

Uit: "Kontakt", Technisch Blad voor K.L.M. personeel,
Uitgegeven door de Ver. v. KLM Boordwerktuigkundigen
14^{de} Jaargang no 3, jan. 1967

KLM-ers

Elders

in oorlogstijd

De oorlogsomstandigheden hadden de KLM in 1940 reeds behoorlijk gekortwiekt. Van het Europese net waren nog enkele diensten overgebleven en de Batavia-lijn moest vanuit Napels onderhouden worden. Geheel oranje en met 'HOLLAND' in grote letters op de romp geschilderd was een groot aantal KLM-vogels op Schiphol verzameld, toen de fatale morgen van de 10e mei 1940 aanbrak.

Net als op de vliegvelden Waalhaven, Gilze-Rijen, Bergen, Ypenburg, De Kooy en De Vlijt vielen omstreeks vier uur de eerste bommen. In het volgende uur veranderde het vooroorlogse aangezicht van onze nationale luchthaven voorgoed. Het restaurant brandde af - platform, hangars en gebouwen werden door bominslagen geteisterd.

Van de KLM-vliegtuigen wist alleen de Douglas DC-3 'Zilverreiger' aan de ondergang te ontkomen. Het toestel, met aan boord gezagvoerder K. D. Parmentier, tweede vlieger Th. Wittkampf, de boordwerktuigkundigen D. H. E. Salemink en H. Sybrand en de telegrafist L. C. Dik, vertrok op 13 mei van Schiphol en landde veilig in Engeland. Alle andere machines gingen tijdens de meidagen verloren. Ze werden vernield, beschadigd of vielen in Duitse handen.

Terwijl op de grond begonnen werd met zoveel mogelijk materiaal in veiligheid te brengen, hadden andere KLM-ers reeds actief deelgenomen aan de verdediging van het vliegveld. Dat was het bij de Bombardeer-vliegtuigafdeling en de 2e Jachtvliegtuigafdeling ingedeelde personeel. Waarnemend-commandant Bom.V.A. was res. 1e luit.-vlieger J. J. Abspoel, die thans de scepter zwaait over de Nederlandse Luchtvaart Maatschappij, en waarnemend-commandant 2e Ja.V.A. de bekende oud-gezagvoerder en instructeur N. W. Sluyter. Laatstgenoemde schoot één van de aanvallende Junkers Ju-88 bommenwerpers bij Schiphol neer. Hans Plesman, de oudste zoon van de president-directeur, voerde met zijn Fokker D.21 de eerste morgen alleen al vier vluchten tegen de vijand uit.

Vooral de Bom.V.A. heeft een zware tol betaald. De trage en kwetsbare T.5 was, door het veelal ontbreken van voldoende jagerbescherming, een betrekkelijk gemakkelijk prooi voor de Messerschmitts. In de ongelijke strijd sneuvelden drie KLM-vliegers bij deze afdeling, welke tot de laatste machine streed.

SCHIPHOL IN DE BRANDING

In de nacht van 9 op 10 mei 1940 rinkelt de telefoon bij res. 1e luit.-vlieger J. J. Abspoel ¹⁾. „Bereid je voor, deze nacht gaat het mis!" zegt de stem aan de andere kant van de lijn. Het is een goede kennis, werkzaam als officier van de Inlichtingendienst bij GS-3.

Luit. Abspoel stelt onmiddellijk kapitein

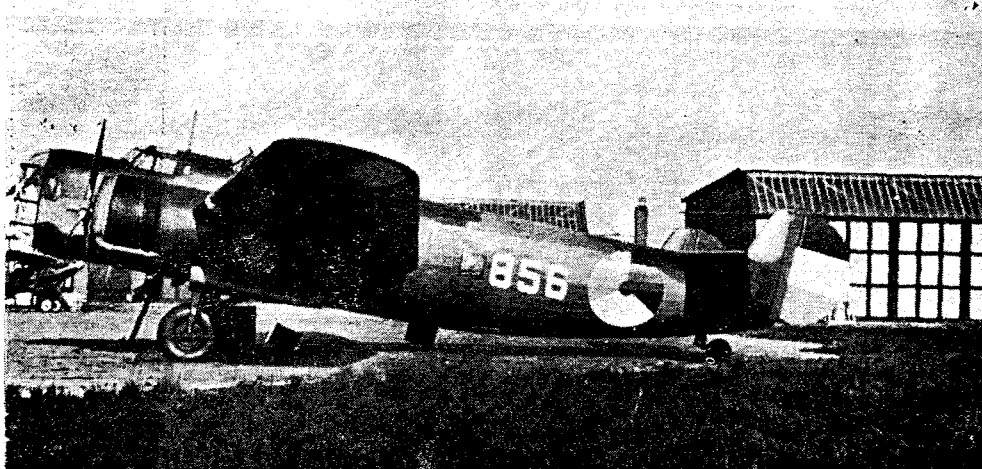
Sissingh, commandant van de Bombardeer-vliegtuigafdeling, en andere officieren van de dringende boodschap op de hoogte en maakt zich gereed. Veel tijd om zijn post te bereiken heeft hij niet nodig, want sinds de mobilisatie woont Abspoel in een huis aan de Ringvaart, vlak bij de hangar van de Militaire Luchtvaart.

