De luchtmacht hergroepeert en repareert. Want ook op 11 mei zal zij de strijd weer aangaan. Ondanks de grote verliezen is het moreel niet geknakt.

11 tot en met 14 mei

In de nacht van 10 op 11 mei voeren Engelse vliegtuigen een bomaanval uit op Waalhaven. Maar het is niet afdoende. Op 11 mei landen er nog steeds Duitse vliegtuigen die troepen afzetten. Om 09.20 uur komt op Schiphol de opdracht binnen om de Noordelijke Maasbrug te laten bombarderen door de twee dan nog resterende bommenwerpers. De TV'en met de nummers 850 en 856 starten om 10.10 uur. De vernietiging van de brug moet het

oprukken van de Duitse troepen naar de noordelijke Maasoever stoppen, wat goed is voor het moreel van de verdedigers op deze oevers. Ter bescherming van de TV'en gaan er drie jagers Fokker DXXI mee.

Zo zal het in de resterende dagen verder gaan met de luchtmacht. De opdrachten die nu binnenkomen, zijn doelgericht en afhankelijk van de Duitse bewegingen aan de grond. Het opvangen van de eerste klap en het 'redden wat er te redden valt' is voorbij. Als het gaat om de inzet van de luchtmacht, zal er vanaf nu gepuzzeld moeten worden over het *waar, wanneer en met wat*. Daarnaast is het na iedere missie: repareren en hergroepeeren. Sommige vliegvelden zijn inmiddels onbruikbaar, anderen worden zelfs na de 10^e nog aangevallen. Het is roeien met de riemen die we hebben.

Op De Kooy is in de nacht van de 10^e op de 11^e de hele nacht door-gewerkt. Drie kisten vertrekken naar Buiksloot, een vierde jager gaat een dag later. Op Schiphol verzamelt men de gerepareerde G1's die van Bergen en Waalhaven afkomstig zijn. Het grondpersoneel en de mecano's werken die dagen dag en nacht. De gemengde constructie van hout, linnen en gelaste stalen buizen die door Fokker is toegepast, werpt nu zijn vruchten af. De reparatie van schotgaten in romp en vleugels kan dikwijls relatief makkelijk geschieden. Reparatie van een moderne, geheel metalen constructie is heel wat minder eenvoudig.

Op de 11^e vliegen de twee overgebleven TV'en, ter opvijzeling van het moreel, naar de Maasbrug. Helaas is het bombardement van de brug geen succes. Niet één van de totaal zestien bommen raakt doel. De opdracht wordt herhaald. Om 13.02 uur starten de 850 en de 856 opnieuw, nu met andere bemanningen. De 850 met Verhage-Mulder en de 856 met Swagerman-Eilders. (Swagerman was op 10 mei al een keer neergeschoten, maar met valscherms en al in zee terechtgekomen en had zich na 500 meter zwemmen 's avonds alweer op Schiphol gemeld). Ter bescherming van de TV'en gaan er weer drie DXXI's mee. Om de trefkans te vergroten zullen ze ditmaal de aanval doen in duikvlucht. Ook deze bommen treffen geen doel. Op de terugweg worden de TV'en ontdekt door twaalf Messerschmitts 110.

Broekmeijer beschrijft het als volgt:

'De 856 duikt omlaag en verwijdt zich zo snel als mogelijk is. Het blijkt zijn redding te zijn. De 850 daarentegen klimt, gaat de wolken in en zet koers naar het oosten. Een aantal Messerschmitts volgt hem op de voet. In de wolken draait hij een volledige bocht, maar het helpt hem niet veel. De wolken-groep is te klein om hem voldoende dekking te verschaffen. Dan probeert hij in duikvlucht aan zijn achtervolgers te ontsnappen. Vijf jagers zitten vlak achter hem. De 850 probeert wat hij kan. De mitrailleurs ratelen. Een van de Duitsers stort brandend omlaag. Drie andere jagers verschijnen nu ook op het toneel en werpen zich ook op de Nederlander. Waar de 850 ook heen draait, overal zijn Duitsers om hem heen. Dan trilt plotseling de machine ... De mitrailleurkoepel in de staart is getroffen. De luchtschutter probeert zijn wapen nog in orde te maken maar het is vergeefse moeite. De patroontrommel is doorboord en er is geen beweging meer in het mechanisme te krijgen. Hierdoor verliest de 850 zijn rugdekking. Het ziet er lelijk voor hem uit. De vijandelijke jagers kunnen hem nu vrijwel ongestoord van achteren aanvallen en het duurt dan ook niet lang of de projectielen slaan van alle kanten in. Eén granaat vliegt door de machine en veroorzaakt een hevige ravage. De bemanning ziet nog maar één mogelijkheid om zich te redden: dat is naar beneden duiken en zigzag vliegend laag over de grond een goed heenkomen zoeken. Voordat zij dit plan kunnen uitvoeren, klapt de machine plotseling weg. De Duitsers hebben een aileron afgeschoten. Ook een deel van de vleugel knapt af. De 850 zet een vrille in en duikt stuurloos weg. (...) De waarnemer springt uit het toestel en zweeft even later aan zijn valscherms omlaag. Even nog krijgt de vlieger de kist in de hand en kan hij hem rechttrekken. Dit duurt echter maar een ogenblik. Een seconde later klapt de 850 weer weg in een vrille. Het is bekeken. De vlieger gooit het noodluik boven zich open en probeert ook het vege lijf te redden. Hij drukt zich omhoog en weet zich tot zijn middel door het luik te wringen. Dan krijgt de windstroom vat op hem en drukt hem tegen de achterkant van het luik aan. Zijn parachute blijft haken. Hij voelt zich ten dode opgeschreven. De machine fluit gierend met vierhonderd kilometer omlaag. Het lijkt allemaal een eeuwigheid te duren. De vlieger geeft zich echter niet zo gauw gewonnen. Hij weet zich toch nog

om te draaien en glijdt dan onverwacht weg over de romp. De staartroeren duiken voor hem op. Hij kan er nog juist onderdoor glippen. Dan blijft hij achter in de ruimte. Even later hangt ook hij aan zijn zijden ballon.'

Bij de gebeurtenissen die er in dit boek beschreven worden, gaat het om 'een aantal' en het gaat om 'grofweg'. Bijzonder zijn de individuele gebeurtenissen eigenlijk allemaal. Echt opmerkelijk bijzondere voorvallen waren er echter ook. Eén daarvan: een wonderbaarlijk geval van veine, dat zich ook afspeelt op die terugvlucht van Rotterdam naar Schiphol, wordt hierna kort beschreven. Focquin de Grave, Roos en Burger zijn de mannen die in hun Fokker DXXI's zijn meegegaan als begeleiders van twee TV'en.

Op de terugweg van de mislukte bombardementsvlucht ontwaren de drie Hollandse jachtvliegers 12 Messerschmitts die meteen de achtervolging inzetten. De groep van drie DXXI's splitst zich op, één Hollandse jager krijgt drie Messerschmitts achter zich aan. De vlieger is Koos Roos met DXXI nummer 229.

'De Duitsers zitten steeds achter hen aan en hij krijgt geen ogenblik de kans om hen ook maar een seconde van zich af te werpen. De ene laag na de andere vliegt onder of boven zijn machine door. Hij voelt zich als een opgejaagd dier. Een siddering gaat door het vliegtuig en de vlieger begrijpt dat het met hem gedaan is. Hij rukt de zekering van de kap boven zijn hoofd weg, teneinde alsnog een kans te wagen om zich per valscherms te redden, maar ... dan vliegt de door de luchtstroom gegrepen kap juist in de motor van de vlak achter hem zittende jager'...
'... even krijgt de Hollander lucht welk moment door hem wordt uitgebuit door snel en wolkje in te schieten. Bijster groot of veeltallig waren de wolkjes in de oorlogsdagen niet en al spoedig schittert de DXXI weer in het volle licht, maar het is alsof de vlieger dan een wonderbaarlijk visioen krijgt ... een Messerschmitt vliegt juist voor hem langs en komt precies in zijn vizier. Een lang leven heeft de Messerschmitt na deze ontmoeting niet meer.

Maar ook de DXXI maakt het niet lang meer. Een voltreffer maakt de kist tot een wrak en smijt den vlieger uit de machine. Deze is echter ook door de schok tijdelijk buiten bewustzijn en stort omlaag. Of het nu de frisse lucht is of zijn onderbewustzijn hetwelk hem waarschuwt voor het grote gevaar, waarin hij verkeert, weten wij niet en de vlieger later ook niet meer, doch het is een feit, dat hij zodra hij zijn toestand bewust wordt, alles probeert om de trekking van zijn parachute uit te trekken. Zijn rechterhand weigert alle dienst en na veel gewurm ziet hij tenslotte kans door middel van zijn linkerhand toch een veilig wit zijden dak boven zijn hoofd uitgespreid te krijgen. (...) Zulke gevallen van wonderbaarlijke veine hebben meerder vliegers in de oorlogsdagen ondervonden en het is daaraan te danken dat het aantal gesneuvelden niet veel groter is.'

