Vijftien
vliegtuigverliezen
in Nederland
1940-1945

Neergestort

GERARD GROENEVELD

W BOOKS

INHOUD

	INLEIDING	6
1	'PARLEZ-VOUS FRANÇAIS?' – ACTIEVE NEUTRALITEIT	12
2	BLENHEIMS VALLEN WAALHAVEN AAN	20
3	DE LAATSTE NEDERLANDSE BOMMENWERPER	28
4	VLIEGERS VISSEN OP DE NOORDZEE	36
5	MASTHOOG OVER ROTTERDAM	42
6	ALS JOOD GEVLUCHT, ALS RAF-PILOOT GEVANGEN	52
INTERMEZZO	DE DUITSE LUCHTVERDEDIGING	60
7	SHORT STIRLING SLACHTOFFER VAN NACHTJAGDPROFESSOR	70
8	DE DONKERE PRINS EN DE BLONDE VAMP	78
9	ELKE ZES SECONDEN EEN BOMMENWERPER – OPERATIE MILLENNIUM	86
10	EEN STUNT MET STUITERBOMMEN – OPERATIE CHASTISE	94
INTERMEZZO	ACHTER PRIKKELDRAAD	104
11	MOSQUITO'S ZETTEN HITLER IN ZIJN HEMD	114
12	ZWARTE DONDERDAG – 14 OKTOBER 1943	122
13	DE DOOD IN HET DONKER – NACHTJAGER AUGUST GEIGER	132
14	BIG WEEK, NIJMEGEN EN EEN WIT KISTJE	140
15	ONTSNAPT	150
	Locaties van de vijftien besproken vliegtuigcrashes	158
	Illustratieverantwoording	159
	Dankwoord	159

< *Wireless Operator* en *Air Gunner Sergeant* J. Scouller staat naast het levenloze lichaam van zijn piloot, *Pilot Officer* William McVie. Kort daarvoor, in de nacht van 15 op 16 mei 1941, is hun Hampden AD841 neergestort nabij Monnickendam nadat het toestel was beschadigd door luchtafweer. Behalve Scouller overleefde ook de achterschutter, *Air Gunner Sergeant* Carter, de crash. *Observer Pilot Officer* Stanley Bailey slaagde er ook in om met parachute uit de Hampden te springen, maar hij landde in water en verdronk.

^ Twee Luftwaffe-officieren inspecteren de wrakstukken van de Spitfire W3429 NK-R, die op 10 april 1943 werd neergehaald bij Sint-Maartensvlotbrug, en proberen met behulp van een naslagwerk de onderdelen te identificeren. De Australische piloot sneuvelde.

INLEIDING

De 21-jarige Heinz Boeke trok kort na de capitulatie in mei 1940 met een Luftwaffe-eenheid Nederland binnen. In zijn functie als *Bildunteroffizier* belandde hij op de Fliegerhorst-Kommandantur in Leeuwarden. Tot zijn taak behoorde onder meer het op locatie fotograferen van neergestorte vliegtuigen. Met zijn Leica-camera maakte hij honderden foto's van geallieerde toestellen die in het noorden van Nederland te pletter waren geslagen. Ook fotografeerde hij de slachtoffers en gevangengenomen vliegers. Voor eigen plezier schoot hij plaatjes tijdens uitstapjes met kameraden of vriendinnen in verschillende Nederlandse steden en dorpen.

Enkele jaren geleden kocht ik Boekes fotografische nalatenschap van een Amerikaanse fotohandelaar. De foto's van deze Luftwaffe-fotograaf intrigeerden me zo, dat ze mij ertoe aanzetten dit boek over de luchtoorlog boven Nederland te maken. Tegelijkertijd brachten de foto's herinneringen aan de oorlogservaringen van mijn moeder naar boven. Als achtjarig meisje woonde zij aan de Maaskade op het Noordereiland in Rotterdam. Voor haar begon de oorlog vooral akoestisch. Al heel vroeg in de ochtend van 10 mei 1940 werd zij ruw uit haar slaap gewekt door dreigend vliegtuiggeronk, gevolgd door de dreunende explosies van de bommen die de Luftwaffe op vliegveld Waalhaven liet vallen. Bij nachtelijk luchtalarm tijdens de latere oorlogsjaren sliep ze met haar twee broertjes bij haar moeder in bed, omdat die een gezamenlijke dood van haar gezin verkoos boven een gedeeltelijk overleven. Later in de oorlog bracht mijn oma mijn moeder achter op de fiets naar een adres in Drenthe. Daar was in ieder geval meer te eten dan in het westen van het land. Ook werd het op het Drentse platteland veiliger geacht dan in een havenstad die regelmatig doelwit van bombardementen was. Onderweg werd de kolonne waarbij zij zich had aangesloten, beschoten door een geallieerde jager. Iedereen dook weg in een greppel, maar mijn moeder bleef met haar benen in de fietstas steken. Een man had het lef haar daaruit te bevrijden en de greppel in te trekken. Zo kreeg de luchtoorlog voor mij ook een persoonlijk tintje.

Neergestort is zeker niet het eerste boek dat over dit onderwerp is verschenen. Al decennialang worden vaak diepgravende studies gepubliceerd die een aspect van de luchtoorlog onder de loep nemen. Een onvermoeibare onderzoeker als Ab. Jansen bijvoorbeeld, met zijn driedelige reeksen over de vliegbases Leeuwarden en Schiphol en zijn eveneens in drie delen opgesplitste kroniek *Sporen aan de hemel*, waarin hij de inzet van de Amerikaanse luchtmacht boven Nederland in de jaren 1943-1945 beschrijft, heeft baanbrekend werk verricht. Dat geldt ook voor Gerrit J. Zwanenburg met zijn tweedelige *En nooit was het stil. Kroniek van een luchtoorlog*, waarin per dag is beschreven welke luchtaanvallen er zijn uitgevoerd op doelen in en om Nederland. Van recenter datum zijn de

Ausweis Nr. 7

Verlängert bis 30.9.1943

zum Betreten von Flugzeugabsturzstellen.