Op de commandopost in de zijvleugel van de ML-hangar treffen ze elkaar: kapitein Sissingh en luitenant Abspoel, resp. Cdt. en waarnemend Cdt. Bom.V.A., res. 1e luit.-

1) Oud-gezagvoerder en thans directeur van de Nederlandse Luchtvaart Mij.

2) Thans Hoofd Afdeling Logistiek.

3) en 4) Thans gezagvoerders KLM.



vlieger C. J. van Scherpenzeel ²⁾ van de staf 1e Lv.R. en de chefs van verschillende eenheden.

Het bericht van Abspoel is via de telex en telefonisch bevestigd door het Commando Luchtverdediging in Den Haag - omstreeks 1.00 heeft men het personeel van de Bom. V.A. gealarmeerd.

Niet voor iedereen komt het alarm gelegen. In de kazerne, welke aan de andere zijde van de Schipholweg bij de Ringvaart staat, kost het de grootste moeite om sergeant P. Burger ³⁾ wakker te krijgen. Deze verkeert in een soort narcose-toestand als gevolg van een avond 'bloemetjes buiten zetten'. Flauwe grap om dan midden in de nacht met verhaaltjes over een alarm aan te komen.

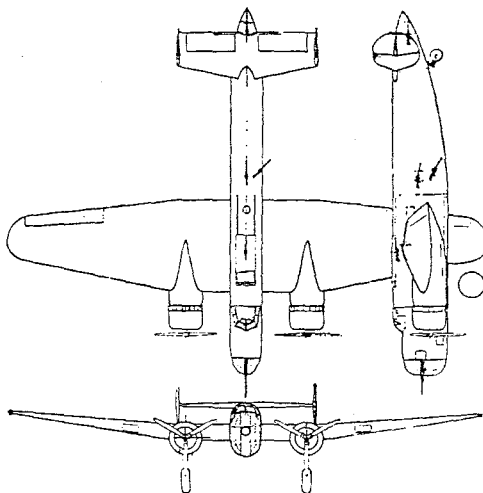
De Burger behoort niet tot de Bom.V.A. Door zijn vliegcapaciteiten en andere karaktereigenschappen is hij ingedeeld bij de selecte groep van jachtvliegers. Hij vliegt op een Fokker D.21 van de 2e Jachtvliegtuigafdeling of de 2e Ja.V.A., welke Schiphol als standplaats deelt met de bombardementsgroep.

Geleidelijk begint op het schemerachtige Schiphol de bedrijvigheid bij de afdelingen toe te nemen. De negen gevechtsgereede Fokker T.5 luchtkruisers van de Bom.V.A. staan, buiten het eigenlijke vliegterrein, langs de rijksverkeersweg Amsterdam-Den Haag opgesteld - negentien T.5's verdeeld in de patrouilles A, B en C. Na overleg wordt besloten om de luchtkruisers uit voorzorg naar de NO-zijde van het vliegveld over te brengen. De Lufthansa vliegt nog steeds op Amsterdam en de Duitsers hebben gegarandeerd de gebruikelijke opstelling aan

Fokker T.5 bommenwerper

In 1937/'38 afgeleverd (16 stuks) kon de T.5 in 1940 als verouderd beschouwd worden. De kwetsbaarheid van de onbeschermde benzinetanks tegen vijandelijke lichtspoorruitte bleek reeds op de eerste oorlogsdag - drie T.5's stortten brandend omlaag. Van de drie naar Waalhaven gestarte T.5's keerde alleen de afgebeelde 856 met luit. Abspoel en zijn bemanning op Schiphol terug.

Cliché: 'Cockpit'. Foto: C. Brouwer - Brummen



Algemene gegevens:

Konstruktie: normale Fokker gemengde bouw, stalen buizen romp met houten vleugel. Neuskoepel metaalkonstruktie.

Afmetingen: spanwijdte - 21 m; lengte - 16 m; hoogte 4.85 m; vleugelopp. - 66.2 m².

Gewichten: leeggewicht - 4600 kg; max. startgewicht 7250 kg.

Prestaties: max. snelheid - 340 km/uur op zeeniveau en 400-417 km/uur op 3000 m.

Kruissnelheid - 310-347 km/uur op 3000 m.