Deze beschrijving van het voorval 'Koos Roos' zoals het zich heeft afgespeeld op die middag van 11 mei 1940 is ook ontleend aan het boek *Alarm ... Starten* van M. Broekmeijer. *Het geval van wonderbaarlijke veine*, wordt nog wonderbaarlijker als men bedenkt dat Koos toen hij door beschieting bewusteloos was geraakt, toevallig niet in de riemen zat, maar los in de stoel, dat zijn cockpitdak al weg was, en dat hij in een zogenaamde 'straatslag' (een plotselinge 180 graden draai om de lengteas) uit zijn toestel is geslingerd en toen in de lucht is bijgekomen. Hij landde hevig bloedend met een gebroken rechterarm, schotwonden aan zijn been en granaatsplinters in zijn hoofd en linkerschouder, verbrandingen aan de handen en het gezicht. Hij verblijft zes weken in het ziekenhuis en heeft daarna nog een jaar nodig voor revalidatie.

Het wrak van de DXXI nummer 229 van vlieger Koos Roos is te bezichtigen in het: CRASH Luchtoorlog en verzetsmuseum in Fort Aalsmeer.

Ze zullen die tweede dag ook nog twee keer met G1's vanaf Schiphol vliegen en verkenningen uitvoeren met CV'en vanaf het niet gebombardeerde vliegveld Ruigenhoek bij Noordwijkerhout. Dit vliegveld is met behulp van een bitumenpreparaat van donkere lijnen voorzien waardoor het vanuit de lucht bezien leek op een weiland met sloten. Het zal gedurende die dagen niet door de Duitsers worden ontdekt.

De Grebbelinie speelt aan het einde van de 11^e nog geen grote rol in het wikkelen en wegen op het Algemeen Hoofdkwartier, de linie is dan nog nergens in gevaar.

‘De tweede dag spoedt ten einde. Ook nu zijn de verliezen weer niet uitgebleven en dat was trouwens niet te verwachten. Alles bij elkaar genomen hebben wij toch niet te klagen. Koortsachtig gaat men overal aan het werk om het materieel weer zoveel mogelijk vlieggereed te krijgen voor de volgende dag.’

(citaat uit ‘Alarm ... Starten’, Broekmeijer)

12 mei

De derde oorlogsdag zal een cruciale dag worden. In de nacht komt vast te staan dat Nederland vanuit het zuiden niet hoeft te rekenen op hulp van Franse troepen, Engelse bombardementen of landingen vanuit de lucht. Nederland moet het zelf opknappen. De Moerdijkbruggen in het zuiden bij Rotterdam en de Grebbeberg in het oosten bij Wageningen zijn de zwakke punten. Ook bevinden zich er nog restanten van gelande Duitse parachutisten en luchtlandingstroepen binnen de Vesting Holland waar Nederland mee moet afrekenen.

In de vroege morgen van 12 mei komt er een opdracht binnen op Ruigenhoek om vijandelijke troepen gelegen tussen Rotterdam en Delft te bombarderen. In deze regio liggen Duitse en Nederlandse troepen letterlijk gemengd. In een van de oude CV'en die bommen moet gaan gooien, zit Hans Hellendoorn. In een van de ruim 200 kilometer sneller vliegende DXXI's, die ter bescherming mee zullen gaan, zit Henk Sitter.

‘Wanneer de DXXI's op Noordwijkerhout landen, worden zij daar door hun collega's met gejuich begroet. De kerels zijn dolgelukkig dat zij een eigen jager zien. Al heel wat opdrachten hebben zij uitgevoerd, doch steeds zonder jagerbescherming. Zeker zij hebben geluk gehad ... Klokslag half zeven gaat het verband de lucht in. Overal ziet men de resultaten van de oorlog. Vliegtuigwrakken liggen her- en derwaarts verspreid, parachutes bij honderden in de weilanden, terwijl Ypenburg donker en grauw een stille getuigenis is van de hevige strijd, die daar gewoed heeft.

Dan beginnen de CV bemanningen hun werk. Zij zoeken de doelen op, bepalen op hun gemak hun gegevens voor het afwerpen der bommen, cirkelen een keer of zeven op een vijfhonderd meter hoogte boven de doelen en werpen dan één voor één hun bommenlast af. De CV'en voelen zich erg safe, nu zij bescherming in hun nabijheid weten. Onze jachtvliegers zitten evenwel danig in hun rats. Boven de Hoek van Holland zien zij diverse Duitse jagers rondhangen en het mag zeker een wonder genoemd worden, dat deze hen nog niet in de gaten hebben ... De CV'en voeren alles secuur uit en haasten zich niet. De DXXI's vliegen heen en weer, zich plaatsend tussen de in de verte rondvliegende Messerschmitt's en hun collega's. De uitvoering van de opdracht lijkt hen een eeuwigheid te duren. Eindelijk zijn de CV'en klaar en ongestoord gaan zij terug ...'

(citaat uit ‘Alarm ... Starten’, Broekmeijer)

Tijdens het schrijven van deze regels, op 26 juni 2009, wisten Sitter en Hellendoorn nog niet dat ze tijdens deze missie op een paar honderd meter van elkaar hadden gevlogen. Henk Sitter heeft bij het afnemen van het interview in 2006 deze missie wel gememoreerd: ‘En daar ging het vliegtuigje weer, weer een bommetje en dan weer een bochtje en dan weer een bommetje, en weer een bochtje... Weet u wel hoe lang dat duurt? Zo'n bochtje!’

Iets later op de dag zullen ook de CX'en uit Bergen weer in actie komen. Zij hebben een tweeledige opdracht. Onder bescherming vliegen ze naar het Feyenoordstadion en naar Waalhaven. Bij het stadion zijn volgens berichten de Duisters bezig om op het grote parkeerterrein een vliegveld aan te leggen en op Waalhaven bevinden zich nog steeds Duitse troepen die een bedreiging vanuit het zuiden vormen. Beide doelen moeten worden gebombardeerd.

Bij de beschrijving van deze actie komt duidelijk aan het licht dat er van de oorspronkelijke plannen bijna niets, maar uiteindelijk door improvisatie, toch weer van alles, terecht komt.



‘De zes CX’n zullen worden beschermd door drie G1 jachtkruisers van Schiphol en zes jagers van Buiksloot (...) Reeds voor den aanvang der vlucht werd het succes echter in de waagschaal gesteld door het uitvallen van twee CX’en, der voor het stadion bestemde escadrille in den start, ten gevolge van plotseling zich openbarende gebreken aan motor en toestel. Nog weer een andere complicatie deed zich voor boven Schiphol toen de jachtkruisers bij het verschijnen der CX’en niet opstegen. Tijd om het blijkbaar bestaande misverstand op te lossen was er niet en zoo vlogen de vier CX’en en de zes DXXI’s die zich hadden aangesloten door naar Rotterdam.’

(citaat uit: ‘Nederlands vliegers in het vuur’ C.C. Küpfer, 1946)

Achteraf en van de grond af geredeneerd was het heel simpel geweest. Van de drie die naar Waalhaven moesten, moest er zich één bij de Feyenoordse expeditie voegen, zodat er twee groepjes van twee zouden zijn, terwijl de zes jagers zich in twee gedeeltes van drie moesten splitsen om de bescherming van de beiden groepjes op zich te nemen. Om zoiets even in de lucht te regelen, zonder radio, is een heel ander verhaal.

Küpfer: ‘Des te meer eer voor de betrokkenen bestuurders, dat zij de handigheid en het inzicht bleken te bezitten om de gewenschte maatregelen op eigen initiatief te nemen.’

Küpfer vervolgt: ‘De beide aanvallen slaagden volkomen. Na hun bommen van ongeveer 300 m. hoogte te hebben afgeworpen, doken de verkenners op hun doelen, den zich vertoonenden vijand onder mitrailleurvuur nemende, in dit laatste deel der actie namen de jagers krachtig aandeel.’

Aan deze actie is deelgenomen door dubbeldekker CX met nummer 713. Voorin zit Pleij, achterin zit Lewis. Over de vliegercapaciteiten van de eerste geeft Lewis hoog op, ‘maar Kool was ook goed’.

De oorlog neemt op deze dag een wending. Een wending die, hoe kan het ook anders, ongunstig uitpakt voor de Nederlandse strijdkrachten.

Om 16.45 uur bereiken Duitse tankeenheden de Moerdijkbruggen. Op de Grebbeberg is de toestand onzeker. Alles zal daar afhangen van de tegenaanval die voor de volgende dag gepland staat.