Der Kommandierende General u. Befehlshaber im Luftgau Holland

Gültig ~~bis~~ 1.5. bis 31.10.1942

Gültig ~~bis~~ 1.11.42 bis 30.4.43

Gültig ~~bis~~ 1.5.43 bis 30.9.43

Verlängert bis 30.4.1945

Der Kommandierende General und Befehlshaber im Luftgau Holland

Inhaber ist befechtigt, abgesperrte Absturzstellen

nach erfolgter Freigabe durch ein Sprengkommando

zu betreten.

Inhaber ist nicht befugt, Flugzeugteile, Ausrüstungsstücke oder Papiere aus dem Flugzeug zu entnehmen.

„Gegen Wehrmachtsangehörige, die sich Privatgenten von kriegsgefangenen oder toten feindlichen Flugern oder Teile des Beutegerätes (Andenken) aneignen, ist Tatbericht einzureichen." (D (Luft) 2708.)

Der Kommandierende General und Befehlshaber im Luftgau Holland

Dienstsiegel

O.U., den 1. Mai 1942

SL 4848

⌐ Heinz Boeke poseert met een Duitse vlieger voor het Soldatenheim op Terschelling. Naast hen een zeemijn, beschilderd met een karikatuur van Winston Churchill.

¬ *Bildunteroffizier* Heinz Boeke maakte met zijn Leica-camera foto's op de plekken waar vliegtuigen waren neergekomen.

< Ausweis, getekend door *General der Flieger* Hans Siburg, van 1 juli 1940 tot 7 augustus 1943 bevelhebber van Luftgau Holland, dat Boeke toegang gaf tot de locatie van een neergestort vliegtuig.

boeken *Vliegvelden in oorlogstijd* (2017) onder redactie van Peter Grimm, Erwin van Loo en Rolf de Winter en *Target Rotterdam* van Jac. J. Baart en Lennart van Oudheusden (2018). Om maar enkele te noemen, want de lijst met luchtvaartpublicaties is lang. Vaak zijn ze regionaal georiënteerd, of behandelen ze belevenissen van een vliegenier, een squadron, een bombardement dan wel brengen ze de pilotenhulp in Nederland voor het voetlicht, zoals Bob de Graaff zo grondig heeft gedaan in *Schakels naar de vrijheid* (1995). De boekenstroom neemt in omvang enorm toe als ook de Britse, Amerikaanse en Duitse studies erbij worden betrokken. Al die publicaties tonen niet alleen de diversiteit van de luchtoorlog aan, maar laten ook zien hoe bepalend die was voor de uitkomst van de oorlog.

Wat rechtvaardigt dan deze publicatie over zo'n veelbesproken onderwerp? Voor mij is dat in de eerste plaats de aandacht voor de crashes. Over heel Nederland verspreid zijn monumenten opgericht op plekken waar een geallieerd toestel is neergestort. Dat geeft aan hoe belangrijk zo'n gebeurtenis voor de lokale historie is. Verder zijn de aantallen van die crashes duizelingwekkend. De Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945 (SGLO), die zich al sinds 1975 beijvert om alle militaire vliegtuigverliezen in Nederland uit de oorlogsperiode in kaart te brengen, becijferde dat tussen de 5.500 en 6.000 geallieerde en Duitse toestellen tijdens de Tweede Wereldoorlog binnen Nederlands grondgebied zijn verongelukt. Die zijn inmiddels allemaal ondergebracht in het digitale *Verliesregister 1939-1945*, een onmisbaar zoekinstrument bij onderzoek naar de luchtoorlog. Inmiddels heeft de inzet van de SGLO ertoe geleid dat de Nederlandse overheid een 'Nationaal Bergingsprogramma' voor vliegtuigwrakken uit de Tweede Wereldoorlog in gang heeft gezet. Naar schatting van de studiegroep liggen er nog zo'n 400 vliegtuigwrakken in de Nederlandse bodem. Daarvan zijn er ongeveer 30 tot 50 als kansrijk ingeschat om te worden geborgen. De eerste berging is in september 2019 gestart: van een Short Stirling (W7630), die bij het Limburgse Pey-Echt neerkwam. Het zijn niet in de eerste plaats wrakstukken die bij de berging een rol spelen. Er rusten naar schatting nog 1.085 vermiste vliegers in de grond.

Achter elk van die duizenden verliezen zit een verhaal. Niet alleen over de vliegtuigen zelf die verloren zijn gegaan, maar

< Heinz Boeke (links) met twee kameraden in Harlingen.

vooral ook over de mensen die bij deze nieuwe, moderne vorm van oorlog voeren betrokken zijn geweest. De vliegeniers waren vaak jong, moesten een langdurige, met veel, vaak dodelijke ongelukken gepaard gaande opleiding ondergaan, en een ruime hoeveelheid lef en doorzettingsvermogen bezitten om telkens weer hun leven op het spel te zetten in een oorlog waarin de gevaren van de vijandelijke luchtverdediging en die van de te trotseren elementen een dodelijke combinatie vormden. De slachtofferstatistieken van Bomber Commands vliegeniers zijn wat dat betreft onthutsend: bijna de helft (zo'n 55.000 van de 125.000) overleefde de operaties boven vijandelijk gebied niet. De Amerikaanse Achtste Luchtmacht (8th USAAF) betreurde meer dan 47.000 doden. Het was ook een ander soort oorlog dan op de grond of aan boord van een schip. Vliegers van de RAF stegen als het donker was van hun bases op en zaten een aantal uren later bij terugkeer weer aan het ontbijt. Voor de Amerikanen die vanaf 1942 in Engeland neerstreken en de vluchten overdag uitvoerden, was de oorlog in de lucht net zo ongelooflijk. Zij konden om elf uur 's ochtends nog boven Berlijn voor hun leven vechten en 's avonds terugkeren naar een warme maaltijd, schone lakens en uitgaan met bewonderende Britse meisjes. Maar de bange uren die ze in het koude, nachtelijke donkere slagveld doorbrachten, waren beslissend of ze levend en wel zouden terugkeren. Tussen 'gerichte vleugels de ondergang tartten', noemde J.C. Bloem het in zijn gedicht 'Aan de geallieerde vliegers'.

