

zwarte Fokker T.V.'s er op af. Metzlar en Knage kozen mij als hun nieuwe commandant, omdat ik vlakbij Den Haag woonde. Maar ik wist ook niet waar het vliegveld Ockenburg precies lag.

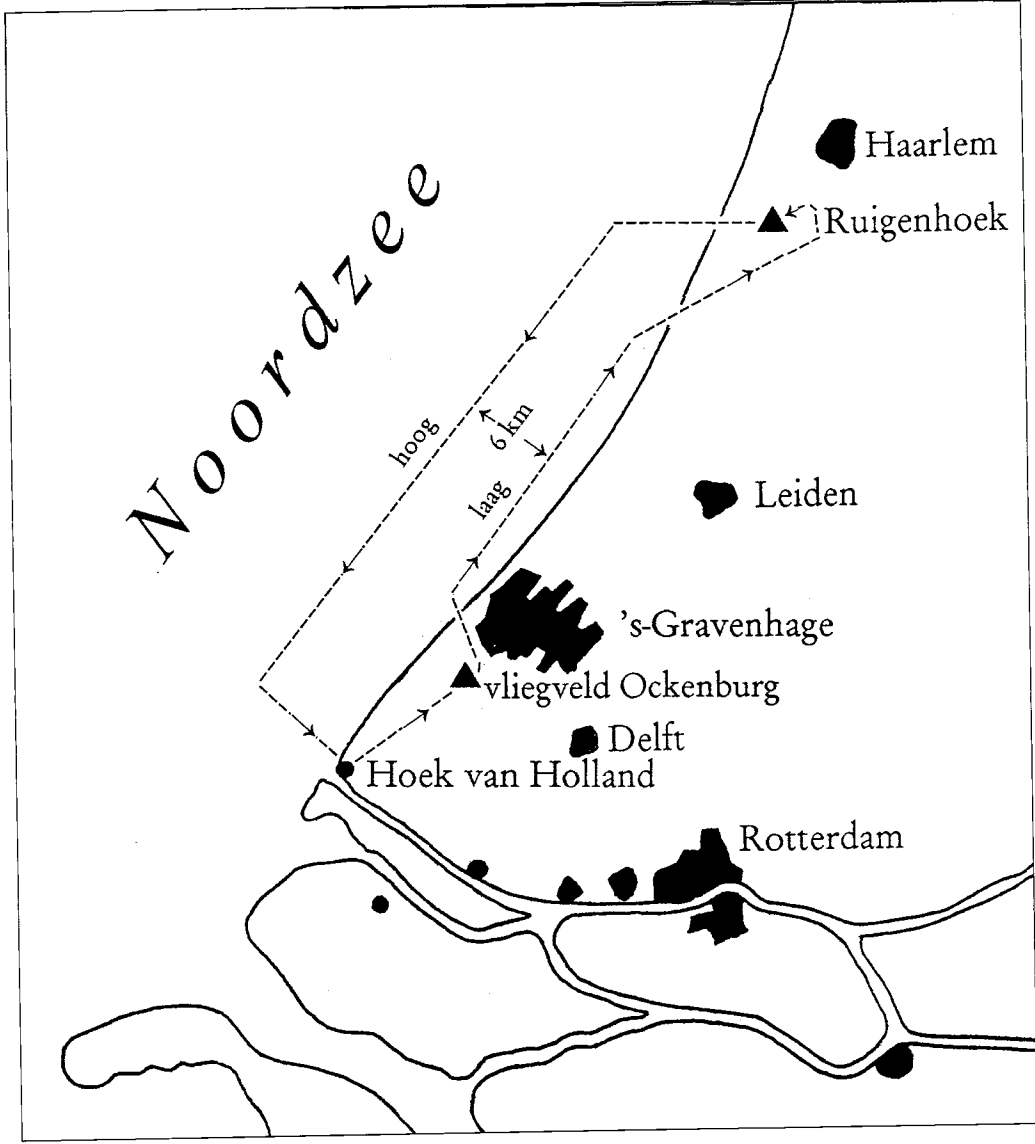
Wij waren overeengekomen dat ieder zelf zou meten en werpen, terwijl ik het escadrille naar het doel zou leiden. Hoogte 3000 m. We vlogen naar zee tot plm. 5 km uit de kust en na een linkerbocht vlogen we ZZW evenwijdig aan de kust. Het was volkomen helder weer – we konden Den Haag en Rotterdam zien liggen. Ik wilde uit het zuiden aanvallen, opdat we daarna snel naar Ruijgenhoek terug konden, dalend om meer snelheid op te pikken.