In de nacht gaat het codewoord Irene uit, het sein voor de vernietiging van de olievoorraden in Pernis. Prins Bernard, prinses Juliana en hun twee kinderen zijn die avond via IJmuiden naar Engeland vertrokken. Het vertrek van de koningin is op 12 mei ook al onderwerp van gesprek tussen Winkelman en het kabinet, maar nog niet noodzakelijk bevonden. Het wordt wellicht tijd daarop terug te komen.

13 mei

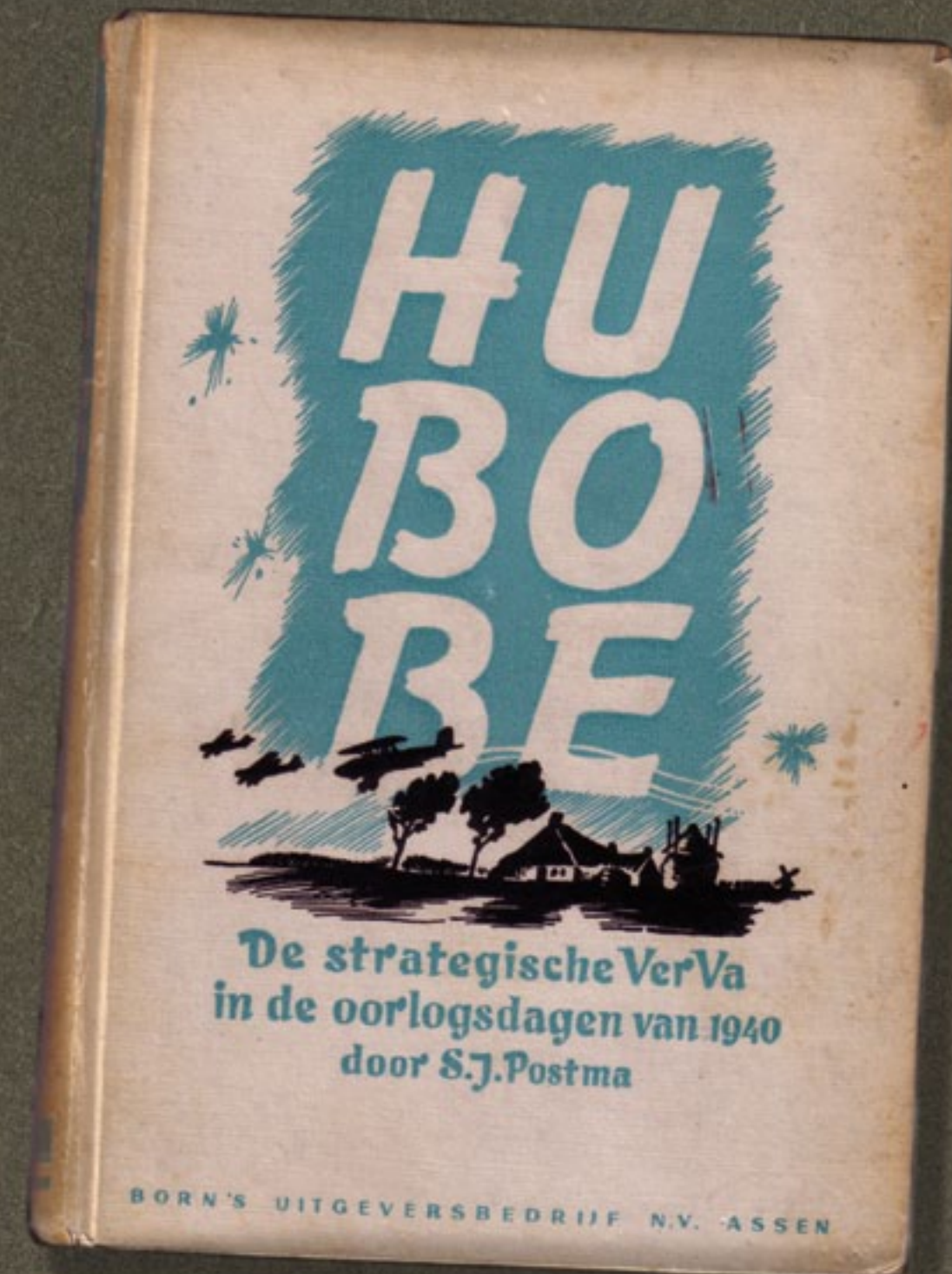
Kort na middernacht ontvangen de dubbeldekkers te Bergen de eerste opdracht van die dag. De CX’en moeten Duitse artillerieopstellingen bombarderen in de omgeving Wageningen. De jongens op de Grebbeberg houden het niet meer. De vlucht van zes CX’en zal begeleid worden door vijf DXXI’s van het vliegveld Buiksloot.

‘Na de bespreking, proberen we de uren voor de start slapende door te brengen, wat ons slechts ten dele gelukt, ondanks de voorafgegane vermoeiende dagen.

Het is veeleer een opluchting, wanneer de tijd van vertrek is aangebroken. Het veld ligt vaag grijs in de ochtendschemering, als we starten.

Direct na het loskomen houden we het toestel gedrukt; we vliegen tussen de boerderijen door. Hu-Bo-Be!

Zo passeren we de hoge fabrieksgebouwen van Zaanstreek; reeds doemen de, nu voor ons hoog lijkende, kranen in de Amsterdamse havens op ... Oostzaan ... Buiksloot. De DXXI’s staan reeds te draaien en wanneer we de rand van het terreintje zijn genaderd starten de kisten. Even later zitten ze schuin achter ons; alles verloopt uitstekend volgens programma. Ten Westen van Weesp vliëgend, zien we boven ons vijandelijke toestellen. Dank zij ons systeem worden we niet opgemerkt, rustig maar snel gaat het naar het doel. Een man op een seinwachterhuisje zwaait geestdriftig naar de Nederlandse kisten, die toch nog schijnen te bestaan.



*Hu Bo Be betekent
Huisje Boompje
Beestje, wat
neer komt op zo
laag mogelijk vliegen.*

Met een boog vliegen we om Utrecht heen, volgen nagenoeg de Kromme Rijn en daarna de Rijn bezuiden Amerongen.

Ten Noorden van ons ligt de Utrechtse heuvelrug, die van mij uit de lucht nog nooit zo hoog heeft toegeschenen.

Boven ons strekt zich een effen grijs wolkendek uit, waar boven, naar pas later bleek, zich vele vijandelijke jagers ophielden.

Plotseling, voor de toeschouwer op de grond komen we van achter de Grebbeberg te voorschijn en beginnen te stijgen naar ongeveer driehonderd meter (...)

Nog enige ogenblikken, dan zijn we boven het doel van onze vlucht, de bossen van Wageningen.

Snel overzie ik het escadrille, het verband blijft goed gehandhaafd, de waarnemers zijn druk in de weer (...)

Onverwachts bewegen zich vanaf de grond talrijke vurige strepen naar ons toe, we worden beschoten met luchtdoelgeschut en mitrailleurs.

Rustig gaan we door, nu terugkeren, terwijl we vlak boven ons doel zitten, is toch al te gek.

Op hun beurt zenden onze jagers talrijke vurige strepen naar de bossen onder ons, bijna gelijktijdig met de bommen die de waarnemers nu laten vallen.

Telkens wanneer er een ontploft, krijgt mijn toestel een behoorlijke tik, zweven we even boven onze stoeltjes.

Grote vlammen schieten op vele plaatsen uit het bos omhoog, gevolgd door wolken aarde. Het is raak geweest, we worden niet meer beschoten, en

wanneer we laag over de heuvels richting Zeist weg vliegen, stijgen achter ons groten rookwolken uit het brandend bos omhoog. (...)

Over de Loosdrechtse plassen, Diemen, Buiksloot, waar de jagers landen, en het Alkmaardermeer, gaan we terug naar Bergen, waar we met vreugde worden ontvangen.'

(Citaat uit: *Hu Bo Be* van S.J. Postma, 1945)

Om 04.52 uur zijn de jagers weer terug op Buiksloot. De CX'en vliegen het traject Buiksloot-Bergen daarna zonder jagerescorte. Veel rust zullen de mannen van Bergen niet krijgen want niet veel later klinkt er weer een noodkreet van de Grebbeberg. Ze smeken om herhaling van het

bombardement. De mannen zijn vermoeid, de kisten overwerkt en gehavend en nu de Duitsers gewaarschuwd zijn, zal deze vlucht nog gevaarlijker zijn dan de eerste.

'Alleen vrijwilligers voor deze opdracht.', schrijft Broekmeijer.