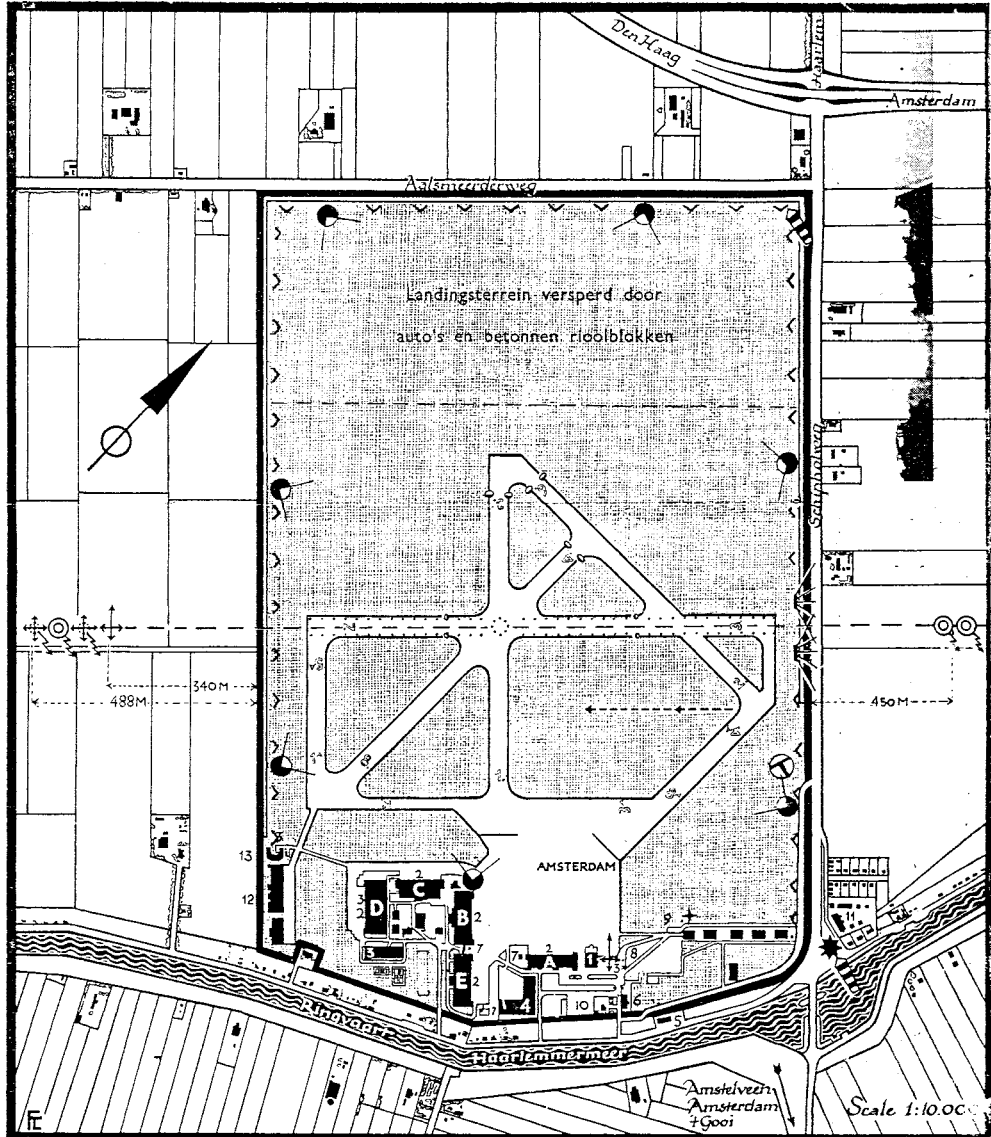
Stijgsnelheid - 2.3 min. naar 1000 m, 6.9 min. naar 3000 m, 16 min. naar 6000 m.

Praktisch plafond: 8300 m.

Bewapening: 20 mm 'Solothurn'-kanon in neuskoepel; 7.9 mm mitrailleur in stuurhut tweede vlieger, in radiopost in vloer en opzij en in de staartkoepel. Bommenlast - 1000 kg.

Bemanning: commandant-waarnemer, eerste en tweede vlieger, telegrafist/schutter en mecano/schutter.

Motoren: twee Bristol Pegasus XX luchtgekoelde steromotoren van 925 pk op zeeniveau.



Schiphol 1940

Verklaring van de cijfers:

1. Stationsgebouw en verkeerstoren
2. Hangars
3. KLM-werkplaatsen
4. Fokker-hangar
5. Aankomsthal
6. Restaurant
7. Brandstofopslagplaatsen
8. Terrein voor bezoekers
9. Vijf houten hangars van de Luchtvaartafdeling
10. Parkeerplaats
11. Kazerne
12. Militaire Luchtvaart hangars
13. Motorproefstand KLM.

de ZW-zijde doorgegeven. Anders is dat wel gebeurd door Lufthansa's vertegenwoordiger, die eveneens een twijfelachtige reputatie geniet.