Daarbij mag niet uit het oog worden verloren hoe moordend en vernietigend de uitwerking van hun werk op de grond was. Onder de bombardementen op de Duitse steden leed toch vooral de burgerbevolking. Het werd zelfs onderdeel van de strategie van Bomber Command. 'We hebben geen leger op het vasteland dat de Duitse militaire macht kan verslaan', gaf de Britse premier Winston Churchill toe, 'maar er is één ding dat hem op de knieën zal dwingen en dat is een volledig verwoestende, verdelgende aanval met zware bommenwerpers van dit land naar het nazi-thuisland.' Daar dacht *Air Marshal* Sir Arthur Harris niet anders over. Tot aan het eind van de oorlog hield de hoogste baas van Bomber Command vol, dat de vernietiging van steden de duur van de oorlog zou verkorten en zo de levens van de geallieerde soldaten zou sparen.

De geallieerde bombardementen troffen niet alleen Duitse

1 'PARLEZ-VOUS FRANÇAIS?' – ACTIEVE NEUTRALITEIT

Het was bitter koud in de ochtend van 28 maart 1940 op Airfield Driffield. Af en toe viel er zelfs kortstondig een sneeuwbui. Het personeel van de vliegbasis in het Engelse Yorkshire groepte kleumend bij elkaar en tuurde gespannen de hemel af naar de terugkomst van vijf zware tweemotorige Whitley-bommenwerpers, behorend tot het 77e Squadron van de Royal Air Force. Een voor een telden ze de uit de grauwe wolkenmassa dalende toestellen. Het eerste landde met zijn ronkende Rolls Royce-motoren om 07.20 uur, daarna volgde het tweede toestel en om 08.10 uur rolde de derde Whitley uit over de landingsbaan. Daar bleef het bij. De twee overige Whitleys zouden niet naar hun basis terugkeren. Eén daarvan was 'H for Harry'.

Phoney War

Vanaf de Duitse aanval op Polen was het in het westen tot dan toe een merkwaardige oorlog. Grootschalige vijandelijkheden tussen de betrokken landen bleven uit. Meteen al op 1 september 1939 deed de Amerikaanse president Roosevelt via diplomatieke kanalen een dringend beroep op alle belangrijke Europese regeringen om zich te onthouden van luchtaanvallen op burgers of onverdedigde steden. Zowel Duitsland als Groot-Brittannië en Frankrijk stemden hiermee in. Wat volgde was een periode die ook wel bekend staat als de 'Phoney War', in Duitsland als 'Sitzkrieg' en in Frankrijk als 'Drôle de guerre'. De Royal Air Force koos in dat stadium geen doelen op Duits grondgebied om te bombarderen maar richtte de aanvallen uitsluitend op schepen van de Kriegsmarine. Vluchten boven Duits grondgebied werden uitgevoerd voor verkenningsdoeleinden of acties voor het verspreiden van propagandapamfletten, waarmee gepoogd werd het moreel van de Duitse bevolking te ondermijnen. De Duitsers ondernamen soortgelijke acties.

Nickeling

Voor RAF-squadron Nr. 77 bleven de missies tijdens de 'nepoorlog' ook beperkt tot verkenningsvluchten en het uitstrooien van papieren propaganda. Dat droppen van pamfletten heette in RAF-jargon 'nickeling', naar de codenaam 'Nickels' voor de strooiblaadjes. Op de briefing in de avond van 27 maart 1940 was dat niet anders. De piloten hoorden dat het doel van die nacht een verkenningsvlucht zou zijn boven het gebied van de Eems, het Eems-Weserkanaal en de Rijn. Daarnaast zouden ze boven het Ruhr-gebied 'Nickels' laten vallen. De aanvliegroute verliep van de Duitse Bocht naar het doelgebied. Na hun missie dienden de Whitleys Duitsland via Frankrijk weer te verlaten. Meteen al bij de start bleek de eerste vijand het weer. Een snijdende kou zorgde ervoor dat de motoren van twee toestellen niet aansloegen, een derde Whitley bleef aan de grond vanwege ziekte van de bemanning en een vierde keerde twee uur na de start terug omdat de mitrailleurs bevroren waren.

De vijf overige kisten zetten door. Ook voor de bemanning was het 's nachts vliegen in een Armstrong Whithworth Whitley Mk v, zoals het toestel officieel heette, geen pretje. Het vliegtuig kende een zeer beperkt verwarmingssysteem waarmee de temperatuur voor de bemanning op grote hoogte vrijwel ondraaglijk was. Bevriezingsverschijnselen waren dan ook geen zeldzaamheid.

Eenmaal onderweg raakten de vliegtuigen het onderling contact al snel kwijt. Een dik wolkendek zorgde ervoor dat van een goede verkenningsvlucht geen sprake kon zijn. Het enige wat de bemanning tussen de wolken door af en toe kon opvangen was een korte blik op de rivier de Eems. Van het Ruhr-gebied zagen ze niets. Andersom hadden de alerte Duitsers wel een van de Whitleys als vijandelijk vliegtuig herkend. Het toestel van *Flying Officer* L.B.J. Boardman werd uit de lucht geschoten en crashte bij Gerolstein. Tweede piloot G.L. Norman sneuvelde daarbij, de rest van de bemanning werd krijgsgevangen genomen.