'Lang behoeft evenwel de kapitein niet op namen te wachten, allen geven zich zonder te aarzelen op, hoewel we beseffen dat nu meer dan te voren, een opdracht zal worden uitgevoerd met inzet van ons leven.', schrijft Postma.

Lewis herinnert zich dat ze op appèl moesten komen.

'Raar, want appèl daar deden we niet aan, net zoals marcheren, hebben we ook nooit geleerd, hoefden wij niet. Maar ja, nou goed, ik geloof dat A-Tjak en ik als eerste gingen of zoiets, maar iedereen deed een stap naar voren, het was geen probleem hoor.'

Henk Sitter is op deze tweede missie één van de vijf DXXI's die meevliegt. Omstreeks 11.34 uur verschijnen er vier CX'en boven Buiksloot.

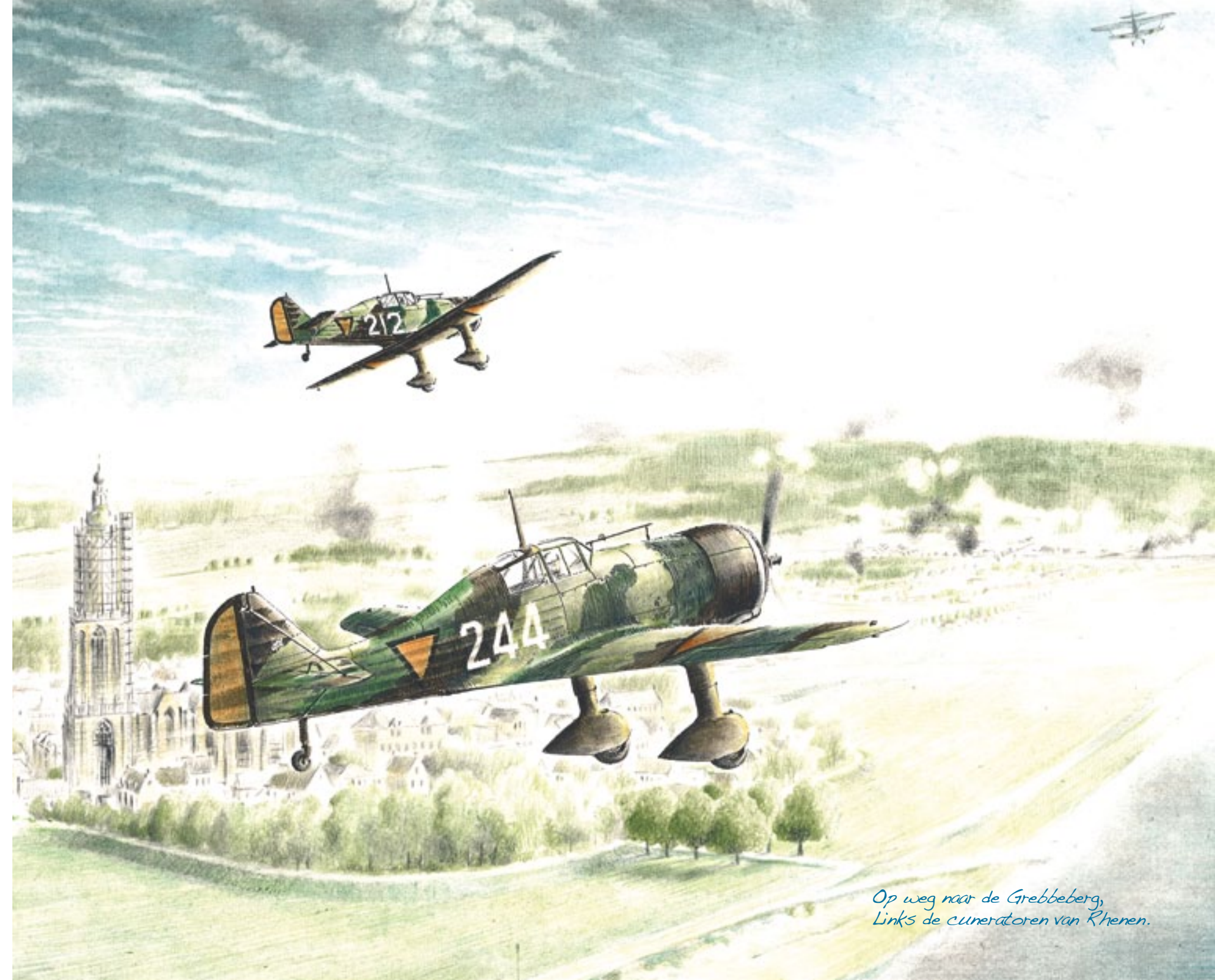
Postma: 'Deze keer vlieg ik het eerste toestel van het escadrille; we besluiten dezelfde weg te nemen als de eerste keer, daar deze het meest verrassend werkt en verrassing is het enige middel voor ons, dat nog kans van slagen heeft. Langer dan gewoonlijk is de handdruk van onzen commandant, dieper in ons gemoed trilt de Hubobé-roep van de mannen, die ons de weg naar het veld zien aftaxiën. (...)

Grote rookwolken stijgen boven de heuvelrand omhoog, richting Amersfoort en richting Wageningen. Wanneer we beoosten Wijk bij Duurstede de Rijn naderen, zien we de oorsprong van de laatstgenoemde rookwolken.

Het is Rhenen dat brandt. Temidden van een vuurgloed, rossig gekleurde vlammen en rookwolken, instortende huizen, staat de Cuneratoren nog ongeschonden.'

Lewis herinnert zich dat deze juist 'wel' al in brand stond, maar ook herinnert hij zich dat er meer weerstand vanaf de grond is dan bij de eerste vlucht: 'het flak lag goed'. Precies zoals Postma het omschrijft:

'Bij deze plaats gekomen beginnen we te klimmen. Duidelijk zijn de bezette stellingen op de Grebbeberg en in de loopgraven in de vlakke er voor te



onderscheiden.(...) De snelle DXXI-ers duiken onophoudelijk naar beneden, de vijand met hun mitrailleurs onder vuur nemend.

Dan even onverwachts als we boven de vijand zijn gekomen, neemt hij ons onder vuur.

Rondom maar hoofdzakelijk vóór ons, lichtflitsen van ontploffende granaten, onmiddellijk gevolgd door donzige witte of zwarte wolkjes; de hoogte van het vijandelijk luchtafweer is uitstekend; de snelheid is evenwel, gelukkig voor ons, te hoog ingeschat ...

Rustig werkt mijn waarnemer met de bommenrichtkijker, rustig houd ik mijn toestel op de goede hoogte, blijf ik met constante snelheid vliegen.

De wolkjes komen steeds dichterbij haast zou ik ze kunnen grijpen.

Een tikje op mijn schouder, mijn waarnemer waarschuwt, hij laat de bommen vallen. Ik kan het zien, want kort na elkander verdwijnen de puntjes van de bommen, die een eindje voor de rand van de ondervleugel uitsteken. De kisten links en rechts van mij hebben eveneens hun last afgeworpen, grote opspattende modderwolken geven de plaats van de inslag aan. Ik duw mijn stuurknuppel naar voren, het toestel duikt, een druk op de handle, mijn voormitrailleur begint te ratelen.

Een vuurstreep, veroorzaakt door de lichtspoormunitie, beweegt zich naar de aarde en speelt langs de loopgraven. Ik ontdek een opstelling van luchtafweer, een duwtje tegen mijn voetenstuur, een tikje links tegen mijn knuppel, de vuurstraal eindigt in de batterij ...

Dan wordt het tijd, dat we terug gaan, er moet ook nog munitie overblijven voor de terugtocht.

Ik trek op uit een laatste duik, een schok, mijn toestel wordt opgetild.

Meteen slaat een stroom fijne druppeltjes mij in het gezicht. Benzine:

mijn motor sputtert. Even kijk ik om, mijn waarnemer staat haast rechtop, en beduidt dat hem niks mankeert, hij neemt zelfs foto's.

Een blik op het instrumentenbord, geen ernstige afwijking.'

Alle CX'en en DXXI's bereiken die dag veilig hun vliegvelden.

Bij de Fokkers TV van de bombardeergroep is er op de 13^e nog maar één machine over, nr. 856.

De Grebbeberg is het zwakke punt in het oosten, het andere grote gevaar ligt in het Zuid-Westen onder Dordrecht bij de Moerdijkbruggen. Deze zijn in handen van de Duitse paratroepen. Als Nederland de Vesting Holland wil behouden, dan mag de Duitse tankdivisie die daar inmiddels is gearriveerd er niet overheen. De brug moet kapot. De laatst overgebleven TV wordt voorzien van twee bommen van ieder 300 kilo. De bommenwerper krijgt bescherming van twee Fokkers GI, gevlogen door Bodo Sandberg en Paul Schoute. Gerard Ruygrok en Willem Anceaux bemannen de TV. De Moerdijkbrug is voor de Duitsers van groot strategisch belang, het lucht-ruim erboven zal zwaar bewaakt zijn.

