

De luchtverdediging in de Grebbelinie bij Rhenen en Wageningen tijdens de meidagen van 1940

**Een persoonlijke studie naar de verrichtingen
van de luchtafweereenheden van de
luchtverdedigingkring Utrecht / Soesterberg
en het Veldleger bij Rhenen, alsmede de
verrichtingen van de Luchtvaartafdeling
in de vakken van II en IV LK in de
periode 10-14 mei 1940**

Auteur ©: A.M.A. Goossens
Versie: 11^e herziening, 18 februari 2012

Deze studie is in oktober 2004 (en alle revisies in de periode daarop volgend) uitgegeven in eigen beheer, door de auteur met medewerking van de Stichting de Greb.

Het auteursrecht behoort uitsluitend de auteur toe.

Alle rechten voorbehouden. Niets van deze uitgave / productie mag worden verveelvoudigd, in enige vorm of op enige wijze hetzij mechanisch hetzij elektronisch, door opslaan (of anderszins bewaren) in een geautomatiseerd (gegevens)bestand, door fotokopieën, foto's, opnamen of enige andere beelddragende opslagvorm, zonder uitdrukkelijke voorafgaande toestemming van de auteur.

De auteur kan worden benaderd via de websites van de Stichting Kennispunt Mei 1940 of Stichting de Greb of anders via onderstaande e-mail adres:

ag@kennispuntmei1940.nl

Inhoudopgave

0.0 Voorwoord

Luchtafweereenheden bij Rhenen (Grebbeberg)

- 1.0 Introductie
- 2.0 Afkortingen
- 3.0 Uitrusting
- 3.1 Specificatie Lucht doelgeschut
- 3.2 Werking en inzet (land)lucht doelbestrijdingsmiddelen
 - 3.2.1 2 tl mitrailleur
 - 3.2.2 4 tl vuurmond
 - 3.2.3 7.5 tl vuurmond
 - 3.2.4 6 tl, 7 tl, 8 tl en 10 tl.
 - 3.2.5 Mitrailleurs
- 3.3 Lucht doelbestrijdingsmiddelen Veldleger
 - 3.3.1 Aanvulling materieel Veldleger tijdens meidagen

De gebeurtenissen rond Rhenen

- 4.0 Lucht doelbestrijding rond Rhenen
 - 4.1 2^e en 4^e Peloton van de 4^e Compagnie Lucht doel Mitrailleurs
 - 4.1.1 De gebeurtenissen bij het 2^e Peloton (2-4)
 - 4.1.1.1 De luchtaanval op 10 mei
 - 4.1.2. De gebeurtenissen bij het 4^e Peloton (4-4)
 - 4.1.2.1 Nabeschouwing 4 Comp Lu Mitr
 - 4.1.3 10 Batterij Lucht doel Artillerie
 - 4.1.3.1 Inleiding
 - 4.1.3.2. Vrijdag 10 mei 1940
 - 4.1.3.3. De luchtaanval op de batterij op 10 mei
 - 4.1.3.3.1 Welke toestellen vielen de batterij aan?
 - 4.1.3.3.2 Het Stafwerk van Nierstrasz c.s. over de luchtaanval
 - 4.1.3.4 Zaterdag 11 mei en zondag 12 mei
 - 4.1.3.5 Maandag 13 mei
 - 4.1.3.6 Naar de Vesting Holland en de capitulatie
 - 4.1.3.7 Nabeschouwing

Duitse vliegtuigverliezen rond de Grebbeberg

- 5.0 Inleiding
- 5.1 Aanvullend woord vooraf
- 5.2 10-14 mei Gelderland / Utrecht

Acties van de ML in en rond Rhenen / de Grebbelinie

- 6.0 Introductie
- 7.0 Vliegtuiggevens
- 8.0 Radiotelegrafie en radiotelefonie
- 9.0 Duitse en Nederlandse inzet gedurende de meidagen
- 9.1 Vliegtuigen ML toestellen

De acties van de ML in en voor het vak van het IIde en IVde Legerkorps

- 10.0 Inleiding
- 10.1 10 mei 1940
- 10.2 11 mei 1940
- 10.3 11 mei – het Stafwerk van Nierstrasz
- 10.4 12 mei 1940
- 10.5 12 mei – het Stafwerk van Nierstrasz
- 10.6 Geallieerde hulp
- 10.7 13 mei 1940

- 10.7.1 De G-1'n op 13 mei
- 10.8 13 mei – het Stafwerk van Nierstrasz
- 10.9 14 mei 1940

Nabeschouwing

- 11.0 Statistische gegevens
- 11.1 Opvallende zaken

Bijzondere vliegers

- 12.0 Inleiding
- 12.1 Bob van der Stok
- 12.2 Hans en Jan Plesman
- 12.3 Tjerk Hidde Leegstra
- 12.4 Govert Steen
- 12.5 Jan Bosch
- 12.6 Theo Vrins

13.0 Nawoord

14.0 Teslotte dit ...

15.0 Bronnen

16.0 Legenda's bij kaarten

- 16.1 Kaarten
- 16.2 Foto's

0.0 Voorwoord

Er is bijzonder veel aandacht geweest in het naoorlogse verleden voor het vastleggen van de gebeurtenissen in en om Rhenen gedurende de vier dagen in mei 1940 toen er daar zo zwaar werd gevochten voor het behoud van de Valleistelling of Grebbelinie. Naast de bekende werken over dit onderwerp van auteurs als E.H. Brongers, H. Amersfoort / P.H. Kamphuis, L. de Jong, en vele anderen, is er natuurlijk de bijzondere en overzichtelijke website van (onze) Stichting de Greb / Stichting Kennispunt Mei 1940. www.grebbeberg.nl. Op deze website wordt vrijwel het complete verhaal gedaan van de slag om de Grebbeberg, op de meest indringende wijze: door onbepert inzage te geven in de soms zeer emotionele persoonlijke verslagen van zij die streken en leden op dit meest bekende slagveld van Nederland.

De latere generaal Nierstrasz heeft tijdens de eerste oorlogsjaren – onder indirecte auspiciën van de Duitse bezetter – inventaris gemaakt van de verslagen van onze militairen die onder de wapenen waren gedurende de meidagen. Op last van de bezetter werd het werk in 1942 stopgezet (en werd Nierstrasz met andere Nederlandse officieren geherinterneerd). Na de oorlog kreeg hij opdracht dit werk af te maken en te completeren. Hierdoor is – in het bijzonder voor het gebied rondom Rhenen waar zo intensief door zo vele Nederlandse militairen is gevochten – een kroniek van verhalen ontstaan over de strijd, welke niet is te overtreffen door enige andere vorm van beschrijving.

Vaak schreef een militair zeer emotioneel, soms heel rationeel, regelmatig ook – vooral door officieren – werd strikt zakelijk verslag gedaan. Het is zelden eenvoudig het juiste beeld te projecteren van de gebeurtenissen, omdat veel verslagen alleen de gebeurtenissen (kunnen) beschrijven die direct rondom de persoon in kwestie plaatsvonden. Veelal zijn feitelijke fouten gemaakt in de verslagen of zijn gebeurtenissen om de hoofdpersoon heen (om vaak begrijpelijke redenen) onjuist geïnterpreteerd. En tenslotte – maar voor de hierna volgende studie van groot belang – was er vooreerst aandacht voor de krijgsverrichtingen van de landmacht.

Op de website van de Stichting de Greb – maar ook in de boeken over de Slag om de Grebbeberg – ontbreekt de specifieke aandacht voor, en beschouwing van, twee onderdelen van ons leger in de meidagen van 1940. De luchtdoelbestrijdingsmiddelen en de acties van de Luchtstrijdkrachten (ML) in het gebied tijdens de strijd om de Grebbelinie. De auteur heeft gemeend die beide zaken nader te moeten beschouwen. De totstandkoming van deze studie was niet mogelijk geweest zonder gebruik te maken van de reeds voorhanden zijnde werken van bekende en minder bekende auteurs, van de militaire verslagen en van de steeds inzichtelijker wordende Duitse gegevens. Overigens dient een opmerking te worden gemaakt over een van de bronnen; het bekende werk van Hoogterp over de strijd in de meidagen (Hoogterp, S.H. – Strijd om ons luchtruim – 1950). Dit werk is nogal optimistisch geschreven. Er zijn daarom enkele kritische noten opgenomen t.a.v. het genoemde werk in relatie tot 10 Bt LuA.

Een aantal zaken blijft nog onbelicht in deze versie van de studie. Zo is er nog te veel onduidelijkheid omtrent de aanwezigheid van de 3^e sectie van IX Afdeling Zoeklichten (tl.) bij Remmerden om hier iets over op te nemen in de studie. Het Stafwerk stelt dat deze sectie met vier zoeklichten aanwezig was op 10 mei 1940 maar de auteur heeft hiervan (nog) geen fractie bewijs kunnen vinden. Daarnaast is voorlopig – hangende nader onderzoek – een hoofdstuk over de Luchtwachtdienst nog buiten deze studie gebleven. In een aanvullende versie wordt dit toegevoegd.