Als schimmen bewegen zich de mensen van de gronddienst om de machines. Onder lei-

ding van de bewapeningsofficier, res. 2e luit.-vlieger **J. F. de Nie** ⁴⁾, vullen monteurs de munitie van de 20 mm Solothurn mitrailleurs en de 7.9 mm mitrailleurs, aanhangen de bommen in de ruimen hangars en de tuigmakers draaien de 925 pk Bristol Perseus XX motoren warm.

Naast de ML-hangar heeft de onderhoudsgroep van de Bom.V.A. ook de helft van hangar C van de KLM in gebruik. Hier zijn de dpl. sergeant-vliegtuigmaker **K. J. Brand** ⁵⁾ en zijn mannen bezig met het gereedmaken van een T.5 van de reserve patrouille. Daar is ook dpl. korporaal **J. J. Schuurring** ⁶⁾, die meevliegt als mecano/schutter. Een andere luchtkruiser van de afdeling staat voor hangar C. De machine is de vorige avond van een basis aangekomen en

zal de 10e mei door Brand e.a. bewapend worden.

Gelijktijdig met de bommenwerpers worden de D.21's van de 2e Ja.V.A. vliegklaar gemaakt. Acht jagers zijn beschikbaar en deze staan, met een onderlinge separatie van ongeveer 50 meter, in één rij met de T.5's langs de Schipholweg.

Even na drie uur zijn alle machines startklaar en bevinden de bemanningen zich in de nabijheid.

Bom.V.A. en 2e Ja.V.A. zijn paraat !

In zijn met zandzakken omgeven commandopost in de Oosthoek wacht kapitein-vlieger P. J. E. Janssens in spanning op orders van Commando Luchtverdediging.

Omstreeks drie uur is motorgeronk van hoog overkomende, in westelijke richting vliegende toestellen gehoord - de radio gonst van luchtwachtmeldingen.

Nog steeds geen orders van Den Haag om te starten!

Ongeduldig loopt 'Pimmetje' Janssens zo nu en dan naar buiten. De niet zo groot van stuk zijnde commandant kan maar net over de beschermende muur van zandzakken heen kijken. Tegen scherfwerking heeft res. 1e luit.-vlieger N. W. Sluyter ⁷⁾, waarnemend Cdt. 2e Ja.V.A., de vorige avond bovendien nog een betonnen rioolblok naar de post gerold.

Voorgevoelens ?

'Als ze nu niet komen, gebeurt er vandaag niets,' zegt luit. Abspoel op de commandopost Bom.V.A. in de Zuidhoek. Buiten begint het al lichter te worden en volgens verwachting zal alles wel weer met een sisser aflopen.

Luit. Abspoel vergist zich - de 10e mei 1940 gebeurt er wel iets!

Om 03.58 naderen plotseling 12 laagvliegende tweemotorige toestellen onze nationale luchthaven - donker gekleurde bommenwerpers met balken en hakenkruizen.

Junkers Ju-88's!

Onmiddellijk openen luchtdoelmitrailleurs van het 19e Pel. het vuur en rollen de acht D.21 jagers over de grasmat. De tragere T.5's starten onder een regen van bommen en mitrailleurkogels van de eerste drie Junkers, welke op 50 meter hoogte langs de NO-zijde razen en het voorzien hebben op de luchtdoelopstellingen langs de Schipholweg en de kazerne.



Mecano/luchtschutters van de Bom.V.A.
V.l.n.r.: korp. W. F. Mulder, korp. A. Janse (gesneuveld op 10 mei 1940) korp. A. J. Brands, korp. J. J. Schuuring en korp. A. M. 'Ghandi' de Regt.

De T.5 nr. 859 van de 'B' patrouille blijft achter. Het hydraulisch systeem is door mitrailleurkogels getroffen en loopt leeg.

IJlings zoekt de bemanning, w.o. de gemobiliseerde KLM-vlieger F. H. Groen en sergeant boordtelegrafist J. Hollander ⁸⁾ dekking. Nog tijdens het bombardement keert Hollander terug om zijn 'koffertje met bescheiden' van boord te halen.

SPOOKACHTIGE AANBLIK

Res. 1e luit.-vlieger W. F. Anceaux ⁹⁾ gooit de 853 op zijn kant. Tijdens de overhaaste start scheert zijn logge T.5, welke het dichtst bij de Ringvaart stond, rakelings langs de hangars. In de cabine kijkt de mecano/schutter, korporaal A. J. Brands ¹⁰⁾ nog even achterom, net op het ogenblik dat het munitiedepôt bij de kazerne in de lucht vliegt. In één klap gaan 28.000 mitrailleurpatronen van het 19e Pel.Lu.Mitr. verloren! Het betekent overigens niet dat het 19e Pel. verslagen is. Ze hebben nog voldoende munitie voor de 2 cm snelvuurkanonnen, welke een stroom brisantgranaatjes naar de aanvallers omhoog sturen. Ook de 4 cm kanonnen van het 161 Bt.Lu.A. aan de noordzijde en vier vuurmonden van 2 tal aan de oostzijde mengen zich in de strijd.

