

Alvorens de T.V's op hun vlucht te volgen, geven we het woord aan een van de escorterende jachtvliegers; het verslag werd speciaal voor dit boek geschreven door de heer C.C. Steensma, destijds jachtvlieger bij de 2e JaVA.

### **'Ik moet er een rotzooi van maken'**

Voor sgt.-vl. C.C. Steensma, die de Nr. 239 overnam van sgt. J. Roos, is dit de eerste oorlogsvlucht. Zoals we al hebben gelezen, is hij pas rond zeven uur op Schiphol aangekomen. Aanvankelijk heeft hij meegeholpen enkele G.1's te verzetten, maar nu zal hij zijn vuurdoop ondergaan. Aangezien zijn militaire plunje nog thuis ligt, vliegt hij in zijn KLM-uniform tegen de Duitsers; ietwat ongebruikelijk, maar de hele situatie is immers hoogst ongevoelzaam. Hij vertelt:

'Het weer was op die gedenkwaardige 10de mei 1940 bepaald prachtig. Hier en daar nog een restantje cu op zo'n 2000 m, maar verder stralend! Direct nadat de beide T.V's waren opgestegen, vertrok het escorte van drie [zes, AAJ] D.XXI-jagers, waarvan ik er een vloog. We hadden afgesproken ruim boven de T.V's te gaan zitten en dan maar zien. Nog voordat Rotterdam was bereikt, zag ik links onder me een Heinkel 111 vliegen. Het eerste wat mij door het hoofd schoot, was: en nu weet ik verdomme nog niet vanuit welke hoek ik hem het beste kan aanpakken. Ik dook er steil op af met de bedoeling er met hoge snelheid – al vurend – langs en onderdoor te gaan, vervolgens op te trekken en dan recht van onder het toestel een lange vuurstoot af te geven.

De opzet lukte goed – alleen op het moment dat ik mijn vier mitrailleurs in werking stelde, schrok ik me wild: lichtspoor flitste recht voor me uit en ik dacht dat ik zelf van achteren werd beschoten. Tegelijkertijd realiseerde ik me dat het mijn eigen vuur moest zijn... Ik had van mijn leven nog nooit met lichtspoormunitie geschoten, laat staan er mee geoefend, en voor het vertrek was niemand op het idee gekomen mij over deze uiterst nuttige kogels in te lichten.

Door de hoge snelheid waarmee ik langs de Heinkel vloog had ik maar een enkele seconde daadwerkelijk geschoten en gericht op motor en romp. Met een schok nam ik de contouren waar van de bemanning – vlieghelmen op met koptelefoon... ik schoot wel op het vliegtuig, maar het ging om het doden van mensen – wat een krankzinnige gedachte, maar niet denken, doen!

Met de Heinkel inmiddels een paar honderd meter boven me trok ik mijn kist steil naar boven, vrijwel loodrecht en 'sproeide' de linkermotor en de romp ... ook de cockpit. Om snel weg te zijn nam ik gas weg en met een snelle rol dook ik weg om daarna vol gas weer hoogte te winnen. Het laatste wat ik me van de Heinkel herinnerde is een links wegdraaiend silhouet – toen was ik weer alleen – nou alleen...

Vanaf het moment dat ik mijn aanval afbrak – tenslotte was ik er om de T.V's te beschermen – circelde ik even kort rond en meende een T.V vlak boven Waalhaven te zien – plus 'vele' andere, nl. Me 109's.

Daar moest ik dus heen en zo snel mogelijk meer hoogte winnen, want de Me's zaten allemaal op grotere hoogte dan ik.