Veel dank gaat uit naar “collega” en mede-hobbyist Rutger Bol van Stichting de Greb en Stichting Kennispunt Mei 1940, en mede-enthousiasteling en historicus Hajo Groenman. En dan spreken we nog niet van het bijzondere toeval dat Hajo de zoon is van de reserve 1^{ste} luitenant Groenman die slechts enkel dagen voor de 10^{de} mei 1940 werd overgeplaatst van 10 Bt LuA naar 112 Bt LuA ...

Last but not least gaat dank uit naar luitenant-kolonel der verbindingdienst (b.d.) Eppo Brongers, die als kritisch klankbord en mee-lezer voor auteur fungeerde. Geheel belangenloos heeft hij de ruwe versie van de studie kritisch bekeken, en veel van zijn bemerkingen waren van belang.

Met nadruk wil ik de lezer meegeven dat de resultaten van de studie, alsmede de conclusies en meningen in deze studie van de auteur zijn. Ik wil met deze kanttekening voorkomen dat andere personen, waaronder de eerder genoemden, hierop kunnen of zullen worden aangesproken.

PS: Als eerste post scriptum zij gemeld dat de versie van deze studie van 14 januari 2007 op een aantal punten een nadere detaillering geeft, en dat in die versie enkele fouten, omissies en onzuiverheden verbeterd c.q. aangevuld zijn.

PS1: Als post scriptum bij de 9^e versie [6 aug 2010] wordt opgemerkt dat met name inzake de eerste aanvalsvlucht naar de Grebbeberg op 13 mei een aanpassing is gemaakt. Middels onderzoek in het Bundesarchiv/Militärarchiv is een Duitse bron gevonden, die aan het ontvangende einde van het Nederlandse bombardement zat. Daarom is precies bekend geworden welke eenheid gebombardeerd werd en met welke resultaten.

Luchtafweer eenheden bij Rhenen (Grebbeberg)

1.0 Introductie

Rond de Grebbeberg bij Rhenen lagen op 10 mei 1940 drie eenheden ter bestrijding van vijandelijke vliegtuigen. Het waren de 10^e Batterij Luchtdoel Artillerie (10 Bt. LuA.) alsmede het 2^e (2-4) en 4^e Peloton (4-4) van de 4^e Compagnie Luchtdoel Mitrailleurs (Comp.Lu.Mitr.).

Bij Kesteren, net zuidelijk van Rhenen in de Betuwe (Betuwelinie), lag voorts het 4^e Peloton (4-6) van de 6^e Compagnie Luchtdoel Mitrailleurs en meer zuidelijk, tussen Kesteren en Ochten, het 3^e Peloton van die Compagnie.

10 Bt LuA was uitgerust met stukken Vickers van 75 mm (7.5 tl no.1), en twee mitrailleurs M25 Spandau voor laagvliegende toestellen; de beide pelotons 2-4 en 4-4 (alsmede 2-6 en 4-6) waren elk uitgerust met twee snelvuurkanonnen van het type Oerlikon 20 mm (2 tl no.1) en twee zware mitrailleurs Spandau M.25. In totaal stonden op 10 mei in de ochtend zeven stukken luchtdoelgeschut in en om Rhenen; vier stukken van 2 tl. en drie stukken van 7.5 tl.

De indeling en commandovoering van de luchtdoelbestrijding en luchtafweerdienst in het Nederlandse leger was zeer complex. 4 Comp.Lu.Mitr. viel direct onder het commando van de C.II LK (4^e Div); 10 Bt LuA viel oorspronkelijk onder de Luchtverdedigingskring Utrecht/Soesterberg, later onder CV. Voor de volledige commandostructuur verwijzen wij naar het Stafwerk (Kolonel b.d. F.J. Molenaar: "De luchtverdediging in de meidagen van 1940).

De opzet van deze studie is om de lezer inzicht te verschaffen in de gebeurtenissen rond de luchtafweer en de luchtvaartafdeling in de omgeving van Rhenen, of waarbij sprake was van een verband met de gebeurtenissen bij Rhenen.

2.0 Afkortingen

Afd. Lu.A.	Afdeling luchtdoelartillerie
AHK	Algemeen Hoofdkwartier
Bt	Batterij
Bt.C.	Batterij commandant
Bt.LuA.	Batterij Luchtdoelartillerie
Comp.Lu.Mitr.	Compagnie luchtdoelmitrailleurs
CC	Compagnie Commandant
CV	Commandant Veldleger
C.Lvd	Commandant Luchtverdediging
DAC	Divisie Artillerie Commandant
Div	Divisie
LK	Legerkorps
Lvd.Gr	Luchtverdedigingsgroep
Lvd.Kr.	Luchtverdedigingskring
ML	Luchtvaartafdeling
MC	Mitrailleur Compagnie
Pel.Lu.Mitr.	Peloton Luchtdoelmitrailleurs
RI	Regiment Infanterie
SLH	Sectie Luchtmacht Historie (OdL / Min v Def)
tl.	Tegen luchtdoelen
Zl.A.tl.	Zoeklicht Afdeling tegen luchtdoelen

JG	Jagdgeschwader (jachtvliegtuigen)
KG	Kampfgeschwader (bommenwerpers en ondersteuning)
KGr	Kampfgruppe
KGzbV	Kampfgeschwader zur besonderen Verwendung (Transport / bijzondere taken / taskforces)
LG	Lehrgeschwader (demonstratie, test of scholingseenheden)
StG	Sturzkampfgeschwader (duikbommenwerpers)
ZG	Zerstörergeschwader (jachtkruisers)

3.0 Uitrusting

Er was een grote verscheidenheid aan luchtdoelbestrijdingsmiddelen. Er wordt hieronder een bredere opsomming weergegeven dan werkelijk van belang voor de Grebbeberg en omgeving. Hiervoor is gekozen omdat hierover bijzonder weinig is gepubliceerd, met uitzondering van het Stafwerk van Molenaar (blz 70-75) en het werk van Hoogterp (blz 28-39).

Luchtdoelmitrailleurs (op driepoot affuit):

- Zware Mitrailleur Schwartzlose M08; 7.9 mm
- Zware Mitrailleur Vickers M18; 7.7 en 7.9 mm
- Zware Mitrailleur Spandau M25; 7.9 mm (standaard)
- Bij de marine waren diverse afwijkende types in gebruik

Luchtdoelgeschut:

- 20 mm snelvuurkanon, 2 tl. No. 1. Oerlikon
- 20 mm snelvuurkanon, 2 tl. No. 2. Scotti-Isotta-Fraschini
- 20 mm snelvuurkanon, 2 tl Hispano Suiza
- 40 mm snelvuurkanon, 4 tl. Bofors (op Poolse en Hongaarse licentie)
- 40 mm snelvuurkanon, 4 tl. Bofors / Hazemeyer (dubbelopstelling marinegeschut)
- 57 mm geschut, 6 tl. Vickers-Armstrong op truck (zelfombouw geschut)
- 75 mm geschut, 7 tl. Krupp op truck (zelfombouw geschut)
- 75 mm geschut, 7.5 tl. No.1. Vickers Armstrong
- 75 mm geschut, 7.5 tl. No.2. Skoda (op Duitse licentie)
- 76 mm geschut, 8 tl. Vickers (op vrachtauto)
- 94 mm geschut, 10 tl. Vickers op betonbedding (marinegeschut)

Hulpmiddelen:

- Luistertoestel Van Soest (geluidsversterking voor vroege waarschuwing)
- Zoeklicht no.1 spiegel 150 cm
- Zoeklicht no.2 spiegel 110/120 cm
- Zoeklicht no.3 spiegel 75/90 cm
- Vuurleiding voor 7.5 tl geschut (type Vickers / type Hazemeyer)

De munitievoorraad voor de luchtdoelbestrijdingsmiddelen lag grotendeels in het munitiemagazijn Noorderweg en Munitiemagazijn '1800 Roeden' beoosten Halfweg, tussen Amsterdam en Haarlem (thans: gelegen langs de straatwegweg en trekvaart Amsterdam - Haarlem in de Osdorper Binnenpolder). Ook te Vreeswijk lag munitie voor de zwaardere kalibers (in een munitieschip), en in Bijlmer voor de 6tl.