< De navigator van een Whitley-bommenwerper buigt zich over de kaarten om de koers te bepalen. De weg vinden in het donker bleek vooral in de beginjaren van de oorlog een lastige opgave.

N1357

^ Armstrong Withworth Whitleys van RAF 102 Squadron staan op 7 maart 1940 op hun vliegbasis in Driffield, Yorkshire, gereed voor een pamflettenmissie (Nickeling) boven Duitsland.

< De bemanning van een Whitley geniet na een nachtelijke missie van een uitgebreid ontbijt.

^ Een vliegenier van een Whitley duwt pamfletten door een koker, die oorspronkelijke bedoeld is om lichtfakkels af te werpen.

⌞ De vliegers van de Whitley N1357, KN-H for Harry, maken zich klaar om boven Praag en Wenen pamfletten te droppen. De boordschutter (links) heeft de met bont gevoerde leren broek losgeritst.

Verdwaald

Ook Whitley KH-H ('Harry'), serienummer N1357, van *Flying Officer* Trevor James Geach raakte in de problemen. Vanaf de Eems moest Geach volledig op zijn instrumenten vertrouwen. Hij slaagde erin boven de Ruhr te komen waar de bemanning de pamfletten kon lossen. Maar toen hij probeerde koers te zetten naar Frankrijk werd de radio gestoord en een laaghangend wolkendek maakte een oriëntatie op zicht onmogelijk. Het enige wat navigator *Leading Aircraftman* Stanley Caplin restte, was wat lijnen op zijn kaart uitzetten en op de gok de goede route vinden. Naast de piloot en navigator had de Whitley nog drie bemanningsleden. Tweede piloot was *Flying Officer* Walter J. Copinger, de Canadese *Sergeant* James E. Miller was waarnemer en *Aircraftman* Robert B. ('Jock') Barrie deed dienst als boordschutter in de staartkoepel.

Na enige tijd nam Caplin aan dat ze de Franse kust hadden bereikt en vervolgde 'H for Harry' zijn weg in noordwestelijke richting. Vliegen in het donker was een vaardigheid die veel piloten van Bomber Command nog in de vingers moesten krijgen. In werkelijkheid vlogen ze op dat moment boven Maastricht, waar het toestel werd gezien door de luchtwachtdienst. De eenzame Britse bommenwerper koerste al enige tijd boven Nederlands grondgebied, toen de bemanning via openingen tussen de wolken land zagen, in plaats van zee. Tot hun schrik bemerkten ze dat ze verkeerd zaten. *Sergeant Observer* (waarnemer) Miller, voor wie dit zijn eerste missie was, raakte zo in paniek dat hij onmiddellijk uit het vliegtuig wilde springen, desnoods zonder parachute. Boordschutter Barrie wist met enig trekken en duwen de nerveuze Canadees te kalmeren. Caplin zette Miller naast zich neer en betrok hem bij de het bestuderen van de kaart. Piloot Geach koerste onverstoorbaar verder en wachtte af tot zijn navigator de juiste positie had gevonden.

Het vliegen voor Britse of Duitse militaire toestellen boven Nederlands grondgebied was niet zonder risico. Nederland was neutraal in het conflict en handhaafde die neutraliteit ook in het luchtruim. Vanuit verschillende Nederlandse militaire vliegvelden werden dagelijks patrouillevluchten uitgevoerd. Soms leidde dat tot schermutselingen, vaak met vliegtuigen van de Luftwaffe. Dat was luitenant-generaal P.W. Best, de commandant van de Nederlandse luchtstrijdkrachten, niet ontgaan. Om de schijn van partijdigheid te voorkomen, opperde hij tijdens een bezoek aan de 3e Jachtvliegtuig Afdeling (JaVA) in maart 1940, 'dat het misschien goed zou zijn een Engels vliegtuig te pakken'. Lang hoefde hij daarop niet te wachten.

Alarmactie op Waalhaven

Terwijl navigator Caplin en waarnemer Miller hun hoofd braken over de positie van de dwalende Whitley, vloog het toestel rond 06.10 uur richting vliegveld Waalhaven, de thuisbasis van de 3e Jachtvliegtuig Afdeling (JaVA), die met Fokker G-1 toestellen startbereid waren voor alarmacties. Tussen de regenbuien door zag het personeel vanaf de grond de bommenwerper op lage hoogte uit een wolkendek komen. Meteen werd alarm geslagen. De eersten die naar hun gereedstaande G-1 renden waren piloot eerste-luitenant Noomen en zijn staartschutter korporaal De Vries. Noomen wilde geen seconde verliezen en had zijn vlieguitrusting over zijn pyjama aangetrokken. In hun G-1 zetten zij de achtervolging in met in hun kielzog twee andere Fokker G-1's.

Geach had zijn toestel wat door het wolkendek laten zakken om zich beter op de omgeving te kunnen oriënteren, nog steeds in de veronderstelling dat ze boven Frankrijk vlogen. Caplin puzzelde nog steeds boven zijn kaart en vroeg staartschutter Barrie even mee te kijken. Die kroop uit zijn

3 DE LAATSTE NEDERLANDSE BOMMENWERPER

Op 13 mei 1940 is de oorlogssituatie voor Nederland weinig hoopvol. De Duitsers breken bij de Grebbeberg door, hun opmars door Limburg en Noord-Brabant verloopt vlot, de bruggen bij Moerdijk en Dordrecht zijn in Duitse handen. Duitse tanks maken die ochtend al contact met Duitse luchtlandingstroepen bij de Dordtse Tweede Tol. De Luftwaffe domineert in de lucht. Een morele oppepper is het ook niet als koningin Wilhelmina met gevolg en kabinet inscheept op een Britse torpedobootjager en richting Engeland vertrekt. Alleen bij de Kornwerderzand, de toegangspoort tot de Afsluitdijk, en bij Rotterdam kwamen de Duitsers niet verder. 'Standhouden tot de laatste man', luidt het parool.