Oorspronkelijk had ik gezegd dat we op 3000 m zouden aanvallen, maar door de zware bommenlast zag het er ter hoogte van Rotterdam naar uit dat we naar het oosten draaiend – richting Hoek van Holland – de 3000 m hoogte niet zouden halen. Ik besloot op 2000 m te blijven. Op die hoogte kun je in de bommenrichtkijker je doel pas opzoeken binnen 2,5 km afstand en je moet je bommen afwerpen als je het doel tot op 1,3 km bent genaderd. Bij de vliegsnelheid van 240 km per uur heb je twintig seconden tussen het waarnemen van het doel in de kijker en het afwerpen. Het duurt dan nog twintig seconden voor het treffen na de vrije val van de bommen. Ik had zo'n 100 seconden om, staande naast de vlieger, de 854 ongeveer in de richting van Den Haag te leggen. Ockenburg moest ergens in het verlengde van de Laan van Meerdervoort liggen. En zo ging het richting Hoek van Holland. Wat een spanning! Nog steeds geen vijanden te zien.

Boven Hoek van Holland aangekomen draaiden wij richting Laan van Meerdervoort. De zaak stond daar al behoorlijk in de fik, zodat wij nog altijd niets zagen dat op een vliegveld leek. Ik ging naast Japie staan, want er was nog steeds geen doelwit voor de M 37. Plotseling zagen we vlak achter de rookmassa's het partijtje liggen; in het midden stonden wel dertig grijsgrauwe toestellen bij elkaar. Enkele ervan bevonden zich aan de buitenkant of waren buiten het terrein geland. In het midden van de groep stonden er al drie als kerstbomen te branden. Vlug achter mijn bomrichtkij-



En zo ging het richting Hoek van Holland ... (Olieverfschilderij van de auteur)



Kaart 4. Route van de kleine formatie Fokker T.V.'s van de BomVa, die op de morgen van 10 mei 1940 opdracht had het door Duitse luchtlandingstroepen veroverde vliegveld Ockenburg te bombarderen. De aanvalsvlucht werd ondernomen vanaf het hulpvliegveld Ruigenhoek.

p. 83 - 86



Lt. Ruygrok op zijn verantwoordelijke post.
(Collectie Ir. G.H.J. Ruygrok)

ker. Japie verlegde de koers al wat in de richting en op enkele aanwijzingen met mijn linkerhand, gevolgd door een o.k., had Jaap de kist wel zo meesterlijk in de richting, dat ik al hartkloppingen kreeg bij de gedachte hoe of die knapen daar dadelijk met hun oren zouden klapperen. De bomluiken waren open, onze snelheid bedroeg niet meer dan 240 km/uur, zodat mijn voorhoudhoek maar 33 graden werd. Daarom kon ik Japie zo fijn insturen – alle tijd – van 54 graden tot 33 graden. Metzlar en Knage hielden hun M 37 kanon gereed en zij rekenden op mij. Toen zij mijn eerste bom zagen vallen, legden ook zij hun eitjes, zodat er een prachtig trefferpatroon kwam van vier bommen van 100 kg en zestien van 50 kg. Ze konden hun doel niet missen. Ik heb de mijne met tussenpozen van twee/derde seconde losgelaten; Metzlar van één/derde er Knage met één/vijfde seconde, zoals ze me later vertelden.

Ik moest al direct op aanvallers bedacht zijn en mijn springluik vrijmaken, dus de kijker eruit er 't kanon klaar. Mijn secondanten hadden de tijd waar te nemen wat er gebeurde en zij vertelden dat de bommen in het doel spatten. Ik vroeg Japie om nog een rondje te draaien om een foto te nemen, maar hij verdomde het. In duikvlucht haastten wij ons in de richting zee en met een grote boog op 25 m hoogte over Haarlem naar Ruigenhoek. Een toestel dat van Ockenburg startte, was neergehaald door Geerling en Tromp. Zij hadden er beiden anderhalve trommel op leeg gepaft. Die lichtspoomunitie was toch maar mieters. Zelfs Metzlar, die vond dat hij er niets aan had, had er 's morgens een kist mee neergeschoten en was nu een enthousiaste voorstander geworden...