3.1 Specificatie luchtdoelgeschut

Naam	7.5 tl no 1	7.5 tl no 2	4 tl *17	2 tl no 1 en 2 *16
Fabrikant	Vickers A. (VK)	Skoda (Tsj) *13	Bofors (S)	Oerlikon (CH)
				Scotti (I)
Aantal	48+24 *4	9	46 *5	125 + 35
Kaliber	75 mm	75 mm	40 mm	20 mm
Lengte loop	40 kalibers	48,7 kalibers	60 kalibers	70 kalibers
Sluitstuk	Semi-auto	Semi-auto	Volauto	Volauto
Vuursnelheid	25 pm	25 pm	120 a 140 pm	180 pm
Affuit	Kruis	Kruis	Kruis	Driepoot
Zijdelings richtveld	360°	360°	360°	360°
Verticaal richtveld	0-90°	0-85° *14	-1-90°	-15-85°
Vuurleiding *15	Per Bt een half automatisch hoeksnelheid-toestel met elektrische overdracht van informatie	Per Bt een half automatisch wegsnelheid toestel met elektrische overdracht van informatie	Reflexvizieren met Coertz correcteur	Kringvizier met oogkorrel
Patroongewicht	10,1 kg	11,55 kg	2,1 kg	0,24 kg
Brisantgranaat	6,5 kg	6,5 kg	1 kg	0,124 kg
Buis	Pyrotechnisch	Pyrotechnisch	Schokbuis met zelfvernietiger	Schokbuis met zelfvernietiger
Aanvang snelheid	750 m/s	775 m/s	850 m/s	830 m/s
Hor. schootsbereik	13.900 m	14.600 m	4.200 m	1.800 m
Vert. schootsbereik	9.235 m	9.200 m	4.200 m	1.800 m
Praktisch plafond *1	6.000 m	6.000 m	3.600 m	1.800 m
Tractie	1 assig, raderen	2 assig, raderen	2 assig, raderen	1 assig, raderen
Gewicht (rijdend)	3.280 kg	4.200 kg	1.950 kg	363 kg
Gewicht (stelling)	2.791 kg	2.800 kg	1.950 kg	291 kg

Naam	10 tl. *12	7 tl. *10	6 tl. *11	8 tl. *12
Aantal	3	18	21	3
Fabrikant		Krupp (ombouw tl)	Vickers (ombouw tl)	Vickers
Affuit	Vast, pivot	Truck	Truck	Truck (Vast)
Kaliber	96 mm	75 mm	57 mm	76 mm
Aanvangsnelheid	900 m/s	500 m/s	450 m/s	606 m/s
Hor. schootsbereik	18.000 m	5.600 m	5.600 m	
Vert. schootsbereik	12.000 m	5.000 m	4.000 m	
Praktisch plafond	8.000 m	4.000 m	3.000 m	
Zijdelings richtveld	360°	360°	360°	
Vert. richtveld	0-68°	0-75°	0-72°	
Vuursnelheid	8 p/m	12 p/m	12 p/m	
Gewicht	- *2	7.980 kg *3	7.180 kg *3	3.800 kg *3

*1 Met "praktisch plafond" wordt bedoeld de hoogte waarop een effectief vuur kan worden uitgebracht.

- *2 De 10 tl vuurmonden stonden op een vaste betonnen bedding, met gepantserde vuurdekking voor en deels opzij integraal aangebracht. De stukken waren oud marinegeschut [3.7 inch Vickers] en daarom was het ontwikkeld voor en geplaatst op een pivot-basis. Er waren door de marine 12 stuks van deze vuurmonden geleverd in 1925 aan het depot artillerie. Drie hiervan werden tot tl vuurmond omgebouwd. De ombouw gaf zoveel problemen dat de overige negen stuks in de magazijnen bleven staan, waar ze op 10 mei nog stonden. De marine oorsprong van deze stukken is onbekend. Bronnen spreken elkaar tegen.
- *3 De 6tl en 7tl waren beide gemonteerd op een verrijdbare truck / aanhanger. Het was omgebouwd veldleger geschut, wat direct op een mobiel platform was geïnstalleerd zonder vuurdekking. De 8 tl was nog gemonteerd op een Thornycroft vrachtauto (als oud Engels luchtafweergeschut uit WOI), maar op 10 mei was vergunning verleend de stukken in een houten bedding te plaatsen. De 8 tl zijn niet gebruikt in mei 1940.
- *4 48 stuks uit het Verenigd Koninkrijk, 24 stuks uit Nederland met Nederlandse vuurleiding (Hazemeyer). Deze Nederlandse vuurleiding werkte nog niet goed. Hierdoor stonden op 10 mei 1940 onderdelen voor maar liefst 100 stukken 7.5 tl. nutteloos in opslag. Een drietal vuurmonden is nog tijdens de meidagen uitgeleverd volgens de verslagen van de Artillerie Inrichtingen Hembrug.
- *5 36 stuks uit Polen en 10 uit Hongarije (beiden Bofors licentie). De stukken zijn grotendeels bij het veldleger ingedeeld geweest als batterij LuA bij elk van de negen Compagnie Luchtdoel Mitrailleurs. Ter aanvulling waren 20 kanonnen Rheinmetall Borsig 37 mm besteld in Duitsland. Slechts 3 hiervan waren geleverd op 10 mei 1940. Ze stonden in Scheveningen opgesteld maar hebben niet gevuurd wegens gebrek aan opgeleid personeel.
- *10 103, 104 en 106 Bt.LuA in de stelling Amsterdam, 109 Bt LuA onder Commando Zeeland, 110 Bt.LuA onder commando Zuid-Limburg waren hiermee uitgerust
- *11 111 t/m 117 Bt LuA (Kring Utrecht/Soesterberg) waren hiermee uitgerust
- *12 Deze stonden in de stelling Den Helder (101 Bt LuA met 10tl; 102 Bt LuA met 8tl). 102 Bt LuA stond volgens Molenaar op het Galgenveld bij Huisduinen – in de stelling Den Helder. De stukken van 8tl waren volkomen versleten en zijn niet ingezet.
- *13 Stonden onder andere bij Waalhaven en Ypenburg
- *14 Nadeel aan een elevatie van minder dan 90° is dat een aanzienlijke “dode hoek” (van 30 graden) voor een peloton kan ontstaan.
- *15 De vuurleiding voor de Vickers batterij bepaalde aan de hand van o.m. plaats, snelheid, hoogte en koers van het vliegtuig het ontmoetingspunt tussen granaat en doel. Deze berekening werd via een elektrisch signaal doorgegeven aan de drie of vier stukken, waardoor automatisch alle meters op de stukken werden ingesteld. Tempering (ontstekingstijd) van de granaat en instellen van het geschut naar de automatisch ingestelde standen van de meters diende door de schutters te gebeuren. De vuurleiding was ineffectief binnen een straal van 1.000 m
Tempering is het stellen van de tijdsontsteker, net zoals dat bij artillerie gebeurt. Bij normale artillerie stelt men de ontsteking in op vertraagd (voor penetratie in het doel of stuitereffect), normaal (schokbuis: bij impact) en versneld (voor bijvoorbeeld kartets / scherfwerking boven of voor het doel). Bij luchtafweer wordt de ontsteker ingesteld op de berekening van de afgelegde afstand waarbij men dus wil dat de granaat ontploft op de hoogte (en lengte / breedte) waarop de doelen vliegen.
- *16 De Koninklijke Marine maakte gebruik van het Zwitserse Hispano Suiza 404 (Nederlandse aanduiding: mitrailleur van 20 mm no.1) 20 mm snelvuurkanon. Naast inbouw in de Dornier vliegboot Do-24K, de kruiser Jacob van Heemskerck en de nieuwe motortorpedobotenklasse [TM-klasse] van de KM, werd het snelvuurkanon gebruikt als luchtafweerkanon bij enkele vliegbootbases (Schellingwoude, Braasemermeer, Veere) en in de Vesting Den Helder. De firma Enkes NV bouwde de kanonnen in Nederland in licentie. In Frankrijk waren 42 stuks besteld, in Engeland 30 stuks. Van de laatste serie is bekend dat ze geleverd zijn. De vuursnelheid van het kanon lag op meer dan het dubbele van de Oerlikon en de Scotti 20 mm snelvuurkanonnen, de lengte van de loop was beduidend langer (85 kaliber) en het bereik lag vermoedelijk iets verder/hoger.
- *17 De Koninklijke Marine rustte vanaf 1938 haar zwaardere oppervlakte eenheden (Hr Ms Java, Tromp, De Ruyter, Van Kinsbergen en Willem van Zaan) uit met

dubbelopstellingen 40 mm Bofors (Wilton Feyenoord fabriikaat) snelvuurkanonnen (“kanons” bij de Marine). Deze opstellingen werden geleverd met een Nederlandse Hazemeyer Signaal (het latere Holland Signaal – een vooroorlogse samenwerking van Siemens & Halske en Hazemeyer NV) vuurleiding. De vuurleiding was op een tachymetrische (snelle berekening van afstand tussen twee punten) leest geschoeid. Deze batterijen golden in 1940 als het beste materiaal wat wereldwijd op dit gebied te krijgen was. In 1942 ging zelfs de Amerikaanse marine tot fabricage en aanschaf van dit systeem over. De batterijen waren met vuurleiding op drie assen gestabiliseerd (waardoor een waterpasse stand – het “0” punt – werd gegarandeerd op een deinend schip) – een Duitse vinding uit 1925. Tevens was bij de drie kruisers een vrij rudimentaire vorm van radar voor opsporing van luchtdoelen aanwezig. Een veel betere radar was op 10 mei 1940 in ontwikkeling, in een samenwerking met Philips, maar was nog in proefneming fase. Delen van de ontwerpen zouden met enkele technenuten naar Engeland worden geëvacueerd voor de Nederlandse capitulatie een feit was.