In de zomer van 1940 vertrouwt Ruygrok zijn herinnering omtrent die morgen aan het papier toe:

'Willem Anceaux en ik wachtten op de commandopost op het startbevel. In het volgende uur heb ik mij op de dood voorbereid en was er volkomen mee verzoend. Willem en ik waren vastbesloten om, als het toch moest, onszelf zo duur mogelijk te verkopen. Zulke ogenblikken kosten je tien jaar van je leven. Je voelde je ook werkelijk tien jaar ouder worden.

Even later hebben Bennie Swagerman en Piet Wildschut de kapitein terzijde genomen en hem gevraagd de eerstvolgende twee opdrachten te mogen hebben. De kapitein was geroerd en heeft Bennie naar mij verwezen. Hij staat nog voor me die prachtkerel, doodgewoon vragend of hij in mijn plaats mocht gaan.'

Als Ruygrok in eerste instantie niet op dit voorstel ingaat, wijst Swagerman erop dat hij zelf geen vrouw heeft die om hem zou treuren, en dat hij Gerard, wel getrouwd, zijn 'Tonie' nu nog had.

"Laat mij in jouw plaats gaan". Tegenover zoveel ware vriendschap kon ik mijn tranen niet meer in bedwang houden. De kapitein kwam erbij en raadde mij aan mijn eergevoel er buiten te laten. Ik mocht het aanbod aannemen. En ik nam het aan. Hij kwam deze keer niet terug. Twee van zijn vele vrienden begeleiden hem in GI's. Bodo Sandberg en Paultje Schoute. Slechts Bodo heeft ons, totaal kapot, het droevige verhaal kunnen doen.'



Neerschieten van de laatste Fokker TV boven de Noord bij Ridderkerk. TV 856 met waarnemer Swagerman, vliegers Anceaux en Douwes Dekker, telegrafist Riemsdijk en schutter Wijnstra.



De Vlucht

Hun ervaring leert de drie partijen dat ze laag over de grond naar Dordrecht moeten vliegen. Bij het doel klimt de TV tot 1.000 meter. Het doel is lang en smal en moeilijk te treffen. Daar gaat de eerste bom. Hij ontploft in het water op ongeveer vijftig meter naast de brug. Boven Brabant draait de 856 om en vliegt opnieuw op de brug aan. De afwerpgegevens worden gecorrigeerd. Dan giert de tweede bom omlaag en slaat vlak naast een peiler in het water ... maar ontploft niet. De TV duikt omlaag om zich aan het oog van vijandelijke jagers te onttrekken. Deze hebben hem echter al ontdekt. De GI's spiralen prompt omhoog, teneinde een positie in te nemen tussen de 856 en de vijand. De Messerschmitts 109 splitsen zich in drie groepen. De derde groep valt de TV recht van achteren aan. De boordschutter doet wat hij kan. De overmacht is te groot. Doorzeefd met twee-cm-granaten slaat de 856 bij Ridderkerk brandend te pletter, alle inzittenden komen om het leven.

Waarnemer Ben Swagerman heeft hiermee zijn vierde vlucht gemaakt. Op de eerste dag is hij tijdens zijn tweede opdracht afgeschoten boven zee. Hij heeft zich zwemmend weten te redden. Later heeft hij ook deelgenomen aan een riskant bombardement op de bruggen van Rotterdam. Postuum wordt hem de Militaire Willemsorde toegekend. Op 3 mei 1946 wordt er uit het huwelijk van Gerard en Toine Ruygrok een zoon geboren die ze Ben noemen. Deze traditie zet Ben Ruygrok in 1987 voort. Ook hij noemt zijn zoon Ben.

De tegenaanval op de Grebbeberg is die middag mislukt, het veldleger moet zich die nacht terugtrekken naar de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Minister van Defensie Dijkhoorn herhaalt de eerder gegeven richtlijn: de strijd doorzetten. De overgave dient echter te worden aangeboden zodra weerstand doelloos en nutteloos wordt. Naar Winkelmans ideeën hierover valt slechts te gissen.

14 mei

'Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt ... In Holland is het gelukt, de bres in de Grebbelinie Zuid-Oost van Amersfoort te verwijderen en in de richting van Utrecht veld te winnen. Andere strijdkrachten werden van het Zuiden uit in de vesting Holland geleid, waarin onze troepen na de vernietiging van een vijandelijke groep strijdkrachten tot Rotterdam zijn doorgestooten. Verder Zuidelijk drongen onze troepen over Breda door naar de monding der Schelde. Rozendaal werd genomen.'

Propagandistisch of niet, de situatie is wel hopeloos. Toch zal er die ochtend weer gehergroepeerd en gevlogen worden.

Een Duitse aanval vanuit Friesland of een landing op de Noord-Hollandse kust is niet denkbeeldig, waardoor verplaatsing van de Nederlandse CX'en vanuit Bergen naar het nog steeds niet ontdekte vliegveld Ruigenhoek bij Noordwijkerhout noodzakelijk is. De GI's en de DXXI's die nog resten, worden van Buiksloot overgevlogen naar Schiphol. Henk Sitter is een van vijf resterende piloten die daarvandaan opstijgen om de terugtocht van het veldleger te dekken. Molenaar schrijft hierover dat de jachtvliegers hierdoor enigszins verbaasd en ontnuchterd waren: *'Hoe vaak was niet verkondigd, dat het veldleger in deze stelling die door uitgestrekte inundaties werd gedekt het maandenlang zou kunnen uithouden.'* Henk Sitter herinnert zich tijdens het interview in 2006 dit gevoel van verbazing of ontnuchtering niet meer. Wat hij nog wel weet, is dat hij op de terugweg motorpech krijgt en zijn kist bij Vleuten aan de grond weet te krijgen. Hij had zich heel moe gevoeld, het was zijn zesde en laatste oorlogs-vlucht geweest.

De CX'en krijgen rond het middaguur hun laatste missie.

Küpfer schrijft: *'Voor de uitvoering werden vrijwilligers gevraagd. Tot tweemaal toe stootten de CX's op vijandelijke colonnes, die een heftig vuur openden.'*

Van één der toestellen werd de olietank lek geschoten, de waarnemer kreeg een scherf in het been. De andere CX, bemand door personeel van de IIIe verkenningsgroep, keerde niet terug.’

Het vliegtuig dat die dag om 12:15 uur is opgestegen, keert niet terug. Het is de laatste vlucht geweest van onze militaire luchtvaart. Op exact hetzelfde tijdstip vraagt Winkelman aan de Duitsers een nieuw ultimatum omdat er onduidelijkheid is aangaande het overgavedocument. Twee Duitse esquadriles bommenwerpers zijn dan echter al onderweg naar Rotterdam. Eén daarvan zal de vuurpijl waarmee de Duitsers de aanval op de valreep nog proberen te keren, niet zien. Omstreeks 13:30 uur vallen de eerste bommen op Rotterdam.

Kort na de capitulatie krijgt het ‘wapen der militaire luchtvaart’ de Militaire Willemsorde toegekend:

‘Overwegende, dat het wapen der militaire luchtvaart, voor zover betreft het luchtwapen, met grote moed en zelfopoffering zijn taak heeft volbracht, door zonder te letten op aantal en hoedanigheid der vijandelijke vliegtuigen, zonder de minste aarzeling aan te vallen, waar zich daartoe de gelegenheid voordeed; overwegende voorts, dat ook het niet-strijdende gedeelte der militaire luchtvaart onder de moeilijkst denkbare omstandigheden, zowel op de vliegvelden als daarbuiten, ten volle heeft voldaan aan het devies “Moed, Beleid en Trouw”’

Van de in totaal aan Nederlandse kant ingezette 125 vliegtuigen zijn er zestig verloren gegaan. Van de ongeveer duizend die aan Duitse kant zijn ingezet, komt het verlies op 465 toestellen. Het grootste deel daarvan komt voor rekening van het Nederlands afweergeschut. Het aantal gesneuvelde vliegers aan Nederlandse kant is negenendertig. Van de kant van de Luftwaffe bestaan er nog geen vaste gegevens.





De mannen

Jan Linzel

Henk Sitter

Guus Kiel

Hans Hellendoorn

Herman John Vermeulen

Dick Lewis





Jan Linzel (geb. 1915)

jachtvlieger Fokker DXXI.

Jan Linzel

Als Jan Linzel op die tiende mei gewond raakt, is daarmee de oorlog voor hem nog zeker niet voorbij. Op de 24 juni verlaat hij, lopend met een stok, het ziekenhuis van Delft en verblijft hij enige tijd bij familie in Voorburg waar hij zal herstellen. Hij wordt net als vele anderen voorlopig niet in krijgsgevangenschap afgevoerd.