Dat klinkt ook door op vliegveld Schiphol. Als je daar nu om je heen kijkt, kun je je nauwelijks een beeld vormen van de heksenketel die hier tijdens de meidagen ontstaat. Uitgebrande loodsen, hangars en smeulende en walmende wrakstukken van kapotgebombardeerde vliegtuigen. Overal de penetrante stank van brand. Dikke rookzuilen benemen het zicht en drijven tot aan Leiden toe. Behalve van de 2e Jachtvliegtuig Afdeling (JaVa) van het 1e Luchtvaartregiment is Schiphol ook de thuisbasis van de Bombardeer Vliegtuigafdeling (BomVa). Daarnaast is de luchthaven ook nog in gebruik voor de burgerluchtvaart en staan er tijdens de Duitse inval toestellen van de KLM geparkeerd. De BomVa onderneemt die vierde oorlogsdag een vertwijfelde poging om met de laatst overgebleven bommenwerper een aanval op de Moerdijkbrug uit te voeren.

Fokker T.V

Het heeft maar weinig gescheeld of Nederland had helemaal geen bommenwerpers gehad. Tot 1935 voelt de Nederlandse regering helemaal niets voor de aanschaf van bommenwerpers. Buurlanden als Frankrijk en Engeland denken daar anders over. Als ook nog Duitsland tegen de afspraken van het Verdrag van Versailles in bekend maakt dat het beschikt over een eigen luchtmacht, bestelt Nederland alsnog zestien bommenwerpers van het type Fokker T.V (vijf). Luchtkruisers heten die officieel, want ze willen de buurlanden niet de indruk geven van een neutraal land met offensieve bedoelingen. Een luchtkruiser kan immers meer functies uitvoeren. Naast tactische bombardementen kan het worden inzet voor strategische verkenningen en patrouillevluchten. Bovendien kan de T.V als vliegend wapenplatform ondersteuning bieden bij de luchtverdediging.

De tweemotorige Fokker T.V telt een vijfkoppige bemanning: een piloot, een tweede piloot tevens boordschutter, helemaal voorin de plexiglazen neus zit de waarnemer-commandant die ook het Zweedse 2cm Solothurn-snelvuurkanon bedient, in het middengedeelte een marconist annex boordschutter en achterin ligt nog een staartschutter. Alle mitrailleurs zijn van het kaliber 7,9 mm. Het toestel, voortgestuwd door twee Bristol Pegasus XXVI-motoren, is berekend op een bommenlast van 1.000 kilo. Op 15 mei 1939 levert Fokker het laatste van de zestien toestellen af. Nederland heeft nu een heuse Bombardementsvliegtuig Afdeling. Maar tegen die tijd is de Fokker T.V al verouderd. Als bommenwerper legt het uit 1933 daterende ontwerp van Fokker het af tegen de modernere Britse en Duitse toestellen. Voor jagers als de Spitfire, Hurricane en Messerschmitt Bf 109 is de T.V een makkelijke prooi.

Alarm

Net als voor andere vitale militaire Duitse doelen, begint de oorlog op Schiphol vroeg. De vliegers van de BomVa en van de 2e JaVa met haar 11 Fokker DXXI's zijn de hele week al om 02.30 uur uit de veren, paraat voor een eventuele aanval. Die komt op 10 mei 1940 rond 04.00 uur, bij het eerste licht. De drie eerste Duitse Heinkel-bommenwerpers naderen op zo'n 25 meter hoogte vanuit de richting Badhoevedorp. De eerste bommen vallen op de kazerne en op enkele huizen aan de oostelijke kant van het vliegveld. Kapitein-vlieger Pim Janssens, commandant van de 2e JaVa, snelt uit zijn commandopost naar buiten en brult: 'Algemeen alarm, iedereen opstijgen!' De vliegers van de JaVa en BomVa zijn inmiddels vertrouwd met de dril

< Duitse soldaten bekijken de wrakstukken van de Fokker T.V in de grienden bij Ridderkerk. Een van hen tilt het stuk textiel op waaronder een van de gesneuvelde vliegers ligt.

^ Groepsfoto uit mei 1939 van de Bombardeer Afdeeling (BomVa). Een jaar later werd het menens.

en rennen meteen naar hun toestellen, starten de motoren en maken dat ze in het luchtruim komen. Het is een wonder dat ze in de chaos niet op elkaar botsen. Met korte tussenpozen scheren de Duitse Heinkels He-111-bommenwerpers over het vliegveld heen en laten hun bommen vallen. De mitrailleurs van de luchtdoelartillerie beginnen te ratelen. Herrie, vuur en rook maken Schiphol tijdens de aanval tot een inferno.