Op het tijdstip dat de meeste Amsterdamers zich nog een keertje in hun bed omdraaien, breekt op Schiphol de heksenketel los! Bommen suizen omlaag, slaan grote kraters in het platform, vernielen hangars en gebouwen. Hier en daar breken branden uit.

Aan de ZW-zijde, vlak bij de motorproefstand van de KLM, zoekt luit. Abspoel dekking in de daarvoor uitgegraven gaten in de dijk. In de ML-hangar zijn 40.000 kg vliegtuigbommen van de Bom.V.A. opgeslagen. De commandopost in de zijvleugel is verlaten, elk ogenblik kan de boel in de lucht vliegen.

5) Thans afdelingschef in Hangar 10.

6) Thans werkzaam bij de storingsdienst Hangar 10.

7) Gemobiliseerd instrukteur van de Nationale Luchtvaart School en na de oorlog, tot voor enkele jaren, gezagvoerder-instrukteur KLM.

8) Thans voorman in Hangar 10.

9) Gemobiliseerd KLM-vlieger, gesneuveld op 13 mei 1940.

10) Thans als voorman werkzaam in de motorshop.



Schiphol - 10 mei 1940

KLM-personeel brengt een in revisie zijnde Douglas DC-2 uit de brandende Hangar B in veiligheid. Gedurende de meidagen gingen op Schiphol 4 DC-3's en 4 DC-2's geheel verloren, werden 5 DC-3's en 5 DC-2's beschadigd en waren 1 DC-3 en 2 DC-2's nog vliegklaar. Gezagvoerder Parmentier vloog de onbeschadigde DC-3 PH-ARZ op 13 mei naar Londen. (Foto RVO)

Boven en rond om het veld zijn de jachtvliegers van de 2e Ja.V.A., w.o. res. 1e luit. Sluyter, res. 2e luit. Hans Plesman, de oudste zoon van de president-directeur, en res. sergeant Burger, in verwoede gevechten gewikkeld met de Luftwaffe. Sluyter schiet een Junkers Ju-88 neer.

Niet alleen de D.21's, ook de T.5 bommenwerpers werpen zich op de vijand. 'De vijand zoveel mogelijk afbreuk doen,' luidt immers de via het radiostation IIA (Schiphol) ontvangen opdracht.

Deze opdracht wordt nooit door de 853 ontvangen. Juist in dit kritieke stadium laat de geïmproviseerde radio-apparatuur weer eens verstek gaan - ditmaal is de ontvanger defekt.

Bijna een half uur duurt het bombardement. Dan komen de begeleidende Messerschmitt Me-109's en Me-110's naar beneden en mitrilleren alles, dat zich op de grond vertoont.

Het is nog niet genoeg!

11) Zie 2e aflevering in 'Kontakt' - juli 1966.

Een nieuwe golf van bommenwerpers - Heinkel He-111's - nadert. Opnieuw worden het platform en de hangars geteisterd, opnieuw komen de luchtdoelbatterijen in actie. En hoe! Na deze aanval, de laatste gedurende de meidagen, hebben ze in ruim een uur totaal 5220 brisantgranaten verschoten. Het betekent tevens dat, na ruim een uur oorlog, het grootste gedeelte van de beschikbare voorraad verbruikt is.

Een eenzame Fokker G.1 verschijnt korte tijd later boven Schiphol. Het is de laatste jachtkruiser van de 3e Ja.V.A. op Waalhaven ¹¹⁾. Vanuit de cockpit overziet de res. 1e luit. A. van Oorschot het veld, van waar hij voor de mobilisatie als tweede bestuurder op de KLM-vliegtuigen naar Indië vertrok. Geen gezellige bedrijvigheid meer. Brandende hangars en vernielde vliegtuigen. Schiphol is uitgestorven en biedt een spookachtige aanblik.

Van Oorschot draait nog een rondje en verdwijnt in noordelijke richting.

EERSTE OPTREDEN VAN DE BOMVA

In vliegerskringen staat de Bom.V.A. bekend als een kleine KLM in een militair pakje. De meeste gemobiliseerde piloten, gewend om met tweemotorig materiaal om te gaan, zijn bij deze afdeling geplaatst en hebben van hun kollega Abspoel, instructie op de T.5 gekregen.

Het behoeft dan ook geen verbazing te wekken dat alle acht, tijdens de aanval op Schiphol, gestarte T.5's bestuurd worden door KLM-ers.

Dat zijn de res. 1e lts. J. H. Eilders, F. C. J. de Haas, J. J. Mulder, W. F. Anceaux en de res. 2e lts. O. P. Koch, N. Steenbeek, J. J. Bak en J. C. Pool ¹²⁾. Bovendien bevinden zich in vier machines nog als tweede bestuurder de res. 2e luit. F. N. Carabain en de sgts. W. Geerling, D. Dekker en R. M. Draaisma ¹³⁾.