Jan wil niets liever dan doorvechten en zal zich al snel, net als andere vliegers die het overleefd hadden, over de eerste vluchtpogingen uit het bezette Nederland beraden. Dit vluchten was niet zonder gevaar, getuige de doodvonnissen die uitgesproken worden voor dergelijke pogingen tegen de vliegers Carel Steensma en Boy Ruijs de Perez.

In juli 1941 onderneemt Jan zijn eerste poging, die strandt in Vichy Frankrijk, waar hij geen mogelijkheid ziet om verder te komen dan een vluchtelingentehuis voor Nederlanders. Hij beseft dat voor een tweede poging meer voorbereiding en meer contacten nodig zijn en keert terug naar Nederland.

In april 1943 probeert hij het opnieuw samen met drie anderen, twee Joodse broers en een Joodse fabrikantenzoon. Voorzien van de juiste papieren om in Frankrijk te komen, neemt Jan op verzoek van het verzet een pen mee gevuld met microfiches met informatie. Vanuit Frankrijk bereiken ze na wilde achtervolgingen en avonturen uiteindelijk Zwitserland, waar ze direct worden ingerekend door de autoriteiten. Van hier uit hoopt Jan met hulp van de Nederlandse autoriteiten naar Groot-Brittannië te kunnen ontkomen. De hulp stelt, net als hij later ook in Spanje zal ondervinden, niet veel voor. Bovendien wordt in die periode onbezet Frankrijk door de Duitsers bezet en ziet hij zijn weg naar Spanje afgesneden. Hij wordt genoodzaakt te ontsnappen.

Samen met een andere Nederlander trekt hij door bezet Frankrijk en weet hij uiteindelijk, geholpen door het Franse verzet, over de Pyreneeën naar Spanje te komen. Na een avontuurlijke tocht met allerlei tegenslagen, waarbij hij de nodige Spaanse gevangenen van binnen te zien krijgt,

bereikt hij in mei 1943 Lissabon. Vandaar uit weet hij met de KLM in juni naar Groot-Brittannië uit te wijken, waar hij erin slaagt uiteindelijk bij de RAF te komen.

Jan Linzel wordt ingedeeld bij het 33^{ste} squadron van de RAF en zal vanaf september 1944 tot het eind van de oorlog nog 98 missies vliegen, waarbij vooral gronddoelen worden aanvallen: Duitse voertuigen, treinen, maar ook schepen. Het waren gevaarlijke operaties. ‘Ik vergeet nooit meer de “rode regen”, zegt hij peinzend, waarmee hij doelt op het lichtere luchtafweergeschut waarmee ze bij hun duikaanvallen te maken kregen. Hij wordt meerdere keren geraakt.

Ooit riep een Canadese piloot die naast hem vloog en de schade aan de kist opnam: ‘*Very nice, I can look right through it.*’

‘Op de grond bleek dat de kabels van mijn hoogteroeren waren doorgeschoten op één draadje na. Was dat draadje er niet geweest dan was ik in een duik gekomen waar ik nooit meer uit was gekomen’, vertelt Jan. ‘Maar ja een beetje geluk moet je hebben.’

Jan is na de oorlog blijven dienen bij de Koninklijke Luchtmacht. Hij zou een van de eerste Nederlandse piloten worden die op de eerste straaljager, de Meteor, zouden vliegen. Later werd hij basiscommandant op het door hem zo geliefde Vlieland. Tegenwoordig woont hij samen met zijn vrouw Marianne in het prachtige Glengarrif in Ierland.

Ooit had zijn vader bij het bekijken van een vliegshow tegen de kleine Jan gezegd; ‘Is dat niet wat voor jou, zo’n klein vliegtuigje?’ Het had hem nooit meer losgelaten en hij wilde niets anders dan de vliegerij in. Maar dat hij ooit nog in het beroemdste vliegtuig van de Tweede Wereldoorlog, de Spitfire zou zitten, had hij toen ook niet kunnen vermoeden.



Henk Sitter (geb. 1917)

jachtvlieger Fokker DXXI.

Henk Sitter

Henk Sitter groeit op in het vooroorlogse Amsterdam, een stad nog zonder auto's. Bij Amsterdamse jochies hoort Amsterdamse rottigheid, en Henkie is daarop geen uitzondering. Hij herinnert zich de vele vechtpartijen ('mot je een drijver?') en zijn problemen met school, maar ook de schoonheid en de eigenaardigheden van zijn stad.

Zo heeft hij nog steeds een heel helder beeld van de grote Joodse gemeenschap uit die dagen die hij omschrijft hij als *zeer charmant*. Henks vader is een man die er alles aan doet om hogerop te komen. Van smid klimt hij op tot een soort werktuigbouwkundige bij de firma Spijker. Een mooie sprong voorwaarts, maar geld voor de door Henk gewenste studie in Wageningen is er niet. Zijn hbs-diploma maakt wel de weg vrij voor een opleiding bij de militaire Luchtvaart.

Henk denkt met veel genoegen terug aan zijn opleiding en roemt vooral de manier waarop er leiding werd gegeven. Aan de ene kant was daar de strenge discipline, uiterst belangrijk voor 'het formatie houden'. Aan de andere kant waren er het menselijke gezicht en vooral de humor. Als Henk op een dag komt opdraven omdat de commandant heeft aangekondigd dat er aanstonds een belangrijke 'oefening op de kaart' wordt gegeven, blijkt het om een 'potje bridge' te gaan.

Van alle geïnterviewden is Henk Sitter de man die in de meidagen de meeste vluchten zal maken, en het minste zal slapen. Bij het aanzien van Henks vermoeide gelaat tracht zijn kapitein vergeefs – 'laat mij maar even Henkie' – een vlucht van hem over te nemen. Het verzoek wordt van hogerhand geweigerd. Op zijn laatste vlucht op 14 mei, op de terugweg van de Grebbeberg, krijgt hij motorpech en weet hij een noodlanding te maken tussen Vleuten en Breukelen.

Snel daarna volgt de capitulatie en wordt hij gevangen gezet in respectievelijk Schoorl, Badhoevedorp en Zeist. Toen was het voor Henk 'zo'n beetje welletjes' en heeft hij naar eigen zeggen 'eigenlijk de benen genomen.' Hij gaat aan de slag bij de Heidemaatschappij totdat hij als gewezen militair

opnieuw wordt opgepakt. In februari 1943, twee dagen nadat hij getrouwd is, wordt hij afgevoerd naar het krijgsgevangenkamp Stanislau Stalag 371 in Polen.

'De Russen, waarvan we er een aantal als "oppasser" kregen toegewezen waren levende skeletten. Zij werden door de Duitsers domweg dood-gehongerd. Wij maakten dan een bordje gort, met wat we van huis hadden opgestuurd gekregen en dan riepen we "Iwan, kom zitten en eten"'. Je zag dan zijn buik opzwellen en de tranen liepen hem dan over de wangen. Henk wordt in het voorjaar van 1945 door de Russen bevrijd, om in mei 1945 terug te keren in Nederland.

Henk stapt over van Defensie naar Rijkswaterstaat. Hij wordt als inspecteur belast met de uitvoeringen van de bepalingen van de luchtvaartwet bij de totstandkoming van luchtvaartterreinen. Als directeur van de directie Luchtvaartterreinen Rijksluchtvaartdienst gaat hij met pensioen. De meidagen en zijn gevangenschap in Polen hebben op hem, naar eigen zeggen, een behoorlijke emotionele wissel getrokken. De herinneringen aan deze gebeurtenissen houden hem tot op de dag van vandaag bezig.



Guus Kiel (geb. 1913)

jachtvlieger Fokker DXXI.

Guus Kiel

Al in de jaren twintig verhuist het kunstenaarsgezin Kiel van Nederland naar Duitsland. Guus herinnert zich het 'open huis' en de liberale sfeer waarin hij als kind opgroeit in de buurt van München. Zijn vader is kunstschilder en iedereen komt er over de vloer. Ook Ernst Udet, ex-Eerste Wereldoorlogvlieger, die eenenzestig overwinningen op zijn naam heeft staan, stuntpiloot is, in films speelt, en op dat moment één van de populairste naoorlogse helden van Duitsland.

'Udet', vertelt Guus, 'is degene die mij naar Nederland heeft teruggestuurd met de boodschap: "ga maar vliegen, ga bij de luchtmacht"'. Mijn vader had het financieel moeilijk en we waren met veel kinderen. Ik wilde daar niet nog in de weg blijven staan en heb toen met mijn broer besloten om naar Nederland terug te keren en me te melden bij de luchtmacht.'