Als ook de laatste Fokker T.V probeert weg te komen, raakt die door bomontploffingen zwaar beschadigd. De bemanning lukt het om tijdig uit het toestel te klimmen en zet het op een lopen. Van de negen gevechtsklare T.V's die op 10 mei op Schiphol staan, weten er acht in de lucht te komen. *Reserve-eerste-luitenant* Gerard Ruygrok is waarnemer in de T.V 853, bestuurd door *reserve-eerste-luitenant* Willem Anceaux. Als hij naar beneden kijkt ziet hij wat de Duitsers op Schiphol aanrichten: 'De eerste bom was op de kazerne terechtgekomen, die acuut in de hens ging. Deze witte rook vermengde zich met de benzinewalm uit de hangars. Een droevig partijtje! Je wilde *nog* niet geloven, dat het ernst was. Een paar minuten vlogen we rond om van de eerste schrik te bekomen. Toen kwam er door mijn koptelefoon van Van Riemsdijk [piloot officier-vlieger J. van Riemsdijk – GG]: "Vijand, zoveel mogelijk afbreuk doen". Tot nog toe hadden we het steeds over *vreemde* toestellen gehad. Dit betekende dus werkelijk, dat we zonder de minste waarschuwing door de Duitsers overvallen waren. We gingen dus op zoek naar de vijand.'

Die laat niet lang op zich wachten. Vijandelijke vliegtuigen komen de Nederlandse vliegers golf na golf vanuit richting zee tegemoet. Ze vliegen erop af en worden al snel belaagd door enkele Duitse jagers. Anceaux laat de kist scherp dalen en trekt hem net boven de grond weer horizontaal. Door zeer laag te vliegen volgens de aangeleerde tactiek hu-bo-be [huisje-boompje-beestje – GG] weten ze te ontsnappen aan de aandacht van de talrijke Duitse jagers. Dan valt de linkermotor uit en zijn ze gedwongen om te landen op het kleine vliegpark Ruigenhoek, nabij Noordwijk aan Zee.

Bommen op vliegveld Ockenburg

Om 06.00 uur, twee uur na het begin van de aanval op Schiphol, zijn er nog zes van de gestarte Fokker T.V'n over, zij het verspreid over verschillende vliegvelden in Nederland. Een landde op Bergen, vier op Ruigenhoek en een op vliegpark De Kooy bij Den Helder. Aan bombarderen zijn ze niet toegekomen. Als de Commandant Luchtverdediging geïnformeerd wordt waar de T.V'n zijn geland, geeft hij opdracht zo snel mogelijk vliegveld Ockenburg, ten zuiden van Den Haag, te bombarderen. Dat is inmiddels in Duitse handen en wordt gebruikt om luchtlandingstroepen aan te voeren. Een gestage stroom Junkers Ju-52-transporttoestellen landt op dit vliegpark bij Den Haag. Daar moet een einde aan komen. De bemanning van de op vliegveld Bergen gelande T.V ontvangt dezelfde opdracht.

De Fokker 853 blijkt niet zo snel meer te repareren, maar de drie nog bruikbare T.V'n op Ruigenhoek worden in ijltempo bijgetankt. Bommen hebben ze nog in de rekken hangen. Waarnemer Ruygrok is overgestapt naar de T.V 854 van piloot reserve-eerste-luitenant Jaap Eilders. De andere vliegers van zijn bemanning rijden met de auto terug naar Schiphol. Met knikkende knieën hoort Ruygrok het nieuwe bevel aan. Over de radio heeft hij al gehoord dat er veel Duitse jachtvliegtuigen en bommenwerpers bij Ockenburg zijn gesignaleerd. Dat voorspelt weinig goeds. De opdracht moeten ze zonder

^ Fokkers T.V van de BomVa staan geparkeerd op een platform van vliegveld Schiphol. Ook de 856 staat hiertussen.

< Vlieger en boordschutter in de cockpit van een Fokker T.V.

jagerbescherming uitvoeren. Omdat hij bij Den Haag woont, stellen de andere twee piloten hem als commandant aan. Maar ook Ruygrok weet niet precies waar Ockenburg ligt. Ruygrok: 'We spreken af dat, dat ieder zelf zou meten en zou werpen, alleen ik zou de escadrille over het doel sturen. Hoogte 3.000 meter. Ik zette koers naar zee en Japie liet 'm klimmen. Hij had al gauw bekeken dat we de 3.000 meter niet tijdig haalden en toen we bij Scheveningen een heel eind uit de kust op 2.000 meter zaten, zei ik, dat ie hem nu maar vlak moest leggen. Wij op Hoek van Holland aan. Vol spanning! Nog steeds geen vijand in de lucht te zien.'

Vanaf de zee krijgen ze al snel Ockenburg in het vizier. Achter de rookwolken zien ze het vliegveld opdoemen. Dertig Duitse vliegtuigen staan er geparkeerd, vier staan in brand. Sergeant Cornelis Hoefnagel, die als telegrafist meevliegt op de T.V 854, schrijft later: 'Dat is blijkbaar het resultaat van de eieren van onze voorganger, de 855. Ik zie de waarnemer nauwkeurig op het doel richten met de hand gereed op de afwerphendel. Plotseling geeft hij een ruk aan de hendel, met een klap ontploffen de beugelpatronen, ons vliegtuig veert, bevrijd van zijn last, omhoog en daar zie ik de hardgeel geschilderde bommen al schuin onder ons wegvallen, gevolgd door de bommen van de beide andere kisten naast ons.' Hoefnagel, die op zijn buik bij het bodemluik ligt, ziet duidelijk de bommen beneden exploderen. Enkele vliegtuigen worden aan stukken gereten, andere vatten meteen vlam. Ruygrok wil het resultaat vastleggen: 'Ik vroeg Japie nog een rondje te draaien, dan kon ik een foto maken, maar hij verdomde het. We doken naar zee toe en [vlogen] met een grote boog op 25 m hoogte over Haarlem naar Ruigenhoek terug.' Een Duits toestel start vanaf Ockenburg, rolt de landingsbaan op en klimt omhoog. Het wordt door de boordschutters van de 854 meteen onder vuur genomen. Het is raak. De Duitser duikt met een rooksliert achter zich aan naar beneden en slaat te pletter. 'Die lichtspoormunitie was toch maar mieters', noteert Ruygrok later in zijn verslag. Marconist Hoefnagels ziet het gebeuren: 'Even gaat er een rilling door mij heen, maar spoedig kan ik mijn blijdschap over ons welslagen niet meer verkroppen. Ik zet mijn zender aan en sein mijn kameraden naast mij met huppelende seinteekens "Hoera, hoera!"'