Het eerste optreden van de Groep is van zuiver defensieve aard. De T.5's, volledig met bommen bewapend, worden ingezet als 'luchtkruiser' en moeten de vijandelijke toestellen aanvallen. Zolang de snelle Messerschmitts niet op het toneel verschijnen gaat dit goed. Er worden zelfs opmerkelijke successen geboekt, successen welke zich de komende dagen helaas niet meer zullen herhalen. Individueel optredend schieten de waarnemers, met hun 20 mm 'Solothurn'-kanon in de neuskoepel, vier Duitse vliegtuigen naar beneden.

Na de eerste akties raken de T.5's verspreid. Vier landen op Ruygenhoek, het hulpvliegveld bij Noordwijkerhout, één landt op Bergen, één op De Kooy en één wijkt geheel naar het zuiden uit en komt terecht op het vliegveld Souburg bij Vlissingen ¹⁴⁾. Alleen de 855, onder commando van res. 2e lt.-waarnemer B. Swagerman en met Steenbeek als bestuurder, keert rechtstreeks terug op de thuishaven.

NEGEN KEREN NIET TERUG

10 mei 1940

12.00: Het grondpersoneel treft de laatste voorbereidingen aan de 854, 856 en 862. Dezelfde T.5's hebben 's morgens het door de Duitse luchtlandingstroepen bezette vliegveld Ockenburg bij Den Haag gebombardeerd en zijn via Ruygenhoek naar Schiphol teruggeroepen. Nu staan ze gereed voor een bombardementsvlucht naar het vliegpark Waalhaven.

Ondanks de aanvankelijke successen is de stemming bij de Bom.V.A. enigszins gedrukt. Van de aanval op Ockenburg is de van Schiphol gestarte 855 niet terugge-

keerd. Messerschmitts hebben de luchtkruiser boven de Noordzee in brand geschoten en alleen de waarnemer Swagerman heeft zich met de parachute kunnen redden. Tot de vier vermiste bemanningsleden behoort de KLM-vlieger N. Steenbeek.

De binnengekomen opdracht voor een aanval op Waalhaven geeft ook geen reden voor optimisme. Het vliegpark bevindt zich vast in Duitse handen en het voor de vijand zo belangrijke bruggehoofd wordt gegarandeerd door een groot aantal Messerschmitts beschermd.

Gelukkig gaan ze dit keer niet alleen - zes D.21's zullen voor de hoognodige escortering zorgen. De jongens van de 2e Ja.V.A. kunnen van zich afbijten, maar toch . . . Het belang van de opdracht is echter bekend. Generaal Winkelman en zijn staf hebben het nog eens duidelijk onderstreept - Waalhaven moet met alle mogelijke middelen onbruikbaar gemaakt worden. Een onderdeel hiervan vormen de in de drie T.5's geladen 50 en 100 kg bommen, welke door luit. De Nie en zijn mannen uit de met blindgangers bezaaide ML-hangar zijn gehaald.

Even over twaalf gaan de 20 bemanningsleden aan boord van hun machines - 20 vliegers, waarnemers, telegrafisten en schutters. Voor negen van hen betekent het de laatste opdracht.

12.15: De drie bommenwerpers en zes jagers starten van Schiphol. Voor het oog een sterke formatie, maar wat betekenen negen vliegtuigen t.o.v. de horden boven ons land vliegende Duitse gevechtsmachines?

Zo snel mogelijk klimmen ze naar een licht wolkendek, dat zich op 600 meter bevindt. Escadrille-commandant, luit. Abspoel, besluit hier vlak onder te blijven zitten. Mochten ze door vijandelijke jagers ontdekt worden, dan biedt het wolkendek misschien nog de mogelijkheid om zich aan het zicht te onttrekken.

Om elkaar zo goed mogelijk met de boordwapens te beschermen vormen de drie T.5's een V-formatie. Voorop vliegt de 856 van luit. Abspoel. De zes D.21's volgen in twee linies, links boven en achter.

In de machine van luit. Abspoel zit als telegrafist, sergeant Jan Hollander. Samen met de luit. Groen, die nu de 862 vliegt, behoorde hij tot de oorspronkelijke bemanning van de 's morgens vroeg uitgeschakelde 859.

Hoewel dit de eerste oorlogsvlucht van Groen is, heeft hij reeds eerder onder benarde omstandigheden in de T.5 gevlogen. Tijdens de uitvoering van een zgn. hoogte-

12) J. C. Pool: thans korpschef vlieger KLM.
J. H. Eilders en O. P. Koch: thans gezagvoerders KLM.
F. C. J. de Haas en J. J. Mulder: oud-gezagvoerder KLM.
N. Steenbeek en W. F. Anceaux: gesneuveld op resp. 10 en 13 mei 1940.
13) D. Dekker: thans gezagvoerder KLM.
F. N. Carabain: oud-gezagvoerder KLM.
W. Geerling: oud-gezagvoerder, inmiddels overleden.
R. M. Draaisma: oud-gezagvoerder, omgekomen op 30 mei 1960 bij Lissabon.
14) Zie de aflevering in 'Kontakt' - mei 1966.

vlucht in november 1939, met o.a. luit. F. Peetoom en korp. A. J. Brands, trokken plotseling vrijwel alle velden in Nederland dicht door een snel opkomende mist.