3.2 Werking en inzet (land)luchtdoelbestrijdingsmiddelen

Luchtdoelartillerie en luchtdoelmitrailleurs hebben een wat complexere toepassing dan simpelweg vuur uitbrengen op overvliegende doelen. Het is – voor het begrip van de lezer – interessant om globaal te weten hoe de vuurtactiek en praktijk zo (in grote lijnen) in elkaar zat. In het kort wordt de werking en tactiek van de wapens hieronder geschetst.

3.2.1 2 tl mitrailleur

Luchtdoelmitrailleurs ¹ van kaliber 2tl kenden een vrij eenvoudige toepassing. De munitie werd bij de Oerlikon aangevoerd door een (meestal 22 schots) opgezet magazijn. Bij de Scotti was dit een patroonband die in een rond (slakkehuisvormig) magazijn werd aangevoerd. Er werd vaak met korte, snel opvolgende vuurstoten vuur uitgebracht.

Aangezien de munitie van de 2tl schokbuismunitie was – dat wil zeggen dat het tot ontploffing kwam bij aanraking met een object – was het van belang het doel daadwerkelijk te raken (op maximale dracht vond zelfdetonatie plaats).

Om effectief vuur uit te brengen met deze lichte wapens gaf men vaak door middel van snelopvolgende korte vuurstoten een sector- of perimetervuur af ². Meestal in combinatie met een of meerdere andere stukken 2tl werd een verticaal vlak bevuurd dat vlak voor de vijandelijke toestellen lag. De overvliegende vliegtuigen moesten hier doorheen. De kans dat deze geraakt werden – bij een vlieghoogte lager dan 1,000 - 1,500 meter – was dan relatief groot. Het effect van de kleine granaatjes (24 gram lading) was echter gering.

¹ Er wordt in de regel gesproken van “mitrailleur” tot en met het kaliber 20 mm, zeker bij de marine. Het feit dat een 20 mm kanon nog mitrailleur wordt genoemd vindt vermoedelijk zijn oorsprong in het criterium “vuursnelheid” en het feit dat men met het 20 mm kanon een snelvuursalvo kan afgeven (zoals met een mitrailleur, en niet met een kanon). Desondanks voldoet het ook aan het criterium dat in het algemeen aan een “kanon” wordt gesteld, namelijk het feit dat het een “lading” afschiet. Immers – mitrailleurs schieten patronen af zonder explosieve lading. Kanonnen schieten een patroon met lading af (hoewel licht antitankgeschut dit vaak niet doet). Het 20 mm kanon heeft dus capaciteiten van beide wapens, en kan dus met enig recht zowel kanon als mitrailleur worden genoemd.

² Perimeter staat militairtechnisch letterlijk voor een afgebakend gebied (vanuit de oerbetekenis van “omtrek”). In het geval van de luchtafweer wordt bedoeld dat er een bepaalde zone – een verticaal vlak – consequent werd bestreken met vuur.

3.2.2 4 tl vuurmond

De zwaardere 4 tl vuurmond vuurde enkelvoudige schoten of salvo's van (in het geval van de besproken wapens) vier granaten af. De granaten werden in een speciale houder van vier granaten geladen en snel achter elkaar afgevuurd.

Met 4 tl werd gericht geschoten met een voorhoudhoek. Deze hoek was het resultaat van een berekening van de afvuursnelheid, afstand tussen het afvuurpunt en doel en de vliegtuigbeweging. Er werd hiervoor een speciaal Coertzvizier (corrector) gebruikt. Dit was een reflectorvizier waarbij met behulp van projectie van rode lampjes (op het oog van de richter) de richter werd geholpen – vergelijkbaar met later gebruikte reflexvizieren in vliegtuigen. Voor de Fokker D-XXI was dit vizier bijvoorbeeld beschikbaar. Het werd echter niet gebruikt in de meidagen. De Buffalo

jagers van het KNIL zouden het wel gebruiken in de Pacific. Het werken met reflector vizieren vergde veel oefening.

De 4 tl vuurde schokbuismunitie af (1,0 kg lading), wat dus inhield dat het raken van het doel noodzakelijk was voor effect (op maximale dracht vond zelfdetonatie plaats). Een treffer was meestal voldoende voor fatale schade aan het doel omdat de lading van 1,0 kg springstof krachtig was.

3.2.3 7.5 tl vuurmond

De middelzware luchtdoelartillerie van 7.5 tl had een totaal andere tactische toepassing. Deze stukken schoten voor het beste resultaat in batterijverband. De munitie werkte op basis van een tijdontsteker (zgn. pyrotechnische ontsteking), en had een hoge brisant (scherf) werking. Het was meestal al voldoende als de granaat in de buurt van een doel ontplofte. Door de scherfwerking kon dan flinke schade worden aangericht. Een voltreffer was vrijwel altijd vernietigend bij dit kaliber (met een lading van 6,5 kg springstof).

Door gebruikmaking van een vuurleiding ¹ werd door alle stukken van de batterij tegelijkertijd een vuur afgegeven op gelijke hoogte. Hierdoor werd een “box” bevuurd – immers door de scherfwerking werd een horizontale, verticale en diagonale verspreiding van de scherven gerealiseerd. Als drie of vier stukken tegelijk schoten en de hoogte en voorhoudhoek correct waren, werd er een effectief vuur uitgebracht wat de vijand veel vliegtuigen kon kosten (NB: bij het individueel vuren door de vuurmonden van de batterij was de effectiviteit niet alleen veel lager, maar werd de batterij ook zichtbaarder voor de vijand doordat vaker mondingsvuur zichtbaar werd). Als de vijand merkte dat vuren goed lagen, veranderden ze vaak onmiddellijk hun snelheid, koers en / of hoogte.

¹ De Vickers vuurleidingkast was in feite een voorloper van de huidige computer.

Ingewijde lezers kennen wellicht de door de Duitse Kriegsmarine gebruikte Enigma coderingcomputer en de enorme computers (The Bombe's) in het Britse Bletchley Park (Station X) die de Engelsen bouwden om de Enigma code te kunnen ontcijferen. De vinding van het principe van de Enigma codeermachine door Albert Scherbius (UK) in 1918 werd door de Duitsers geperfectioneerd. Bizar genoeg hadden de Engelsen in het interbellum geen interesse voor deze “tandwiel cijfermachine”. Bletchley Park was daarvan het latere resultaat!

De rekenmodule van de vuurleiding van de Vickers was vergelijkbaar met de wijze waarop de computers in Bletchley Park waren gebouwd. Simpel gezegd: een x aantal tandwielcombinaties werd “geprogrammeerd” en op basis van die programmering ging de machine (mechanisch) aan het werk. Het eindresultaat werd (in het geval van de vuurleiding) via elektrische signalen geproduceerd op instrumenten (meters).

Deze mechanische voorlopers van de computer werkten in feite op een combinatie van elektriciteit en mechanica. Voor de slechte verstaander kan men denken aan de tandwielzetting van een uurwerk. Deze is ook zodanig ingesteld en berekend dat er een betrouwbaar resultaat uitkomt wat wij kennen als de stand van de wijzers. Zo'n mechanische vooroorlogse computer kan men in principe enigszins vergelijken met een complex uurwerk. Duidelijk is dat de complexiteit – ook van de vuurleiding voor de Vickers – vele malen complexer is en het resultaat van zeer ingewikkelde mathematische berekeningen en definities.

Hoe werkte nu de peiling en vuurberekening? Vijandelijke vliegtuigen werden gepeild (door gebruikmaking van een stereoscoop – een verrekijker met een meetprojectie waarmee de bediener van de scoop de afstand en hoogte van een vliegtuig bij benadering kon meten). De peiling werd verwerkt door de vuurleidingapparatuur (hoeksnelheid meettoestel met elektrische signaaloverdracht). Deze peiling bestond uit hoogte, koers en snelheid. Deze elementen in combinatie met de weersomstandigheden (wind en luchtdruk zorgen

voor afwijkingen, zeker over langere afstand) – en – de standaard waarden van de kanonnen ² zelf (aanvangssnelheid granaat, vertraging granaat tijdens vlucht) werd in de berekening meegenomen. Op basis van de resultaten werd elevatie, richting en een voorhoudhoek ³ berekend evenals tempering (stellen van tijdontsteking) van de granaat naar aanleiding van de hoogte en hoek (afstand).