Inmiddels trachtte ik iets zinnigs te bedenken — hoe nu verder? Me 109's links – rechts een keurige 'Kette' ver boven mij. Wat ik toen dacht, weet ik nog precies: Kijk, dat is nou vakwerk. Wat ik zelf aan het doen was kwam me hoogst amateuristisch en knullig voor... onwerkelijk vooral. Zat ik daar nu werkelijk in m'n vertrouwde KLM-plunje onder een stralend blauwe hemel in een D.XXI met dodelijke munitie boven de Waalhaven, waar ik m'n eerste vliegbrevet had gehaald, waar de vijand nu zat, dat nu door onze T.V's moest worden gebombardeerd en ik moest dat mogelijk helpen maken door elke vliegende mof uit de lucht te knallen.... krankzinnig!

Onderdehand had ik wel geleerd goed om me heen te kijken. Zo half en half begreep ik al niet dat ik nog niet aangevallen was, maar lang behoefde ik niet te wachten.... ik zag ze komen, gelukkig, anders was het meteen al 'Feierabend' geweest.



De wijze van hun aanval verbaasde me niet; ik had het vanuit de verte gezien. Vanuit een klein groepje, keurig in formatie vliegend, dook de een na de ander op de 'prooi' en in één lange swoop weer omhoog. In de lucht leken het net slanke aaltjes die achter elkaar 'aangleden' – naar beneden en weer steil naar boven. Wat kon ik daar tegenover stellen? Ik was veel wendbaarder – zij sneller met een heel strak aanvalspatroon. Dus bedacht ik me: ik moet er een rotzooi van maken. Als een gek van links naar rechts zwiepen en kijken wat er gebeurt.... Veel tijd tot filosoferen was me niet gegund – met z'n drieën of vieren, dat weet ik niet meer, kwamen ze op me neer ... de hoogste tijd derhalve om met mijn 'rotzooiplan' een begin te maken, ze onderhand goed in het oog houdend. Wellicht geïnspireerd door mijn merkwaardige toeren, brak de achterste Me uit en begon aan een soort schuine looping. Dat nu paste prachtig in mijn mogelijkheden. Door precies in zijn lijn te vliegen dwong ik hem steiler door te duiken dan (denk ik) zijn plan was. Met een halve rol had ik hem onder me in plaats van boven en toen hij optrok vuurde ik voor wat ik waard was, keurig de rechte lijn houdend waaruit hij door z'n hoge snelheid niet meer kon ontsnappen. Midden in de 'vuurkegel' vlogen plotseling stukken alle kanten op – boven me langs en omkijkend zag ik slechts een steeds zwarter wordende sliert ... de laatste duik van die Me 109.

Verbaasd dat het eigenlijk zo vlug en zo gemakkelijk ging, steeg ik met brullende motor ... en werd volledig verrast door een knetterend kabaal. Vuur leek tussen m'n benen door te spuiten – ik verstijfde van schrik, was bewegingloos en dat was mijn behoud.

Had ik in een schrikreactie een haal aan de stuurkolom gegeven, in welke richting dan ook, dan was ik 'doormidden gezaagd' door de Me 109 die mij van rechtsachter de volle laag gaf. Wat er toen precies gebeurde heb ik nooit goed kunnen analyseren. De waarschijnlijke aanvaller flitste me voorbij, vlak voorbij, en ineens kwam ik weer 'los', zwiepte de kist in een scherpe rechter draai, waar ik nog een Me tegenkwam, waarop ik vuurde voordat ik het a.h.w. met m'n hersens had uitgewerkt. Hij zat voor en iets lager op het moment dat ik hem raakte. De vlieger draaide z'n gezicht naar boven – zo leek het tenminste – en toen rook, brokken en een snelle draai om niets in m'n propellor te krijgen. Leepte voor me ... ik was er nog en dat verwonderde me grenzeloos, zij het niet voor lang, want er was duidelijk 'iets' gebeurd. Het instrumentenbord was vernield, de olie droop op m'n schoenen, flarden bengelden aan het uiteinde van mijn rechtervleugel en m'n rech-