Van de keuring weet Guus zich vooral het onderdeel 1500 meter hardlopen te herinneren.

'Nadat ik was gefinisht, werd ik in een gebouwtje naast de finish onderzocht door een arts. Toen ik na de controle weer naar buiten ging, kwam nummer twee over de lijn. Dat zit wel goed dacht ik.' Behalve dat Guus op de 1500 meter later ook nog kampioen van Nederland zou worden, werd hij ook goedgekeurd.

Na zijn crash die volgt op zijn avontuur in de morgen van de 10^e mei, wordt Guus naar een hospitaal gebracht waar hij tot na de capitulatie zal worden verpleegd. Alles kwam daar binnen, ook veel gewonde Duitsers. 'Daar lag de één om zijn moeder te schreeuwen en een stervend jong van 17 zat te beweren dat zij gewonnen hadden, dat was niet vol te houden.' Nog niet hersteld van zijn verwondingen, neemt hij de benen en gaat hij op zoek naar de plek waar zijn eenheid tot de demobilisatie was ingekwartierd. Daar werd hij vol ongeloof ontvangen. Al zijn vrienden hadden tot dan toe gedacht dat Guus ergens bij Rotterdam was neergestort en daarbij omgekomen.

Financieel geholpen door zijn commandant Boy Ruys de Perez opent Guus op 24 december 1940 in Amsterdam op de hoek van de Leidsedwarsstraat en het Leidseplein de bar 'De Vliegende Hollander', een lang gekoesterde wens. Met gedemobiliseerde piloten achter de bar, in de bediening en achter de kassa, een propeller en een schilderij met een afbeelding van de Fokker DXXI aan de muur wordt 'De vliegende Hollander' al gauw verbasterd tot 'De Vlieg'.

Bekende namen van de Nederlandse vliegerij zoals Plesman, de latere Engelandvaarder Jan Linzel en de verzetsheld Gerben Sonderman zijn dan geregeld te vinden in het café. Het café word een doorn in de ogen van de Duitse bezetter.

Wanneer er een bomaanslag wordt gepleegd op een nazi-boekwinkel en de Duitsers vermoeden dat dit gepland werd vanuit 'De Vlieg', weet Guus zich er onderuit te praten. Zelfs de weigering om bordjes te plaatsen met 'Joden niet gewenst', en het daarop volgende bezoek van twaalf man van de WA (de knokploeg van de NSB) weet hij, door listig optreden, nog net niet op een veldslag te laten uitdraaien. Als echter de ex-vliegers Leegstra en Vos onder de ogen van de Duitsers een in beslag genomen GI-vliegtuig inpikken waarmee ze naar Engeland vliegen, is de maat vol. Guus wordt gearresteerd en de intussen beroemd geworden bar wordt gesloten. De drankvoorraad en het interieur worden als 'Liebesgaben aus Holland' naar Duitsland versleept.

Na de oorlog zal Guus Kiel terugkeren in de horeca. Chalet Wippselberg en restaurant 'de Woeste Hoeve' hebben jarenlang onder zijn leiding gedraaid. Tijdens de filmopnames in 2006 in het Luchtmachtmuseum te Soesterberg, waarbij Guus wordt verzocht in z'n oude DXXI te stappen, ziet de cameraman dat de ruimte tussen de trap en de cockpit voor een mens veel te groot is om met één stap te overbruggen. Meteen wordt er om een andere trap verzocht die tegen de kist áán kan worden gezet. Guus heeft van deze hele commotie niets meegekregen en is vast in de cockpit gaan zitten.



Hans Hellendoorn (geb. 1911)

waarnemer, boordschutter Fokker CV.

Hans Hellendoorn

Hans Hellendoorn, de jongste van de zes geïnterviewden, wordt als zoon van een marineofficier geboren in Den Helder op een steenworp afstand van de marinehaven. Opgroeien zou hij echter in het voormalig Nederlands-Indië. In de jaren twintig keert het gezin terug.

Nadat hij midden jaren dertig een aanvang maakt met zijn studie, besluit hij in 1937 om vervroegd de dienst in te gaan. Hij komt terecht bij de ‘School Reserve Officieren Infanterie’ in Kampen. Na enkele weken ‘door de heide tijgeren met de infanterie’ hoort hij dat er enkele plaatsen vrij zijn bij de opleiding reserve-officier waarnemer te Soesterberg. Op 18 december 1938 rondt hij de opleiding af en na een korte periode van verlof wordt hij in april 1939 bij de voormobilisatie alweer opgeroepen. Tot aan de meidagen zijn het genoeglijke tijden, herinnert hij zich. ‘Gestationeerd op het landelijke Gilze Rijen bij Tilburg hebben wij het vliegen in de open kisten als iets heerlijks ervaren. De opdrachten, zoals de oefeningen met de luchtwacht, gaven ons de mogelijkheid om uren boven het prachtige Brabantse land te vliegen. Ook was de soldij lang niet slecht vergeleken met wat anderen in deze crisistijd te besteden hadden.’ Het werken met fotoapparatuur herinnert hij zich als ‘een prachtige bezigheid’.

Na de capitulatie en een korte periode van krijgsgevangenschap probeert hij zijn studie tot biochemicus weer op te pakken. In deze nieuwe omgeving krijgt hij al snel te maken met medestudenten die zich niet bij de capitulatie kunnen neerleggen. Hij raakt meer en meer betrokken bij deze club en begint spoedig, als een eerste aanzet, met het ‘kalken van leuzen’ tegen de bezetter. Hij duikt steeds dieper in het verzet en ervaart onder andere dat zijn vooroorlogse officierservaring goed van pas komt wanneer hij illegale schietsessies organiseert. Daarnaast houdt hij zich bezig met het inlichtingenwerk. Als een van de belangrijkste wapenfeiten noemt hij het doorspelen van de Duitse code die werd gebruikt om hun kustvaarderskonvooien langs de bezette kusten van Europa te loodsen. Het doorgeven van de code betekende voor de geallieerden dat zij deze konvooien bij

verassing konden onderscheppen. In de laatste periode van de bezetting klimt hij op tot commandant van de Binnenlandse Strijdkrachten ‘groep De Bilt’. Veel van de mannen en de vrouwen die hij in deze jaren leert kennen, zouden de bevrijding niet mee maken. Hans Hellendoorn heeft voor zijn verzetwerk het *Verzetshedenkingskruis* uitgereikt gekregen.

Na de oorlog slaagt hij er in om zijn studie tot biochemicus af te ronden. Hij gaat aan de slag als klinisch chemicus bij het Kankerinstituut in Amsterdam. Later is hij, tot zijn pensioen, werkzaam bij het voormalig Rooms Katholiek Ziekenhuis te Groningen. Hans Hellendoorn is als voorzitter van de ‘Oud Soesterbergers’ nog steeds zeer actief. Recent is zijn succesrijke inspanning voor een gedenksteen voor ‘alle gevallen van het wapen der militaire Luchtvaart van mei 1940’.



Herman John Vermeulen (geb. 1916)

waarnemer, boordschutter Fokker CX.

Herman John Vermeulen

Zijn vader zag in 1935 al aankomen dat er weer een oorlog zou komen. Herman John Vermeulen kwam in dat jaar van de hbs af en was niet verplicht in dienst te gaan, want hij had een broer die in dienst zat. Maar zijn vader was heel duidelijk. ‘Er komt ongetwijfeld oorlog en als je opgeroepen wordt als buitengewoon dienstplichtige, dan wordt je opgeroepen bij de landmacht. Ga jij dus maar nu vast in dienst bij de luchtmacht. Je kan beter niet in zo’n loopgraaf zitten, als ze komen!’ Vermeulen gaat verder: ‘Hij heeft dat goed gezien natuurlijk. Als je vliegt, ben je er zo van af. Je komt terug of niet, en als je terugkomt, dan kan je gaan douchen en dan krijg je een borreltje.’ Herman John komt in 1935 in Soesterberg aan voor de opleiding. Met de trein naar Utrecht en dan met het trammetje naar Amersfoort, uitstappen bij Huis ter Heide, en dan te voet vanaf Café het Zwaantje naar het vliegveld. ‘Omdat mijn broer daar al zat, wist ik dat je een buitenmodel uniform kon laten maken bij de kleermaker Jordi in Amersfoort, dat heb ik toen als eerste gedaan. Ik stond voor mijn bed in dat pak, de rest stond in burger. De kapitein kwam binnen en zei toen: uit dat pak! Je kan nog niet eens groeten!’ Dat de jonge militairen bij de luchtvaart in die dagen iets hebben met het uniform en het uiterlijk vertoon, blijkt ook uit het volgende:

‘Op een zaterdagmorgen na een mars van 10 kilometer stonden we op appèl en hadden we onze *putties* (beenwindsels ter afsluiting van de kistjes) ter verhulling om onze rijlaarzen heen gevouwen. Eigenlijk hadden we onze kistjes moeten dragen. Het zag er zoals gewoonlijk niet uit. Een hoge officier die ons zag staan bood aan te helpen. Terwijl hij een poging deed mij wat op te kalefateren, merkte hij dat ik geen kistjes maar rijlaarzen droeg. Hij zag dit, maar bleef het proberen, hij gaf geen krimp. Sportief want hij had ons allemaal straf kunnen geven.’ Laarzen waren namelijk voor de cavalerie; niet voor de luchtmacht. Maar waarschijnlijk stond het de heren wel goed. Vandaar die laarzen onder hun luchtmachtuniform.