² Doordat de kanonnen veel vuur uitbrachten nam de slijtage van de lopen snel toe. Hierdoor ontstond een duidelijk verlaagde aanvangssnelheid van de granaat, en logischerwijs een andere tijd/afstand verhouding. De aanvangssnelheid was echter standaard in de rekenmodule van de vuurleiding ingesteld (en dus medebepalend voor tempering en hoek). Het bleek niet mogelijk die instelling te wijzigen en zodoende moesten de veel vurende batterijen soms de rekenresultaten op de hand bijstellen.

³ De kruissnelheid van de Ju-52 lag rond de 200-225 km/u. Uitgaande van 225 km/u, op een hemelsbrede afstand van 3.000 meter van de 7.5 tl vuurmond (met aanvangssnelheid 750 m/sec; gemakshalve lineair stabiel gehouden), kan men rekenen op een voorbehoudshoek gelijk aan vier seconden (immers: $3.000 / 750 = 4$). In 4 sec legt de Ju-52 op kruissnelheid zo'n 250 meter af. Duidelijk is dus dat de berekende voorbehoudshoek – rekening houdende met wind, luchtdruk, afnemende projectielsnelheid en overige elementen – nauw luisterde.

Hoe werkte de vuurleiding in combinatie met de stukken? Het vuurleidingapparaat stuurde een elektrisch signaal via een signaalkabel naar alle drie (of vier) de stukken. Dit signaal zorgde voor het automatisch instellen van alle meters op het stuk en voor een signaal naar de halfautomatische tempeertoestellen (hierin werd de granaat door middel van een schroefmechanisme op de juiste tijdontsteking gezet). De batterijbemanning moest feitelijk alleen maar laden / ontladen en de stukken in de richting en hoogte te draaien zoals de meters aangaven. Duidelijk is wel dat dit snel gebeurde – anders waren de gegevens “verlopen”.

De vuurleiding van de Vickers batterijen – althans de oorspronkelijk door Vickers geleverde vuurleiding – functioneerde naar behoren. Nederland was zeer tevreden met de vuurmonden (die in 1935 werden ingevoerd bij het wapen) en wilde ze in licentie bouwen, met eigen vuurleiding. De Nederlandse vuurleiding functioneerde echter niet goed. De ontwerpende ingenieur werd langdurig ziek en daardoor lag het werk aan de vuurleidingapparatuur geruime tijd stil. Hierdoor stonden en lagen helaas op 10 mei 1940 (onderdelen voor) maar liefst 100 stukken 7.5 tl in de magazijnen. De Duitsers hebben deze onbeschadigd in handen gekregen en later onder meer ingezet in bezet Frankrijk en in Nederland.

3.2.4 6tl, 7tl, 8tl en 10tl vuurmonden

Naast de bovengenoemde stukken van 2tl, 4tl en 7,5tl had Nederland een aantal stukken van afwijkende kalibers en fabrikaten.

De stukken 6tl (21 stuks in 7 batterijen) en 7tl (18 stuks in 6 batterijen) waren kanonnen uit de 19^{de} eeuw, die voor veldgeschut en (pantser)forten waren gebruikt. Tijdens WO I (1917 respectievelijk 1918) werden deze stukken gereviseerd tot gremde luchtafweerkanonnen. In 1933 werden de met deze wapens uitgeruste eenheden, allen in mei 1940 vallend onder de kring Amsterdam of Utrecht / Soesterberg, gemonteerd op (aanhang)wagens. Hierdoor waren deze stukken – net als de later ingevoerde 2tl en 4tl – mobiel. De zeer rudimentaire vuurleiding van deze batterijen stamde uit de jaren 20 en 30, en bleek in de praktijk niet te werken. Meestal werd op het oog geschoten, waarbij overigens enkele batterijen na verloop van tijd niet onverdienstelijke resultaten behaalden.

De drie stukken 10tl die ons leger bezat stonden in de stelling Den Helder. Deze omgebouwde scheepskanons (marineterm voor “kanonnen” is “kanons”) hadden een eigen vuurleiding die erg effectief bleek. De stukken hadden een bijzonder groot bereik.

De drie stukken 8tl oud Engels luchtafweergeschut (naar verluid gebruikt bij de luchtverdediging van Londen in WOI) van Vickers stonden ook in de stelling Den Helder (Molenaar: “op het Galgenveld bij Huisduinen”). De stukken stonden op Engelse vrachtauto’s gemonteerd. Er zijn sterke aanwijzingen dat zowel kanonnen als trucks volkomen versleten waren. Er was op 10 mei net toestemming gekregen de stukken in een vaste opstelling met houten bedding te plaatsen. Er is aanleiding te veronderstellen dat de stukken niet hebben gevuurd in de meidagen. Over deze batterij is verder niet veel bekend.

De tactiek voor het vuren met alle voornoemde stukken was vergelijkbaar met die voor 7,5tl. Alleen was de vuurleiding voor de stukken 6tl en 7tl zoals gezegd beduidend minder effectief, doordat telkens problemen met de rekenmodules werden ondervonden. Hierdoor werd in de praktijk stukvuur op het oog afgegeven wat – zoals gezegd – een verminderd effect had.

3.2.5. Mitrailleurs

Alle mitrailleurtypen in ons leger konden worden gebruikt tegen luchtdoelen. Echter, de Spandau M25 mitrailleur werd organiek volledig ingedeeld als luchtdeelbestrijdingswapen. Deze wapens waren sinds 1918 overgenomen van het Duitse leger. Ze bleken in de praktijk vaak een hoge mate van slijtage te hebben door het intensieve gebruik door de Duitsers aan het front in 1914-1918.

Slechts enkele luchtafweer onderdelen waren uitgerust met de Vickers M18. De laatste kwam vooral voor bij de kustartillerie als zodanig. De Schwarzlose M08, als standaard infanteriemitrailleur, kwam als luchtafweer wapen slechts tot inzet wegens infanteristisch gebruik als zodanig. Alle Nederlandse mitrailleurs konden op een hoog driepoot affuit met schuttertuig worden gezet. De Lewis lichte mitrailleur was standaard al voorzien van een inklapbaar gebogen luchtdeelvizier, en werd met behulp van een speciale geweerhulpconstructie doelmatig voor luchtafweer ingezet. In diverse uitvoeringen was dit wapen overigens ook als handbediend boordwapen voor diverse vliegtuigtypes in gebruik.

De mitrailleurs werden ingezet als ondersteunende secties (meestal in tweevoud) bij zwaardere luchtdeelbestrijdingseenheden. Sommige pelotons of compagnieën luchtdeel mitrailleurs waren louter (meestal 4 stuks) met deze wapens uitgerust. Zij kregen luchtafweertaken bij bruggen of andere markante punten. Taak was evident bestrijding van laagvliegende vijandelijke vliegtuigen, tot een hoogte van 1,500 meter (effectief 1,000 meter). Men gebruikte lichtspoomunitie.

In de meidagen zijn vaak lichte mitrailleurs alsmede zware mitrailleurs van mitrailleur compagnieën van de reguliere infanterie ingezet tegen luchtdoelen. Deze wapens waren voorzien van de daarvoor beschikbare hoge driepootaffuit met tuig en speciaal luchtdeelvizier, hoewel dit soort middelen niet zelden ontbraken. Overigens gold voor een aantal aan zwaardere luchtdeelbestrijdingsmiddelen toegevoegde zware mitrailleursecties dat het hen nog totaal aan munitie ontbrak op 10 mei 1940
...

De bij de Marine gebruikte mitrailleurs tl. [bv van kaliber 12,7 millimeter] vallen buiten de kaders van deze studie. De marine gebruikte een aantal afwijkende types voor de schepen.

3.3 Luchtdoelbestrijdingsmiddelen Veldleger

Het Veldleger had de beschikking over eigen luchtafweermiddelen. Deze waren ondergebracht in de 1ste t/m 9e Comp.Lu.Mitr. Hiervan waren de 1ste en 2e Comp.Lu.Mitr. ingedeeld bij het 1ste Legerkorps (I LK) dat feitelijk niet meer onder de Commandant Veldleger (CV) viel, maar onder commando van de Opperbevelhebber Land en Zeemacht (OLZ), generaal Winkelman.

Een Comp.Lu.Mitr. bestond uit een staf, vier pelotons, en een batterij en was volledig mobiel.