terbeen voelde eigenaardig aan. Ik betastte het en had meteen een bloedige hand. Verder ging eigenlijk alles goed. De motor liep als een zonnetje, de kist stuurde prima en even dacht ik: 'Stel je voor dat ik er nog een te pakken krijg'. Die gedachte liet ik even snel varen als hij was opgekomen. Overal Me's, mijn kist beschadigd, ikzelf beschadigd, dat is geen optimaal uitgangspunt om 't nog eenmaal te proberen. Inpakken en wegwezen... niet fraai, wel zinnig... Waar is het sliertje cumulus? Daar! En daar dook ik op af, niet te steil, want ik wist niet wat er allemaal beschadigd was. Vlak bij het wolkendekje trok nog iets anders m'n aandacht – ik zag vlammetjes onder m'n voeten ... en toen slokten de wolken mij op. Héérlijk! Zonder een enkel instrument blindvliegen was voor mij niet zo moeilijk. Ik had vroeger op Soesterberg vele malen het 'weerbericht' gevlogen en daarbij leerde je minuten lang de juiste koers te houden zonder een enkel instrument (dat zat er niet in) en nu kon ik daar van profiteren.

Het brandje bleek een grote poetslap te zijn die heel rustig op de vloer lag te vlammen – toch geen leuk gezicht. Maar spoedig had het zich een mooi rond gat in de linnen romp gebrand en verdween. Het linnen smeulde wat onwillig na en werd door de druppeltjes van de wolk gedoofd. So far so good. Het wolkendekje was inderdaad 'mini' en ik was er dan ook zo weer uit. Koers Schiphol en nu maar hopen dat er geen 'bezoekers' meer zouden komen, noch onderweg, noch boven Schiphol. En inderdaad weer die volstrekt onwerkelijke situatie.

Deze route had ik duizend maal gevlogen, als leerling, als militair vlieger, als KLM-vlieger, als instructeur van de Rijksluchtvaartopleiding (toen bij de KLM) en eigenlijk maar zelden bij zulk stralend weer...

Eenmaal op Schiphol draaide ik een ruime bocht om te zien of er inmiddels 'bezoek' was geweest of dat er iets was gebeurd dat de landing zou bemoeilijken.

Zo te zien niet. De gigantische rioleerbuizen lagen nog kwistig over het veld verspreid en alhoewel ze daar gelegd waren om Duitsers van landingen af te houden, voor mij moest het mogelijk zijn daar tussen door te zwieren. Dus maar landen, dacht ik.