Tegen 08.00 uur landen de drie bommenwerpers weer op Ruigenhoek om vervolgens door te vliegen naar Schiphol. Van de troosteloze aanblik van de ravage op de luchthaven worden de vliegers even stil. Maar kapitein-vlieger Sissingh, commandant van de BomVa, is in zijn nopjes met dit succes. De actie zorgt er mede voor dat vliegveld Ockenburg kan worden heroverd.

Het vierde toestel dat heeft deelgenomen aan het bombardement, de 855, met waarnemer reserve-tweede-luitenant Ben Swagerman, is minder fortuinlijk. Nog voor de drie andere arriveren suizen Swagermans bommen richting de geparkeerde Junkers. Ze treffen doel. Vier van de transporttoestellen staan in lichterlaaie als de andere T.V'n overvliegen. Op de terugweg boven zee wordt de 855 gespot door enkele Messerschmitt Bf 109's, die met boordkanonnen en mitrailleurs de veel tragere Nederlander doorzeven. Een 20mm-granaat ontploft in de cockpit en verwondt de piloot, officier-vlieger Nicolaas Steenbeek. De T.V wordt onbestuurbaar en duikt ter hoogte van Kijkduin brandend omlaag. Swagerman verlaat met parachute het toestel. Hij ziet ook

^ Uit de Noordzee opgeviste Poolse RAF-vliegers zijn na doorstane ontberingen weer veilig door de Luftwaffe bij de vliegbasis Schellingwoude afgeleverd. Van links naar rechts: *Flying Officer* Sedzik, *Sergeant* Kruk-Schuster, *Pilot Officer* Sojka en *Sergeant* Weinberg. De gewonde *Sergeant* Maciej lag op dat moment al in het ziekenhuis.

4 VLIEGERS VISSEN OP DE NOORDZEE

Ze hadden het slechts één keer geoefend. In een hangar op de RAF-basis Swinderby hadden de Poolse bemanningsleden van een Vickers Wellington de werking van een opblaasbaar rubbervlot aan hun kameraden gedemonstreerd. Voor het geval ze met hun kist in zee zouden storten. Tijdens een bommenmissie naar Düsseldorf in de nacht van 11 op 12 juni 1941 werd het denkbeeldige horrorscenario voor hen werkelijkheid. Op een hoogte van 17.000 voet raakte de Flak hun Wellington (W5666, call sign BH-H) waardoor de rechtermotor uitviel. De kreupele kist moest nu op halve kracht zien thuis te komen.

Weinig effectief

Britse bombardementen op doelen in Duitsland zijn in 1941 nog verre van effectief. De meeste bommen van de RAF vallen ver buiten het doel. Uit een onderzoek dat in augustus 1941 werd uitgevoerd op basis van 650 luchtfoto's die tijdens 100 missies tussen 2 juni en 25 juli 1941 waren genomen, bleek bijvoorbeeld dat slechts een op de vijf bommenwerpers binnen vijf mijl van hun doelwit vloog. Van de vliegtuigen die daadwerkelijk hun bommen kunnen lossen boven Duitsland lukt dat een op de vier, boven het Ruhrgebied een op de tien en tijdens maanloze of mistige nachten slaagt zelfs maar een op de vijftien bommenwerpers. Een weinig bemoedigende statistiek. Het is voor Bomber Command dan ook zoeken naar de beste strategie. Na weinig doeltreffende raids op olieopslagplaatsen, komt het Air Ministry met een nieuw voorstel: concentreer de aanvallen op spoorlijnen en industriële complexen in het Ruhrgebied. Kies doelen in de steden, zodat ook missers hun dodelijke werking kunnen doen. Bij voorkeur op plaatsen die aan een rivier liggen. Dit maakt het voor de vliegers makkelijker om te navigeren, waardoor naar verwachting meer vliegtuigen hun doel zullen bereiken.

Polen

In de avond van 11 juni 1941 stijgt een groep van 98 bommenwerpers op vanuit hun bases in Engeland om een bommenregen op Düsseldorf los te laten. Daaronder bevinden zich negen Wellingtons van het Poolse 300 Masovian Squadron.

De Poolse vliegers zijn met een omweg in Engeland terechtgekomen. Nadat Duitse en Russische troepen hun land onder voet hadden gelopen, weten veel Poolse luchtmachtmilitairen naar het buitenland te ontsnappen en hergroeperen ze zich in Frankrijk. In november 1939 komen de Britse en Poolse autoriteiten overeen een Poolse afdeling binnen de RAF op

^ Bedekt met de RAF-vlag en gedragen door soldaten van de Luftwaffe verlaat de kist van een van de gesneuvelde vliegers de aula van de Algemene Begraafplaats Crooswijk. Een muziekkapel van de Flakgruppe Rotterdam en saluutschoten begeleidden de militaire uitvaart, conform de richtlijnen van het Oberkommando der Wehrmacht (OKW).