Ze omvatte de volgende wapens:

- drie vuurmonden van 4 tl.
- tien vuurmonden van 2 tl. no.1
- acht mitrailleurs M.25

Deze waren als volgt verdeeld:

- 1^e Peloton [1-4]: vier vuurmonden van 2tl., twee M.25's
- 2^e, 3^e, 4^e Peloton: twee vuurmonden van 2tl., twee M.25's
- Een batterij met drie 4tl. vuurmonden, incl. een stereoscopische afstandsmeter (2 m)

3.3.1. Aanvulling materieel Veldleger tijdens meidagen

Volgens het Stafwerk van Molenaar (Deel II, bladzijde 680) ontving 2-4 in de nacht van 10 op 11 mei twee extra stukken 2tl; 4-4 één extra stuk 2tl. Deze waren bij de Hembrug (Artillerie Inrichtingen) vrijgekomen op de avond van 10 mei. Ze werden naar verluid opgehaald bij fort de Ham ¹ te Krommenie in de nacht van 10 op 11 mei. Molenaar zegt letterlijk:

“In de avond van 10 mei 1940 kwamen bij de Artillerie Inrichtingen te Hembrug ² nog vijftien vuurmonden van 2 tl. no.1 beschikbaar, die door de hierna te noemen compagnieën gedurende de nacht van 10 mei op 11 mei van het fort aan de Ham te Krommenie werden afgehaald. De 3^e, de 7^e en de 8^e Comp.Lu.Mitr. ontvingen elk drie vuurmonden en versterkten hun 2^e, 3^e en 4^e peloton elk met een vuurmond. De 1^e Comp.Lu.Mitr. ontving twee vuurmonden en versterkte daarmee haar 2^e peloton, terwijl de 4^e Comp.Lu.Mitr. vier vuurmonden ontving, twee voor het 2^e peloton en voor het 3^e en 4^e peloton elk een.”

¹ Het fort “aan den Ham” of “den Ham” was een van de forten van de stelling Amsterdam (oorspronkelijk uitgerust met 2 stukken van 6 cm in hefkoepels en vier mitrailleurs) aan het noordelijke inductiekanaal van de stelling Amsterdam bij Krommenie. Het viel onder de sector Wormerveer. Vlakbij lag het fort “bij de Krommeniedijk” en iets verder nog het bekende Fort Spijkerboor (waar tot aan 10 mei 1940 alle krijgsgevangenen werden opgesloten). Het fort “bij de Krommeniedijk” was vermoedelijk vanaf 1938 een opslagplaats voor munitie. De opslag van wapens of munitie in de forten van de stelling van Amsterdam is beslist niet onlogisch. Dit waren immers bolwerken waar tenminste enige mate van beschermende – deels bomvrije – werking vanuit ging. Bovendien bevonden ze zich in het hart van de verdediging.

² Hembrug was de naam van het Staatsbedrijf “Artillerie Inrichtingen”. Het bedrijf verdiende de naam door een revolutionair brugontwerp waarvan een exemplaar tot eind 20^e eeuw over het Noordzeekanaal lag. De naam en het bedrijfsterrein bestaan nog. De aanduiding “te Hembrug” is wellicht misleidend, daar de AI vele nevenvestigingen had in heel Nederland, zeker voor opslag. Molenaar bedoelde “op een vestiging van de AI”. Het terrein wat doorging voor “de Hembrug” en wat zelfs onderdeel was van de stelling Amsterdam, lag (en ligt) aan het punt waar de Zaan en het Noordzeekanaal samenkomen. Het bedrijf werd na de oorlog gesplitst in Hembrug en Eurometaal. Het Hembrugterrein werd na 1973 het terrein waar de fabriek van Eurometaal was gevestigd. Het is thans eigendom van de Domeinen. Er bestaan anno 2006 plannen voor herinrichting van het terrein.

Uit de verslagen van 2-4 en 4-4 blijkt echter dat er helemaal geen sprake was van 4 respectievelijk 3 stukken 2tl, maar dat men gewoon met 2 stukken per peloton heeft gewerkt gedurende alle oorlogsdagen. Zoals korporaal D. Bos, stukscommandant stuk 2tl, vermeldt in zijn gevechtsverslag:

“Commandant van het 2e Peloton was de Vaandrig WITTEWAAL. Het peloton bestond uit 2 stukken Oerlikon plus 1 á 2 gewone mitrailleurs.”

De kaderlijst uit het Stafwerk spreekt ook van maar twee stukscommandanten per peloton, wat ook een aanwijzing is dat de stukken nimmer bij de pelotons aankwamen. Bovendien spreekt de commandant van de Compagnie, de 1^{ste} luitenant Van Waardt, in zijn dagelijkse gevechtsberichten niet over enige vorm van versterking. Dit terwijl deze standaard gevechtsberichten de aandachtspunten “materieel” en “bijzonderheden” bevatten. Beide aandachtspunten werden bij gelegenheid wel gebruikt, maar nergens met de mededeling dat versterking was ontvangen.

Het verslag (Ile gedeelte “bijzonderheden aangaande productie enz.” – Beknopt overzicht van de voornaamste gebeurtenissen in de dagen van 10-14 mei) van de Directie voor het Materieel der Landmacht (DML) bij het Instituut voor Militaire Geschiedenis (IMG/NIMH) in Den Haag meldt over de Artillerie Inrichtingen in Den Haag, filiaal Delft – alsmede de vestiging in Zaandam – in elk geval niets over de 2 tl stukken. Het verslag geeft een (door de auteur ingekorte) opsomming van de wapens welke gedurende de meidagen werden uitgeleverd [deze opsomming wordt gegeven om de mate van compleetheit van het verslag te duiden]:

- “Op 10 mei 's-Morgens stonden aan de Hembrug gereed voor verstrekking:
- 35 mitrailleurs M.08/15
 - 97 mitrailleurs M.20
 - 35 geweren tp [tegen pantserdoelen]
 - Op 12 mei werd bericht dat op de 13^e 70 Vickers mitrailleurs (...) en 190 mitrailleurs M.20 gereed zullen zijn (...)
 - Wat draagbare wapens betreft was de Fabriek bezig met den aanmaak van karabijnen No. 5. Hiervan werden op 11 mei 1,000 stuks afgeleverd (...)
 - Omtrent mortieren van 8 werd op 10 mei bericht, dat 29 stuks met uitrusting aan de Fabriek gereed stonden. (...)
 - Van de groote opdracht tot aanmaak van 120 vuurmonden [van 7.5 tl] waren nog verschillende vuurmonden in meer of minder vergevorderde staat van afwerking aan de Hembrug aanwezig.
 - In aanmaak waren 20 vuurmonden van 7 veld. (...)
 - Op 13 mei werd nog een urgentieprogramma voor den aanmaak van nieuw geschut gegeven (...) w.o.:
 - 64 kernbuizen [kanonslopen] voor 4 tl.
 - Kernbuizen voor 7.5 tl
 - Afmaken van de vuurmonden 7 veld
 - Vervaardigen van loopen voor vuurmonden van 10 veld
 - Vervaardigen van vuurmonden van 4,7”

Geen woord over stukken 2 tl. dus. Wat voorts opvalt, is dat Molenaar spreekt over de beschikbaarheid van deze stukken in Krommenie. Dat ligt een aanzienlijk stuk van de fabriek in Zaandam af. Wellicht dat de forten werden gebruikt voor opslag van de wapens, en deze wapens daar al langer lagen opgeslagen. Dat zou echter zeer bevreemden, daar er een enorm tekort aan 2tl stukken was. Het is echter bekend dat in Den Helder ook forten van de stelling Den Helder als opslag werden gebruikt voor wapens die voor Nederlands Indië waren bestemd ¹. Wellicht is dus

uit de voorraad van het Ministerie van Kolonieën geput. Dat komt de auteur als het meest plausibel over.

De enige vage aanwijzing dat het Stafwerk wel gelijk zou hebben is dat in het verslag van 1^{ste} Luitenant J. Dubois, plaatsvervangend commandant van het op 10 mei aan 2-4 aanleunende 10 Bt LuA, wordt gesteld dat 2-4 met drie stukken 2 tl naast de batterij was opgesteld. De luitenant echter spreekt vrijwel zeker over de toestand op 10 mei, toen de batterij naast 2-4 Pel Lu Mitr lag, en toen deze dus nog geen aanvulling had gekregen. Die kwam immers – volgens het Stafwerk – pas op 11 mei. 10 Bt LuA was toen al verplaatst. In feite kan deze aanwijzing waarschijnlijk dan ook als een “feitelijke fout” worden genoteerd.

Overigens is het wel een gegeven dat op 13 of 14 mei een verscheping geschut en munitie van de firma Scotti uit Italië arriveerde. Dat transport, bestaande uit enige stukken 2.tl en munitie, was al voor de Duitse inval in ons land gearriveerd en met veel omwegen te Zaandam aangekomen. Dat dit transport niet in verband staat met de hierboven bedoelde versterking is vrijwel zeker.