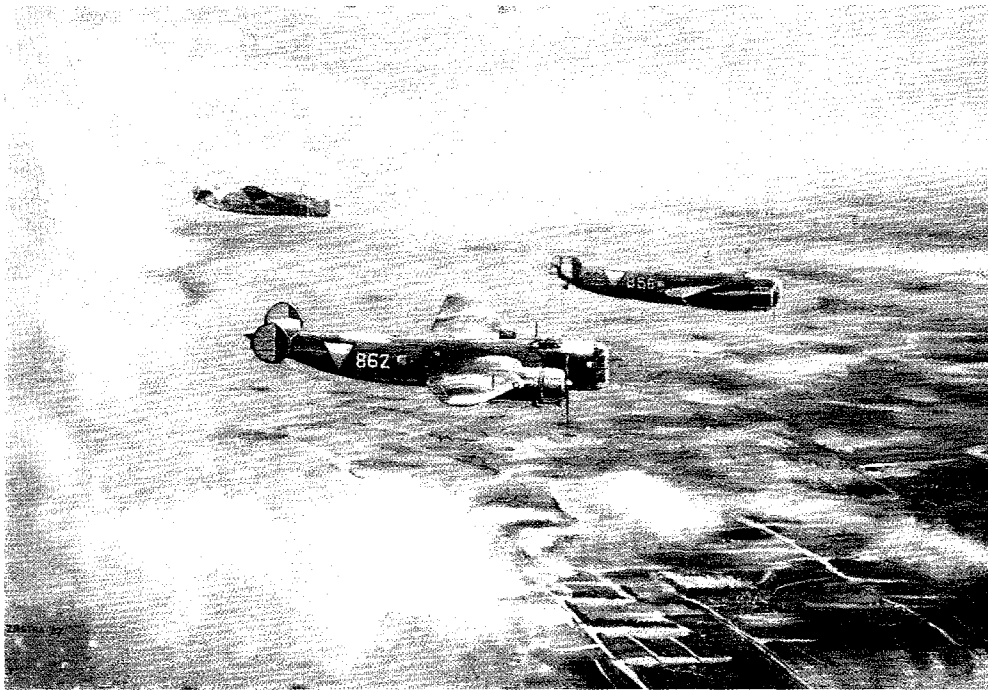
Bij het aanvliegen probeerde ik de landingsklappen omlaag te krijgen, maar die reageerden niet. Toen pas werd me duidelijk dat al die olie op m'n voeten hydraulische olie was en dat betekende dat ik niet alleen mijn landingsklappen niet kon gebruiken, maar dat mijn kist ook geen remmen meer had. Geen bruikbare althans. En dat betekende weer dat ik met extra hoge snelheid moest landen en zonder remmen tussen die rioleerbuizen door moest zien te komen. Zo'n buis is ruim twee meter hoog en als je die met hoge snelheid pikt, dan zou weldra blijken dat beton een stuk harder is dan een D.XXI-vleugel. En die was toch al niet in zo'n prima conditie, want behoudens de flapperende zaken bij de rechtervleugelpunt, had ik ook ontdekt dat ongeveer één meter van de bovenkant van die vleugel was verdwenen, hetgeen tijdens lagere snelheden wel eens heel vervelend kon zijn. Immers bij een ongelijk profiel van beide vleugels krijg je ongelijke 'lift' en dat betekent weer dat in zo'n situatie het toestel vlak voor de landing onverwacht wegklapt. Nou ja, er zat niets anders op dan met een noodgang laag aan te komen zetten en zo laag mogelijk boven de grond – tussen de rioolbuizen doorscherend – de grond onder de wielen te krijgen en te landen zonder zo verder uit te rollen dat ik in een hangar belandde. Zoals zovele dingen in het leven: je ziet er tegenop en enkele minuten later stond ik met afgezette motor voor de hangar.

't Lukte dus allemaal nog best. Ik moest uit de machine gelicht worden en bleek door enkele schoten aan m'n rechterdijbeen te zijn geraakt. De vuurstraal was rechts achter mij in de D.XXI gekomen, onder de rechterarm door (via mijn keurige KLM-colbert door dat schoten door de binnenzak vertoonde), tussen mijn benen door, waardoor een doorboring en twee schampschoten ontstonden, via het dashboard – de instrumenten vernielend – was het al het lood (met stalen punten voor pantserdoorboring) links voor weer uit de machine gevlogen. Van alles was achter en onder het motorscherm vernield, maar nu net niet de brandstofleiding en de brandstoftanken. Ik had derhalve, kort samengevat, enorm gezwind ..... Dat heb je met amateurs!

Later in de middag hebben we de resterende vliegtuigen – ik geloof vijf of zes – naar Buiksloot overgevlogen. Daar mijn kist zo doorzeefd was dat aan het operationeel maken eenvoudig niet gedacht kon worden, werd besloten tot vernietiging – hij is verbrand – jammer, hij had het zo prima gedaan. Nog wel bedankt nummer 239.<sup>2</sup>

Terug nu naar de T.V's, waar het in eerste instantie immers om ging. Op de heenweg is alle goed gegaan: onder de in formatie vliegende toestellen is het groen-bruine blokkenpatroon van Holland-in-lentetooi langzaam weggeleden. Aan stuurboord hebben de bemanningen de kust waargenomen en daarachter de grijze uitgestrektheid van de Noordzee. Alles is rustig, maar dat zal niet lang meer zo blijven.