Japie moest op Ruigenhoek nog een keer doorstarten. De 854 hing wel op z'n achterste, maar hij was zo licht geworden dat het onmogelijk was te stoppen voor de sloot aan het einde van het ter rein. Maar het liep allemaal goed af en we liepen geen averij op. Weldra waren de drie vliegtuigen terug op Schiphol. Zoals ik hierboven al zei, stonden er al drie vliegtuigen in de fik toen wij boven Ockenburg aankwamen. Dat bleek Bennie [luitenant Swagerman, AAJ] al op zijn dooie eentje gedaan te hebben. Die was 's morgens naar Schiphol teruggekeerd, vanwaar hij voor deze opdracht was opgestegen. Prachtig succes! Hij was echter op meer weerstand gestoten dan wij en hij was door een Messerschmitt neergehaald. Zijn vliegtuig in brand, was de gehele bemanning er boven zee uitgesprongen. Bennie heeft er nog twee zien hangen. Eenmaal in het water heeft ie eens flin gesnoven en zich bevrijd van de valscherkmoorden waarin hij met de benen verward was geraak

→
see
aunt.
p. 327-39

'Johnny' Mulder: Res. 1e lt.-vl. J.J. Mulder, die op 10 mei 1940 op de T.V nr. 865 vloog met vliegtuigcommandant 1e lt.-wrm. G.F. Verhage. Op 11 mei 1940 vlogen de mannen in de nr. 850.



Res. 2e.lt. O.F. Koch in de cockpit van een Fokker T.V. Op 10 en 11 mei 1940 vloog hij in de nr. 856 met res. 2e.lt.-wrm. G.F. Verhage. (Collectie Ir. W.H.J. Ruygrok)

Hij was erin geslaagd zich te ontdoen van zijn leren jas, van zijn veldjasje en zelfs zijn laarzen en is de 500 m naar de kust gezwommen.

Voor een sportieve knaap zoals Bennie was dat geen kwestie meer van een strijd op leven en dood. Hulpsvaardige handen wilden hem de laatste dertig meter helpen, maar zoals gewoonlijk wilde hij het alleen doen. Geestig als altijd tapte hij alweer mopjes. Naar lichaam en geest was hij het perfecte voorbeeld van een officier. Hij was de jongste van ons allemaal. Hij praatte enorm veel. Een ander zou hem een o.h. genoemd hebben, maar door zijn geestigheid was hij bij allen bemind.

Maar laat ik eerst het verhaal van zijn wederwaardigheden afmaken. Hij had zich daar een ander uniform laten aanmeten en met een paar kistjes, puttees, een soldatenbroek en een veldjas van eerste luitenant van de Jagers (hij was zo trots als een aap), is hij via het Departement van Defensie op Schiphol teruggekomen, waar hij dezelfde avond arriveerde en ons dit verhaal met zijn eigen vlotte verhaaltrant voordroeg.¹

Van Ruigenhoek vlogen we dus terug naar Schiphol. Wat zag het eruit. De randen van het terrein waren bezaaid met bomtrechters, daar waar 's morgens de T.V's en de D.XXI's hadden gestaan. Alles brandde en rookte. Alleen de startbanen waren angstvallig gespaard. Om de vijf minuten werd er luchtalarm gegeven. Kapitein Sissingh verhuisde zijn commandopost naar het café in de noordwesthoek van het terrein. Het was toen 10 mei plm. 12.00 uur.'

De Fokker T.V nr. 855

We komen nog even terug op de T.V van de bemanning Swagerman die, zoals we hebben gelezen, Ockenburg met succes had gebombardeerd. Na de aanval werd koers gezet naar de kust: men wilde proberen over zee de thuishaven weer veilig te bereiken. Maar toen keerde het geluk: ter hoogte van 's-Gravenzande werd het vliegtuig door een vijftal Duitse jagers opgemerkt; het waren Me 109's van de III. Gruppe van het Jagdgeschwader 26, die op deze ochtend waren opgestegen van het vliegveld Essen-Mülheim. Voor de snelle, zwaar bewappende jagers was de langzame T.V geen partij: weldra sloegen de projectielen van de kanonnen en de mitrailleurs in de Fokker in. De 855 probeerde zich te verweren, maar de T.V was zwaar en log en moeilijk wendbaar. De verdediging was eigenlijk te zwak.