Het is zeer verleidelijk te concluderen dat de eenheden bij Rhenen geen versterking hebben ontvangen gedurende de strijd bij de Grebbeberg. Het is niet bekend wat Molenaar zijn bron is geweest die hem verleidde om tot de voornoemde – zeer stellig klinkende – conclusie in zijn Stafwerk te komen. Wat er daadwerkelijk met de vermeend vrijgekomen stukken van de AI is gebeurd is onbekend en lijkt vooralsnog ontraceerbaar. Het ligt echter zeer voor de hand dat de stukken in Vesting Holland zijn gebleven, daar bij de landing van Duitse luchtlandingseenheden rondom Den Haag en Rotterdam diverse eenheden verloren waren gegaan en de vrees voor hernieuwde luchtlandingen groot bleef.

1 Bron (vorige pagina) :	Ph. Bosscher – De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog
---------------------------------	--

De gebeurtenissen rond Rhenen

4.0. Luchtdoelbestrijding rond Rhenen

De omgeving van Rhenen leende zich uitstekend voor tactische plaatsing van luchtafweer omdat de glooiingen van de Utrechtse Heuvelrug – ontstaan rond 200.000 voor Christus, tijdens de voorlaatste ijstijd, als stuwwallen, opgeworpen door het opkruisende ijs – op sommige plaatsen hoog boven het omliggende landschap uit torenen¹. Hierdoor hadden diverse luchtafweerposities een uitstekend zicht op de hogere sferen rondom Rhenen, en richting de Betuwe (met name vanuit de Plantage Willem III).

Strategisch gezien was plaatsing van luchtafweer ook gewenst in deze contreien. Naast het feit dat Rhenen een sleutelpositie innam in de Grebbelinie, lag het aan de Nederrijn. Het was zeer gebruikelijk dat vliegtuigen in die tijd gebruik maakten van rivieren om te navigeren naar en van hun doelen. Dit zou gelden voor de verdediger, maar ook voor de aanvallers – zeker als deze Duitsland zou blijken te zijn. Voor de aanvliegende vijand uit het oosten zou de afweergordel langs de Valleistelling en de Betuwstelling de eerste weerstand van importantie betekenen. Deze weerstand kon hier en daar flink huishouden in de formaties waardoor formaties verstrooid konden raken. Door bovendien een gordel van afweer langs de verdedigingslijnen van het Veldleger op te bouwen kon men er voor zorgen dat een vijand enige vorm van luchtverdediging in deze sectoren nauwelijks zou kunnen ontlopen.

¹ Plantage Willem III bij Remmerden / Elst lag op een hoogte van 40 tot 60 meter boven NAP. Deze glooiing liep af van deze piek tot aan de oevers van de Nederrijn (4-6 m boven NAP).

De Koningstafel en Heimerberg (zuidelijke Grebbeberg) lagen op 53,1 meter boven NAP. De Nude lag grotendeels op 6 meter boven NAP. Een verschil in hoogte van ruim 47 meter, ofwel een flatgebouw van bijna 15 verdiepingen. 4-4 Pel Lu Mitr lag overigens net voor dat hoogste punt, bij de zandafgraving op 40 meter boven NAP. De Heimerberg is vermoedelijk kunstmatig hoger gemaakt dan deze oorspronkelijk was. Het is een zogenaamde Walburcht, waarvan de oorsprong n.a.v. recent archeologisch onderzoek wordt geschat op 680 na Chr. In de zogenaamde Laat-Merovingische tijd, toen de Friezen en Franken elkaar betwisten (bron: “Op weerstand gebouwd” – 2004 – RDMZ)

De Laarsche Berg, met een kleine top van 47 meter boven NAP, liep af van 40 meter tot 20 meter naar het noordoosten van de Berg. Vanaf deze locatie keek men uit richting Achterberg en Kruiponder, maar kon men ook de toren op de Koerheuvel waarnemen (en – voor de artillerie – vanuit de Koerheuvel prachtig de vlakte tussen Achterberg en Wageningen waarnemen).

De Koerheuvel en de locatie net noordelijk van de Oude Watertoren (locatie 10 Bt LuA en 2-4 Pel Lu Mitr op 10 mei) lagen rond de 50 meter boven NAP, terwijl het centrum (langs de Herenweg) van Rhenen op ongeveer 25 meter boven NAP lag.

In en direct bij Rhenen lagen op 10 mei 1940 ongeveer 5.000 Nederlandse militairen, wat tijdens de strijd wel tot rond de 10.000 militairen zou uitgroeien. De reden dat zoveel militairen bij Rhenen lagen was verbonden met het feit dat de oostelijk van Rhenen gelegen Grebbeberg door haar hoge ligging een acces vormde in de overigens geïnundeerde voorsector van de Valleistelling (m.u.v. een acces ten zuiden van Scherpenzeel en een acces bij Amersfoort). Rhenen bleef hierdoor één van de drie kwetsbare punten in de Grebbelinie, en dit vergde extra inzet aan manschappen en ondersteunende wapens.

Veel bij Rhenen gelegerde militairen hebben – zeker in de eerste uren van de oorlog – vaak individueel of sectiegewijs vuur uitgebracht op vijandelijke vliegtuigen. De

effecten daarvan zijn onbekend, alhoewel door de onderdelen van 46RI in de voorpostenstrook van Opheusden twee neergeschoten vliegtuigen worden geclaimd. Het is echter veel waarschijnlijk dat deze toestellen al getroffen waren door geschut rond Rhenen of Kesteren.

Zoals gezegd lagen rond de Grebbeberg bij Rhenen op 10 mei 1940 de 10^e Batterij Luchtdoel Artillerie (10 Bt. Lua.) en het 2^e (2-4) en 4^e Peloton (4-4) van de 4^e Compagnie Luchtdoel Mitrailleurs (Comp.Lu.Mitr.).

Bij Kesteren, zuidelijk van Rhenen, lag het 4^e Peloton (4-6) van de 6^e Compagnie Luchtdoel Mitrailleurs achter de Betuwstelling. Meer zuidelijk, tussen Kesteren en Ochten, het 3^e Peloton van die compagnie.

In dit hoofdstuk worden de drie eenheden bij Rhenen, en hun bewegingen, besproken.

4.1 2^e en 4^e Peloton van de 4^e Compagnie Luchtdoel Mitrailleurs

De beide bij Rhenen gestationeerde pelotons luchtdoel mitrailleurs behoorden niet tot het bevel van het commando Luchtverdediging, maar waren onderdeel van het Veldleger.

Commandant van de 4^e Comp Lu Mitr was de reserve 1^{ste} luitenant G.W.L.H. van Waardt, met als plaatsvervanger de res.1^e lt G. Ferreri. De commandopost van de Compagnie bevond zich in Zeist. Het 2^e en 4^e Peloton lagen bij Rhenen. Het 1^{ste} en 3^e Peloton bevonden zich bij Zeist, alsmede de tot de 4^e Comp Lu Mitr behorende 154^{ste} Bt LuA. Deze drie eenheden beveiligden het hoofdkwartier van de CV.

4.1.1 De gebeurtenissen bij het 2^e peloton (2-4):

Samenstelling: twee stukken 2tl no.1 / twee M.25 mitrailleurs
Pelotons C.: Vaandrig B.W.G. Wittewaal
Commando: Onder tactisch bevel II LK (i.o.m. 4^e Div)

De opstelling van het peloton op 10 mei was gecoördineerd met de C-4^e Div., vermoedelijk meer in het bijzonder met de kapitein K.F. Puffius van de stafsectie I (Operatiën). De kapitein zou zich ook gedurende de meidagen nadrukkelijk met de opstelling van de luchtafweermiddelen bemoeien.

Op 10 mei stond het 2^e Peloton vlakbij (enkele tientallen meters noordelijk van) de opstelling van 10 Bt LuA. De plaatsing van 2-4 Pel Lu Mitr op een locatie vlakbij 10 Bt LuA was toeval, ook al lijkt het misschien logisch te veronderstellen dat de luchtdoelmitrailleurs ter bescherming van de open opgestelde 10 Bt LuA waren bedoeld. Het wordt in de stafwerken (Nierstrasz en Molenaar) en enkele verslagen duidelijk tegengesproken dat het zou gaan om bescherming van 10 Bt LuA. De luchtdoelmitrailleurs waren in eerste instantie bedoeld om de (divisie)artillerie te beschermen (alhoewel het "zusterpeloton" 4-4 Pel Lu Mitr primair de opdracht kreeg om het Sluisje tegen luchtaanvallen te beschermen). In dit geval werd 2-4 Pel LuA dan vermoedelijk achter / naast de artillerie (II-19RA met 12 lang staal vestinggeschut, I en II 8RA met 7-veld geschut) geplaatst in verband met het feit dat vlak achter de hoofdweerstandlijn vrijwel geen andere locatie voldoende zicht bood voor effectieve inzet.

Het was overigens – ook in die dagen – natuurlijk volstrekt duidelijk dat de in totaal vier luchtdoelmitrailleurs Oerlikon, en de daarbij behorende vier mitrailleurs M.25, van de beide beschikbare pelotons luchtdoelmitrailleurs onmogelijk alle artillerie in het divisievak bij Rhenen konden beschermen tegen luchtaanvallen¹. Al was het alleen al vanwege de verspreide opstelling van de artillerie binnen het vak (van de zuidgrens van Veenendaal tot aan de Nederrijn).