Ten noorden van Rotterdam bevindt zich op dat moment een deel van Hptm. Walter Kienitz' III. Gruppe van het Jagdgeschwader 3 en ten zuiden ervan Maj. Gotthardt Handrick's I. Gruppe van het Jagdgeschwader 26, welke die morgen zijn opgestegen van de vliegvelden Hopsten en Bönninghardt, aangewezen ter bescherming van de aanvliegroutes van de Duitse transport- en bombardementsgroepen boven de 'Festung Holland'. Een ontmoeting tussen beide strijdmachten lijkt haast onvermijdelijk. En inderdaad duurt het geluk van de Nederlandse vliegers niet erg lang meer: al gauw krijgen de Duitse jachtvliegers de nege Nederlandse vliegtuigen in het oog. Terwijl de boven de drie bommenwerpers vliegend D.XXI's door de Me 109's van III./JG 3 in een luchtgevecht gewikkeld worden, sluipen de drie T.V's onder het Duitse luchtscherm door; zij hebben immers de opdracht een uiterst belangrijk doel aan te vallen en mogen zich bij voorkeur niet in een luchtgevecht mengen. Ze slagen erin hun doel ongedeerd te bereiken en werpen hun bommen af. Deze vallen op hangars en onderkomens en vernielen op het landingsterrein een viertal Ju 52/3m's van de K.Gr.z.b.V. 172; de bemanningen ervan hebben twee vermisten en vier gewonden te beklagen. Maar terwijl de drie Fokker T.V's ten zuiden van Rotterdam met een S-bocht naar het noorden afdraaien om de thuisreis te aanvaarden, worden ze opgemerkt door I./JG 26. Ve



*De drie Fokker T.V's van de BomVa van Schiphol op weg naar Waalhaven, 10 mei 1940. Slechts de nr. 856 keert behouden terug; de twee andere T.V's vielen ten prooi aan Messerschmitt 109's van I./JG 26. (Naar een olieverfschilderij van Gerrit Zijlstra, CNLS)*

scheidene 'Schwärme' duiken omlaag op de veel langzamere bommenwerpers af. De strijd is ongelijk: voor de Messerschmitts zijn deze Fokkers immers kanonnenvlees. In het zich nu ontwikkelende luchtgevecht weten de Staffelfkapitän van 3./JG 26, Oblt. Johannes Seifert en Fw. Ernst Biegert van 2./JG 26, elk een T.V neer te schieten. Beide machines gaan boven Beijerland omlaag. Voor de twee Duitsers betekent dit de eerste overwinning. Uit de nr. 854 kan slechts de zwaargewonde luchtschutter, dpl.sgt. boordtelegrafist/luchtschutter J. den Hartog zich redden; de waarnemer, 2e lt.-wrn. F.H. Stoovelaar, 1ste lt.-wrn. (KNIL) W.J.E. Künzel, de tweede vlieger sgt.maj.-vl. A.J.C. Oostindië en de boordtelegrafist sgt. P. Boon, verliezen hun leven.

Bij de crash van de nr. 862 komt de gehele bemanning om, te weten: 1e lt.wrn L.J.W. Blommestejn, de waarnemer/vliegtuigcommandant, 1e lt.-vl. F.H. Groen, eerste vlieger, sgt. asp.res.offr.-vl. F. Espeet, tweede vlieger, en de soldaat/vln.-luchtschutter H. Kuiper.

Eenzelfde lot ondergaat de Fokker D.XXI nr. 283 van 1e lt.-vl A.H. Bodaan. Hij valt voor de lopen van de 109 van Uffz. Ferdinand Springer van 7./JG 3, die hiermee ook al zijn eerste luchtoverwinning bewerkstelligt. De 238 stort neer om 12.30 uur ten zuiden van Rotterdam. De op 5 augustus 1914 in Boelang (in het voormalige Nederlands Oost-Indië) geboren Antonie Hubert Bodaan sneuvelt op zijn derde gevechtsvlucht. Voor zijn acties op deze 10de mei 1940 wordt hem de Militaire Willemsorde der vierde klasse toegekend.