De kritieke situatie werd nog verergerd door het wegvallen van de oliedruk van één der motoren. Vaanstanden van de toegepaste propellers was niet mogelijk, de gestopte motor bleef doordraaien en schudde hevig. Dit zette zich door in de T.5, waardoor bijna alle instrumenten onklaar geraakten - de kompasvloeistof veranderde in schuim!

Ze hebben het overleefd. Na drie kwartier martelen vond Peetoom een gaatje in de mist en maakte een buiklanding bij Beilen. Samenloop van omstandigheden: de juist van deze crash herstelde, doch nog niet operationeel ingedeelde T.5 gaat 's morgens bij het bombardement van Schiphol verloren.

Hans Plesman zit die dag al voor de vijfde maal in de lucht ¹⁵⁾. Als laatste 's morgens gestart is hij licht gewond en met 36 trefers in zijn D.21 van de eerste vlucht op Schiphol teruggekeerd. Kort daarop is hij met het toestel van Burger opnieuw gestart en geland op Ruygenhoek, om vandaar een patrouille mee te vliegen met o.a. luit. Sluyter. Op die vlucht hebben ze een Junkers tussen Den Haag en Gouda neergeschoten.

Jammer van de vierde vlucht. Samen met sergeant Roos is alle munitie - 370 patronen per mitrailleur - op een Junkers Ju-52 transporttoestel vershoten. Zonder merkbaar resultaat. Nee, de D.21 had een snelvuurkanon moeten hebben, net als de Messerschmitts!

In dezelfde linie als Plesman vliegt res. sergeant **C. Ch. Steensma**. Tijdelijk afgekeurd wegens een maagzweer is hij in het geheel niet onder de wapenen geroepen, maar nog steeds in KLM-dienst. De door het bombardement beschadigde KLM-vliegtuigen vergen minstens twee dagen reparatie - dat heeft hij, samen met Parmentier en de chef-vlieger Fuchs gekonstateerd. Toen is het besluit door Steensma genomen: melden bij het oude onderdeel, de 2e Ja.V.A.

Met toestemming van kapitein Janssens vervangt hij nu één van de 2e Ja.V.A.-vliegers.

15) Res. 2e luit. J. C. Plesman voerde tijdens de meidagen van 1940 het grootste aantal operationele vluchten uit, nl. negen.

Na de oorlog verongelukt met een Lockheed Constellation bij Bari (Italië).

16) Luit. A. H. Bodaan, een broer van de door radio en t.v. bekend geworden ds. L. A. Bodaan, werd postuum met de Militaire Willemsorde onderscheiden.

17) In feite de 1e Ja.V.A. van de 5e Groep 2e Lv.R.

Steensma heeft wel eerder in de D.21 gevlogen, maar nog nooit met dit toestel geschoten!

Dat heeft **Gé Burger**, in de andere linie bij luit. Bodaan, wel - diezelfde morgen nog. Voor het zover was hebben monteurs echter zijn mitrailleurs moeten repareren, want aanvankelijk weigerden deze. Alleen er op uitgetrokken heeft Burger ze geprobeerd op een Heinkel He-111 bij Halfweg.

Ze werkten!

Hopelijk blijft dit zo, nu ze met gedrosselde motoren - om gelijk te blijven met de langzamere T.5's - op weg zijn naar het wespennest Waalhaven.

12.37: Luchtwachtpost Rotterdam meldt dat drie T.5 bommenwerpers in de richting Waalhaven vliegen.

De beschermende laag is overgegaan in een gebroken bewolking - de Nederlanders zijn ontdekt! Van Waalhaven opgestegen Messerschmitts zijn reeds in gevecht gewikkeld met de D.21's van de 2e Ja.V.A. Nog niet aangevallen vervolgen de drie T.5's hun weg naar het vliegpark.

Boven de Maas bij Rotterdam komt een Duits vliegtuig uit een wolk. Dat is een kans voor Hans Pesman!

Hoewel hij zijn mitrailleurs op de tegenstander leegschiet, resulteert dit niet in een merkbaar resultaat.

Hetzelfde overkomt Steensma, die zich in de harde praktijk nog vertrouwd moet maken met het schieten met een D.21. Toch gelukt het hem om twee Me-109's te raken. Dan, net op het ogenblik dat hij in goede vuurpositie achter een derde komt, wordt zijn toestel zelf getroffen. De aangerichte ravage is verschrikkelijk - Steensma zelf heeft slechts een onbetekenende verwonding aan zijn rechter been. Onbegrijpelijk! Enige kogels zijn dwars door zijn binnenzak en de rechter broekspijp gegaan.