5 MASTHOOG OVER ROTTERDAM

Sinds het begin van de oorlog is het vrijwel nooit stil op de Rotterdamse begraafplaats Crooswijk. Naast de Rotterdammers die een natuurlijke dood stierven, vindt een groeiend aantal oorlogsslachtoffers hier zijn laatste rustplaats. Ook Duitse militairen die met veel ceremonieel hun kameraden de laatste eer bewijzen, zijn op Crooswijk geen ongewoon gezicht. Op 17 juli 1941 is het weer zover. Een afdeling van een Luftwaffe-regiment marcheert zwijgend de begraafplaats op. Hun met ijzer beslagen laarzen dreunen op het plaveisel van het kerkhof. Voorop gaan de muzikanten met hun instrumenten. Uit de monumentale kapel dragen de soldaten drie kisten naar buiten. Maar in plaats van de gebruikelijke hakenkruisvlag ligt om de lijkkisten de vlag van de Royal Air Force gedrapeerd. Met militaire eer worden hier de drie bemanningsleden van de Bristol Blenheim, call sign WV-M, V6267, naar hun laatste rustplaats gebracht. Voor *Wing Commander* Tim Partridge, *Observer Sergeant* George Dvorjetz en *Wireless Operator / Air Gunner Flight Sergeant* John Oscar Smith had de Blenheim raid op schepen in de Rotterdamse havens de dag ervoor, een fatale afloop. Hun toestel crashte tegen de schuin oplopende graskant van de Noordsingel, vlak naast het gerechtsgebouw in Rotterdam.

Maritieme doelen

Winston Churchill is er in het begin van 1941 van overtuigd dat de grootste dreiging voor Groot-Brittannië op zee ligt. Hij laat op 6 maart 1941 een richtlijn uitgaan waarin hij stelt dat de strijd om de Atlantische Oceaan de grootste prioriteit heeft. Bomber Command moet zich richten op maritieme doelen. In lijn met deze nieuwe strategie krijgt 2 Group van de RAF bevel alle schepen die zich in de wateren tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese vasteland bevinden, tot zinken te brengen. Uit een Operations Order die de vliegbases op 25 maart 1941 bereikt, wordt het belang nog eens benadrukt. Vijandelijke schepen vervoeren ladingen vol ijzererts uit Zweden via havens in Noorwegen naar Hamburg, olie vindt zijn weg via Spanje naar Frankrijk en Duitsland, terwijl scheepskonvooien vanuit Hamburg belangrijke voorraden naar Duitse legereenheden in bezet Nederland, België en Frankrijk transporteren.

De lichte bommenwerper Bristol Blenheim IV lijkt geknipt voor de taak om schepen aan te vallen. Zwak bewapend en met een geringe bommenlast van 1.000 lbs (453 kilogram), is het toestel ongeschikt voor strategische bombardementen, maar kan het wel bij precisiebombardementen worden ingezet. Drie jaar voor het uitbreken van de oorlog behoorde de Blenheim nog tot de snelste middellangeafstandsbommenwerper van de Britse luchtmacht. Bovendien hadden ze veel van dit type vliegtuigen. De Blenheim-squadrons van de RAF krijgen dan ook voornamelijk doelen op het water toegewezen.

COLOFON

Uitgave
WBOOKS, Zwolle
info@wbooks.com
www.wbooks.com

Tekst
Gerard Groeneveld

Ingekleurde foto's
Jakob Lagerweij

Kaart crashlocaties
Richard Bos

Vormgeving
Riesenkind

© 2021 WBOOKS Zwolle / Gerard Groeneveld

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave 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 op enige andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Pictoright te Amsterdam.
© c/o Pictoright Amsterdam 2021.

ISBN 978 94 625 8420 4
NUR 689

Het Cultuurfonds beheert ruim 450 Cultuurfondsen op Naam. Deze publicatie is mede tot stand gekomen dankzij een bijdrage uit het door het Prins Bernhard Cultuurfonds beheerde Stempels Fonds.

PRINS BERNHARD CULTUURFONDS

W BOOKS

De Tweede Wereldoorlog speelde zich voor een groot deel in de lucht af. Geallieerde bommenwerpers groeiden in vijf jaar tijd uit tot een cruciale factor die een eindoverwinning mogelijk maakte. Terwijl de Duitsers Europa bezet hielden, vochten de Britten in de lucht door. Ten koste van enorme verliezen bracht de Royal Air Force de oorlog bijna dagelijks naar Duitsland met het doel daar dood en verderf te zaaien. Vanaf 1943 werden de Britten bijgestaan door de Amerikaanse 8th Air Force.

De route van de geallieerde vliegtuigen liep vaak over Nederland. Niet zelden vielen ze op weg naar hun doel of op de thuisreis ten prooi aan luchtafweer of Duitse nachtjagers. Duizenden geallieerde vliegtuigen sloegen op Nederlandse bodem te pletter. Achter elk van die crashes zit een verhaal. Aan de hand van vijftien van dergelijke verhalen laat dit rijk geïllustreerde boek zien hoe genadeloos die luchtoorlog in zijn werk ging. Van de moed van de vliegers, hun geringe overlevingskansen, hun gevangenschap, de pogingen van de Luftwaffe om ze te bestrijden tot het lot van de bevolking die de bommenregen dagelijks te verduren kreeg. Om die geschiedenis nog meer tot leven te laten komen heeft colourist Jakob Lagerweij bij ieder hoofdstuk een zwart-witfoto ingekleurd.

Gerard Groeneveld (1956) schrijft over de geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog en richt zich daarbij vooral op culturele collaboratie, propaganda, fotografie en de meidagen van 1940. Zijn laatste publicaties op dit gebied zijn *Rotterdam frontstad, 10-14 mei 1940* (2016), *Nach Holland. De meidagen van 1940 door Duitse ogen* (2018) en *Hitlers jongste hoop. Nazipropaganda voor de jeugd* (2019).

Over *Nach Holland* schreef de pers vol lof: 'Groenevelds ontdekkingen hebben de potentie om iconisch te worden' (*Historisch Nieuwsblad*), 'Mateloos fascinerend' (*De Volkskrant*), 'Duitse oorlogskiekjes bieden uniek beeld van de inval' (nos.nl).

WWW.WBOOKS.COM

9 789462 584204