Zo keert van de uitgezonden T.V's alleen de nr. 856 op Schiphol terug; het toestel landt er om 12.50 uur.

We kunnen onmogelijk de vluchten van alle T.V's in detail weergeven. Ze zijn ook al zo vaak verteld. We zullen het hier dan ook bij laten. Aan het einde van de eerste oorlogsdag waren er nog slechts twee T.V-bommenwerpers over. Ook op de 11e, de 12e, de 13e gingen de overgebleven T.V's de lucht in om zich tegen een overmachtige vijand te weer te stellen. Op de 13e beschikte de Bombardeergroep nog maar over één machine, de 856. De BomVa was wel heel zwaar geteisterd en vele bemanningen werden betreurd, en toch, toen het Commando Luchtverdediging voor deze laatste machine een nieuwe gevaarlijke opdracht uitgaf, werd deze met evenveel élan uitgevoerd als de eerste vlucht die in deze oorlog werd gemaakt. Maar ook deze laatste T.V viel aan Messerschmitts ten offer, evenals een van de escorterende G. 1's.<sup>3</sup> Van beide toestellen kwam de gehele bemanning om het leven. Onder hen de waarnemer van de T.V, 1e lt.wrn. Ben Swagerman, die ook al op de eerste oorlogsdag was neergehaald en zich nu vrijwillig voor deze vlucht had gemeld als vervanger voor een collega die gehuwd was. Deze collega was lt. Gerard Ruygrok, die zijn plaats evenwel niet zonder woordenwisseling had afgestaan. Maar Ben Swagerman wilde zijn zin hebben... Voor zijn inzet werd ook hem postuum de M.W.O. der vierde klasse verleend. Uit piëteit jegens hun gesneuvelde vriend noemden Gerard en Toine Ruygrok, op wie de dood van Ben Swagerman een onuitwisbare indruk heeft gemaakt, hun op 3 mei 1946 geboren zoon Ben. Deze traditie werd in 1987 voortgezet toen de inmiddels getrouwde Ben Ruygrok ook zijn zoon de naam Ben gaf.

Op de middag van de 10de mei krijgt de commandant van de 2e JaVA bevel zijn vliegtuigen over te brengen naar het hulpvliegveld Buiksloot; Schiphol is te gevaarlijk geworden. Om vier uur stijgen de vijf overgebleven D.XXI's op. Terwijl ze op weg zijn, wordt het tankschip dat bij Schiphol in de Ringvaart ligt, op last van de vliegparkcommandant gecamoufleerd. Voortaan mag alleen nog maar bij donker door benzineauto's worden getankt. De duisternis valt over het vliegveld.

2e Lt.-wrn. Bernardus Swagerman van de op Schiphol gestationeerde BomVa. Zoals in dit hoofdstuk verteld, sneuvelde de op 14 januari 1917 te Amsterdam geboren Bernardus Swagerman op 13 mei 1940 met de Fokker T.V nr. 865. Voor zijn moedig en bekwaam optreden in de meidagen van 1940 werd hij bij Koninklijk Besluit van 9 mei 1946 nr. 6 posthuum benoemd tot Ridder der 4e klasse in de Militaire Willemsorde. Het Luchtmachtkamp te Zeist, het 'Swagermankamp', is naar hem genoemd. Het werd op 11 september 1953 in gebruik genomen. (Sectie Luchtvaartmachthistorie Staf Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten, 's-Gravenhage)



<sup>N</sup>  
Karl Ebbighausen van 4./JG 26, de man die de Fokker T.V nr. 856, de laatste machine van de BomVa, neerschoot, 13 mei 1940. (Hans Höhler, Gemeinschaft der Jagdflieger)