De 855 is nu de kustlijn gepasseerd, maar de aanvallers laten niet los. Opnieuw krijgt de bommenwerper een felle aanval te verwerken. Een 20 mm.-granaat ontploft in de cockpit. De eerste vlieger wordt zwaar gewond; hij weet de tweede vlieger nog te beduiden dat het met hem mis is. Zwaar beschadigd duikt de 855 dan weg, onbestuurbaar. De enige kans om het vege lijf te redden is de parachute. De gehele bemanning slaagt er nog in uit de gedoemde machine te komen. De parachutes openen zich direct en langzaam dalen de vijf mannen boven zee. Even later komen zij in het water terecht.

Over Swagermans redding hebben we al het een en ander kunnen lezen in het verslag van luitenant Ruygrok. En zo staat Ben Swagerman, de prater, de doener, 's avonds weer op Schiphol gereed om zijn volgende opdracht te aanvaarden. De gesneuvelde bemanningsleden zijn:

- res. 2e lt.-vl. N. Steenbeek (eerste vlieger)
- res. 2e lt.-vl. A.H. Smoolenaars (tweede vlieger)
- dpl. korp. b.-tel. H. Vallentgoed (radiotelegrafist)
- korp.-vlm/l. sch. A. Janse (staartschutter).

Zij zijn de eerste gevallen van de BomVA.

Op Schiphol

Op Schiphol is de spanning nog steeds om te snijden. Er circuleren berichten dat er Duitse troepen in de omgeving van het vliegveld zijn geland. Dat maakt het voor het vliegende en het grondpersoneel niet gemakkelijker om hun zenuwslopende arbeid te verrichten. Bovendien is er nog steeds de dreiging van een nieuw bombardement.

Om tien voor tien stijgen twee D.XXI jagers op om een drietal Heinkels te onderscheppen die richting Schiphol vliegen. Het zijn de nr. 238 met 1e lt.-vl. A.H. Bodaan en de nr. 224 met sgt.-vl. B. de Geus. Maar de Duitsers vliegen voorbij. Even ten oosten van de luchthaven valt lt.-vl. Sitter, die iets eerder op zijn tweede individuele patrouillevlucht is gestart, ze met zijn D.XXI nr. 236 aan, maar zonder resultaat. Als hij vijf minuten later op Schiphol landt, telt het grondpersoneel 52 kogelgaten in zijn kist. De rest van de morgen wordt koortsachtig gewerkt om de vliegtuigen weer gevechtsklaar te maken. Om 12 uur zijn 7 jagers gereed.

Nieuwe opdracht voor de BomVA

Nu zijn dus alle nog operationele T.V's – de nrs. 850, 854, 856 en 862 – op hun thuishaven verzameld. Het zal niet lang meer duren alvorens een nieuw bevel hen voor een nieuwe gevechtsvlucht oproept. Omstreeks 11.00 uur wordt opdracht gegeven het vliegveld Waalhaven, waar Duitse luchtlandingstroepen zich hebben genesteld en veel Duitse vliegtuigen staan, met een drietal T.V's te bombarderen. Op grond van de ervaring van die morgen wordt hun ditmaal een jagerescorte van zes Fokker D.XXI's van de 2e JaVA meegegeven. Om 12.15 uur verheffen de drie bommenwerpers, de nrs. 854, 856 en 862 – zich van Schiphols landingsterrein en zetten met hun jagerescorte koers naar het zuiden. Omdat er meer bemanningen zijn dan vliegtuigen, worden er anderen voor deze nieuwe opdracht aangewezen. Aan boord van de drie T.V's bevinden zich de volgende bemanningen:

nr. 854:

2e lt. wrn. F.H. Stoovelaar
1e lt.-vl. wrn. (KNIL) W.J.E. Künzel
sgt. maj.-vl. A.J.C. Oostindië
dpl. sgt.-b. tel. P. Boon
dpl. sgt.-l. schutt. J. den Hartog

nr. 856:

2e lt. wrn. P.J.G. Mulders
1e lt.-vl. J.J. Abspoel
sgt.-vl. A.P.L. Bia
sgt.-cap. b.tel. J. Hollander
sgt.-cap. b.tel./schutt. B. Ouwerkerk

nr. 862:

1e lt. wrn. L.J.W. Blommesteyn
1e lt.-vl. F.H. Groen
sgt. asp. F. Espeet
sold. vlm. H. Kuiper.