Verder was het wel een leuke tijd, herinnert Vermeulen zich: ‘Je ging overal naar toe, bommetjes gooien en schieten. In 1936 was ik klaar en in 1939 vroeg de Luchtvaart om vrijwilligers, in maart ben ik opgekomen. Via Soesterberg en Schiphol ben ik uiteindelijk in Bergen terechtgekomen met de CX’en.’

Vermeulen herinnert zich de laatste dag voor de capitulatie. ‘Bergen zou onder water worden gezet tegen de Duitsers. Nou ja, in ieder geval moesten wij daar weg. We zijn toen via Schiphol naar Noordwijkerhout gestuurd, daar heb ik de capitulatie meegemaakt. We wilden onze vliegtuigen vernietigen, we hadden bommen in de sloot gegooid, maar niets mocht, we moesten alles onbeschadigd aan de Duitsers overdragen, ook de bommen, die moesten er allemaal weer uitkomen.’ Na de capitulatie gaat Herman met vrouw en kind in Scheveningen wonen. Wanneer ‘ze’ bij hem aan de deur komen omdat hij ingeschreven staat als aanstaand beroepsofficier, zegt zijn vrouw dat hij niet thuis is. Hij staat op de baan naast zijn huis te tennissen. Hij moet zich melden op Plein 4. John duikt direct onder tot 1945 waarna hij terugkeert bij de luchtmacht. Hij volgt opleidingen bij de RAF en verlaat de actieve dienst in 1973 als commodore.



Dick Lewis (1914 - 2009)

waarnemer, boordschutter Fokker CX.

Dick Lewis

Studeerde rechten in Leiden en Amsterdam, onderbroken door militaire dienst.

Vervulde zijn militaire dienstplicht met opleiding tot reserve-officier-waarnemer te

Soesterberg (1937-1938).

Werd in 1939 gemobiliseerd en ingedeeld bij de Strategische Vliegtuigverkenning-afdeling (Strat.Verva.).

Voerde in de oorlogsdagen van mei 1940 in Fokker CX-vliegtuigen bombardementsvluchten en beschietingen uit vanaf het vliegveld Bergen NH.

Werd kort daarna gedemobiliseerd, voltooide zijn studie en was actief in het verzet.

Meldde zich direct na de oorlog weer voor de dienst en werd uitgezonden naar

Engeland voor opleiding bij de R.A.F. tot: navigator/bombaimer.

Werd na terugkeer instructeur navigatie op Gilze-Rijen, doch al spoedig overgeplaatst in een juridische functie op het hoofdkwartier te Scheveningen.

Vervulde daarna verschillende staffuncties o.a. bij de NAVO in Parijs (1961-1965)

en op de luchtmachtstaf.

Verliet de actieve militaire dienst in 1972 als kolonel.

Zo luidt letterlijk de van Dick Lewis afkomstige tekst van zijn 'verkorte militaire levensloop', geschreven op 20 maart 2009, kort na de première van de documentaire.

Kort, zakelijk, en zonder al te veel poespas. Hij had de levensloop, die wij naast zijn foto aan het einde van de documentaire vertonen, waarschijnlijk te rommelig en te wollig gevonden. Hij had hem graag wat ingekort, zonder al te veel poespas.

Dick Lewis vond het ook geen goed idee om mee te doen aan de film.

'Dan zeggen ze, daar heb je Dick Lewis weer met zijn rare kop. Liever niet, liever geen film, ik vertel het wel!' Gelukkig haalden wij hem over, gesteund door zijn vrouw.

Dick vertelde ons dat hij het prettig zou vinden als we in de film ook aandacht zouden schenken aan de mecano's en het grondpersoneel. Hij wilde ook aandacht voor de mannen die ten onrechte geen onderscheidingen hebben gekregen. 'Liever niet in beeld en maakt u geen helden van ons, denk aan de anderen.'

Op 22 juni 2009 ontvang ik zijn overlijdensbericht.

Mr. Richard Bart Lewis

"Dick"

Links boven staat: *Batavia 20 september 1914.*

Rechts daarvan: *'s-Gravenhage 20 juni 2009.*

Voorafgaand aan de crematie hoor ik mevrouw Lewis nadrukkelijk het laatste verzoek van Dick overbrengen aan een hoge man van de luchtmacht. 'Geen speeches, alstublieft, alleen wat muziek'. Kort, zakelijk en zonder poespas. Het verzoek wordt uiteraard ingewilligd. Glenn Miller en Vera Lynn volgen.

Dick Lewis was een van de aardigste en meest bescheiden mensen die ik ooit ontmoet heb.

Literatuur

De luchtverdediging in de meidagen 1940

F.J. Molenaar. Staatsuitgeverij 's-Gravenhage. Den Haag, 1970

Alarm... Starten!

M.W.J.M. Broekmeijer. Uitgeverij Born. Assen, 1945

Hu Bo Be

S.J. Postma. Uitgeverij Born. Assen, 1945

Fliegerhorst Schiphol

Ab A. Jansen. Uitgeverij De Bataafse Leeuw. Amsterdam, 1996

10 mei 1940 luchtoorlog boven Nederland

Johan P. Nater. Uitgeverij Ad Donker. Rotterdam, 1982

‘Gaaf u maar rusfig slapen’

Norbert-Jan Nuij. Uitgeverij Verloren. Hilversum, 2000

Nederlands vliegers in het vuur

C.C. Küpfer. Uitgeverij Boom-Ruygrok. Haarlem, 1946.

De slag om Ypenburg

E.H. Brongers. Uitgeverij Gemeentearchief Rijswijk. Rijswijk, 2000

Mei 1940 De strijd op Nederlands grondgebied

H. Amersfoort, P.H. Kamphuis. Uitgeverij SDU. 's-Gravenhage, 1990

Fokker bouwer aan de wereldluchtvaart

Th. Postma. Uitgeverij Fokker VFW/Unieboek. Bussum, 1979

Vliegveld Bergen NH 1938-1945

J.H. Schuurman. Uitgeverij de Koog. Bergen, 2001

Interviews: Checkpoint (Veteraneninstituut): Gielt Algra, Dick Schaap

Getallen en gegevens: N.I.M.H. Erwin van Loo



Colofon

Tekst:
Hans Vos, Amsterdam
Vormgeving:
Marc van Meurs, Amsterdam
Tekeningen:
Jan Broos, Epen
Eindredactie:
Ruud Neyndorff, Den Haag

© Copyright Hans Vos

Fotoverantwoording:
Fotoalbums: families Kool, Sitter,
Vermeulen, Lewis, Kiel en Linzel

Een uitgave van Stichting De
Meivliegers. Tweede herziene druk.
Amsterdam, voorjaar 2010

Alle rechten voorbehouden.
Niets uit deze opgave mag worden
verveelvoudigd, opgeslagen in een
geautomatiseerd gegevensbestand,
of openbaar gemaakt, in enige vorm
of op enige wijze, hetzij elektronisch,
mechanisch, door fotokopieën,
opnamen, of enige andere manier,
zonder voorafgaande schriftelijke
toestemming van de uitgever.

meer informatie: www.meivliegers.nl



*Vlnr: Hans Hellendoorn,
Jan Linzel, Hans Vos,
Herman John Vermeulen,
Henk Sitter.*

10 MEI 1940 • 03.00 UUR

De Luftwaffe valt aan, met als doel de Nederlandse Luchtmacht en luchthavens te vernietigen dan wel in te nemen. Onze jongens zetten alles op alles om dat te voorkomen ...

Dit boek laat zien wat er aan de gevechten voorafging. Hoe Nederland er militair voorstond in 1940 en met welke middelen er in de lucht werd gestreden toen Duitsland ons op 10 mei aanviel.

Dit boek is een aanvulling op de documentaire De Meivliegers (2009) die voor een belangrijk deel is gemaakt vanuit het perspectief van zes ooggetuigen. Dit boek gaat dieper op de materie in en vertelt ook de verhalen die de documentaire niet haalden.

De dvd van de documentaire De Meivliegers vindt u achter in dit boek.