Minder gelukkig verloopt het gevecht voor de moedige res. 1e luit. A. H. Bodaan ¹⁶⁾, de escadrille-commandant van de escorterende D.21's. Bodaan sneuvelt in de omgeving van Rotterdam.

Terwijl de D.21's proberen de Messerschmitts van de T.5's af te houden, luit. Bodaan zich opoffert, klimmen de drie luchtkruisers naar de vastgestelde hoogte voor het afwerpen van de bommen. De bemanningen nemen 20 tot 30 vijandelijke vliegtuigen op het vliegpark waar. Gelijktijdig vallen de bommen - ze zitten goed! Nu is het zaak om zo snel mogelijk een goed heenkomen te zoeken. Met een wijde boog draaien de drie T.5's in oostelijke richting af.

Luit. Abspoel zoekt weer de bescherming van het lichte wolkendek op. De 856 vliegt alleen. Beide andere T.5's zijn, zonder zijn order, direkt na het loslaten van de bommen naar beneden gedoken, klaarblijkelijk omdat men zich op lagere hoogte veiliger voelde. Abspoel ziet de 854 en de 862 niet meer terug!

12.45: De luchtwachtpost Rotterdam geeft door dat twee onbekende vliegtuigen, vermoedelijk T.5's, brandend zijn neergestort.

Op Schiphol wacht men in spanning af. Succesnievelijk komen de machines binnen. Het bericht van een D.21-vlieger, dat hij beide T.5's door zes Me-109's heeft zien neerschieten, slaat alle hoop in de bodem.

Aan de verlieslijst van de Bom.V.A. zijn acht namen, w.o. die van KLM-vlieger **F. H. Groen**, toegevoegd.

Als laatste, twintig minuten na de anderen, landt Steensma met zijn zwaar gehavende D.21 op Schiphol. Remklappen, remmen en staartwiel zijn kapot geschoten, het instrumentenbord en vleugeltip doorzeefd.

's Avonds vertrekt het overschot van de 2e Ja.V.A., vijf D.21's, en tevens het enige overgebleven toestel van de 5e Ja.V.A. ¹⁷⁾ naar het hulpvliegveld Buiksloot in Amsterdam-Noord.

De Bom.V.A. heeft dan nog twee bommenwerpers voor de komende oorlogsdagen ter beschikking.

G. J. Hagens

4e aflevering in deze serie.

Aflevering 1, 2 en 3 verschenen in 'Kontakt' - mei, juli en september 1966.

BESLISSING SWISSAIR OVER 747 OF DC-8-63 UITGESTELD TOT VOORJAAR

Afhankelijk van de Amerikaanse beslissing over het SST-projekt in het komend voorjaar zal Swissair bepalen of het de Boeing 747 dan wel de Douglas DC-8-63 nodig heeft. Swissair heeft er geen bezwaar tegen om twee jaar na de leidende luchtvaartmaatschappijen met de SST op de Noord-Atlantische dienst te komen. De Zwitserse maatschappij weet ook nog niet welke SST, de Amerikaanse of de Concorde, het meest geschikt is voor de lijn Zürich-New York, hoewel de Amerikaanse SST steeds gunstiger perspectieven biedt.

Waarschijnlijk blijven de Caravelles en de Convair 990's tot 1972 in dienst. Er bestaan plannen voor de uitbreiding van de DC-9 vloot tot 30 Series 30 vliegtuigen.

OPRICHTING NEDERLANDSE CENTRALE VAN HOGER PERSONEEL

Onder grote belangstelling vond op vrijdagavond, 25 november j.l., de oprichtingsvergadering van de Nederlandse Centrale van Hoger Personeel in Den Haag plaats.

Een lang gekoesterde wens om de drie landelijke verenigingen - de Ned. Ver. van Hoger Personeel, Ned. Chr. Ver. van Hoger Personeel en de Kath. Ver. van Hoger Personeel - en een aantal zgn. brancheverenigingen te bundelen in één organisatie, ging hiermede in vervulling.

Tot de medeoprichters behoren de Vereniging van Hoger KLM-personeel, de Vereniging van KLM-boordwerktuigkundigen en de sinds kort als waarnemend lid toegetreden Vereniging van KLM-vliegers.

Voor 25 november werkten de drie landelijke- en de brancheverenigingen reeds nauw samen in een Raad van Verenigingen van Hoger Personeel. De nieuwe organisatiestructuur biedt echter meer mogelijkheden. Met eigen bestuursorganen kan het NCHP thans opkomen voor het gehele Nederlandse hoger personeel, terwijl de specifieke belangen en de levensbeschouwelijke inbreng van de aangesloten organisaties gewaarborgd blijven.

Voorzitter van de nieuwe Centrale is mr. J. Schuttevaer te Utrecht en sekretaris mr. M. D. Ph. van der Werf te Amsterdam.

De NCHP behartigt thans de belangen van ongeveer 6000 personen.