¹ Op 10 mei stonden er bij Rhenen e.o.:

- II-19RA – 3 batterijen 12 lang staal;
- I-12RA – 4 batterijen 10 veld (2 batterijen Elst, 2 batterijen Veenendaal);
- I-15RA – 2 batterijen 15 lang 15;
- I-8RA – 3 batterijen 7 veld;
- III-8RA – 3 batterijen 15 lang 17.

De batterijen van I-12 RA (kaarthoek richting vak II div) en I-15RA staan bij Elst, I-8RA en III-8RA staan verdeeld over de diverse locaties bij en op de Grebbeberg en II-19RA staat op de Grebbeberg zelf op 10 mei. Totaal 15 batterijen. Later komen hier nog een aantal onderdelen bij.

De eerste locatie bevond zich aan de Achterbergsestraatweg, tussen de (nu niet meer bestaande) Oude Watertoren en de Algemene Begraafplaats aan de Achterbergsestraatweg (kaartcoördinaat 167.75 - 441.55) – net ten noorden van 10 Bt LuA. Thans is dit een bebouwde locatie (nu: Eikenlaan, tussen Julianastraat en Prunusstraat), maar is nog steeds duidelijk dat de locatie in de meidagen een prachtig schootsveld moet hebben geboden aan de luchtdoelbestrijdingsmiddelen.

Op 10 mei 1940 was de heuvel vrijwel onbebouwd en het schootsveld prima. In het bijzonder naar noorden en oosten (op de Laarscheberg) bestond een prachtig uitzicht – terwijl tevens naar het zuiden een goed schootsveld bestond. Beide stukken stonden in een put die ongeveer 70 cm diep was, met een walletje erom heen; beide putten waren door een loopgraaf, die ca. 1.50 meter diep was en voor camouflagedoeleinden was overdekt, met elkaar verbonden. De onderlinge afstand was ongeveer 20 á 25 meter. Stukscommandanten van de twee Oerlikons waren respectievelijk de korporaals Bos en De Bruijn.

Op 10 mei om 3.15 uur was het peloton schietklaar, vlak voor 4.00 uur volgde de vuuropening. Naar verluud vlogen toen vele Duitse toestellen laag over Rhenen en de Betuwe, vermoedelijk de Nederrijn als oriëntatiepunt aanhoudende. De door de Duitsers aangehouden vlieghoogte tussen 2.00 en 10.00 uur lag tussen de 1,300 en 2,000 meter en dus grotendeels binnen het bereik van de 2 cm luchtdoelmitrailleurs. Sommige toestellen vlogen echter beduidende lager. Er waren berichten dat Ju-52 toestellen op slechts enkele tientallen meters hoogte overscheerden. Na 10.00 uur bleek dat de vijand hoger was gaan vliegen en vaak buiten bereik van de Oerlikons van het peloton bleef.

4.1.1.1 De luchtaanval op 10 mei

Tussen 13.00 en 17.00 uur ¹ op 10 mei volgde een luchtaanval op 10 Bt LuA ². Twee toestellen – waarvan in een verslag eerder wordt vermeld dat ze gewoon overvlogen – doken uit de zon (vanuit het zuidoosten) op de locatie bij de begraafplaats. Onduidelijk is of de batterij of de luchtdoelmitrailleurs doelwit waren, maar vermoedelijk de eerste. Peloton 2-4 raakte bij het afweervuur dat zij afgaf vermoedelijk een aanvaller ³ met zijn 2tl. De bommen die werden geworpen door de

twee aanvallers richtten alleen wat schade aan de stellingen aan – geen persoonlijk letsel. Er werd echter wel mentaal hier en daar een deukje opgelopen!

¹ Molenaar stelt hier “tussen 13.00 en 14.00 uur”. Vermoeden bestaat – mede op basis van getuigenverslagen – dat het tussen 15.00 – 17.00 uur is geweest. Dit wordt nader beschouwd onder **4.1.3.3. De luchtaanval op de batterij op 10 mei.**

² Zie voor nadere bijzonderheden onder het verslag van de gebeurtenissen bij 10 Bt LuA.

³ Molenaar stelt hier “waarbij het vermoedelijk twee vliegtuigen neerschiet”; voor dat neerschieten van twee toestellen is geen bewijs. De commandant van een van beide stukken meldt alleen het raken van één van de toestellen maar zegt zelf geen “kill” te hebben waargenomen. De andere stukscommandant meldt niet eens het raken van een toestel. Opvallend is dat hoe verder de verslagleggers na de oorlog van de strijd afzaten, hoe zekerder het neerschieten van toestellen wordt vermeld. De plaatsvervangend commandant van 4 Comp Lu Mitr (lt Ferreri) meldt het zeker afschieten van twee toestellen door 2-4 Pel Lu Mitr tijdens deze aanval. Zoals gezegd is waarschijnlijk geen van de Duitse toestellen fataal getroffen. Er zijn die dag geen bewezen meldingen van een Duitse bommenwerper neergestort in Rhenen en omgeving tussen 13.00 en 18.00 uur. Wel is er een Ju-88 bij Ede, en een Ju-88 bij Nijmegen neergestort op 10 mei. Van beiden is onbekend rond welke tijd. Deze beide crashes van mogelijk gerelateerde toestellen zijn de crashes die het dichtste bij Rhenen plaatsvonden. De kans dat ze echt zijn gerelateerd aan het voorval is niet zo groot. Het eerste toestel bij Ede was van een *stabsstaffel* (*Stab/KG30*), wat in geval van *Kampfgruppen* of *Geschwaders* gewoonlijk geen individuele aanvallen uitvoerde. Het bij het Engelmear (Veenendaal) opgestelde 157 Bt. Lua of het (bij de Rode Haan opgestelde) 1-7 Pel.Lu.Mitr. (4tl en 2tl) zullen hiervoor vermoedelijk verantwoordelijk zijn geweest. Het tweede geval is een waarneming langs de Waal en lijkt veel meer gerelateerd aan luchtafweereenheden in de zuidelijke Betuwe. Inmiddels – we schrijven januari 2005 – is er na veel onderzoek een zeer vage aanwijzing dat er een Ju-87 zou zijn neergestort bij Elst op 10 mei 1940. Hiervan is een enkelvoudige particuliere melding gedaan die is gekomen via een helaas inmiddels overleden inwoner van Rhenen. Verificatie pogingen hebben niets opgeleverd.

De CC meldde in zijn gevechtsrapport voor het peloton (NB.: de CC zat in Zeist, niet in Rhenen) voor de dag van 10 mei 1940:

“3 Heinkels 111 en 2 Messerschmitts, waarvan 1 vliegtuig tijdens directe aanval op peloton, waarbij 4 bommen geworpen van groot kaliber. Bovendien te pl.m. 10.00 1 vliegtuig afgeschoten, dat waarschijnlijk eveneens gemeld werd door 10 Bt. LuA.”

Dit rapport bevatte veel zeer subjectieve “waarnemingen”. Overigens opvallend dat hier de neergeschoten toestellen kennelijk als He-111 worden aangemerkt [wat de suggestie van auteur zou ondersteunen dat het vermoedelijk Ju-88's waren die aanvielen]. De stukscommandanten van de 2tl vuurmonden bevestigden niet dat zij een van de twee direct aanvallende vliegtuigen neerschieten. De overige gemelde toestellen worden nergens bevestigd en zijn volgens geen enkele registratie in de buurt neergestort. Die dag werden drie toestellen gemeld als neergestort in de omgeving van Rhenen, allen in de Betuwe bij Opheusden (2) en Kesteren (1). Een vierde – een transporttoestel – wordt in een rapport genoemd van een artillerieofficier van 8.RA, maar daarvan is de locatie bijzonder onduidelijk en zelfs de datum van het voorval, hoewel dat op 10 mei lijkt te duiden. Het is te onbelangrijk om hier verder uit te spellen.

In de nacht van 10 op 11 mei werd het peloton in opdracht van kapitein Puffius (Sectie I – 4^{de} divisie) verplaatst naar het viaduct (De Poort) bij kilometerpaal 26 (bij Achterberg) nabij barak Irene, zo'n 200 meter oost van het spoor (kaartcoördinaat 167.80 - 443.00). Hier werd het peloton (vanaf 11 mei) telkens beschoten door Duitse artillerie. Het gevechtsrapport van de CC vermeldde hier het neerschieten

van een Messerschmitt jager. Hiervoor was en is geen bewijs noch enige verdere aanwijzing.

Vroeg in de middag van 11 mei verplaatsing naar landgoed "de Duiventoren". Dit is op de Paasheuvel, noordoost van landgoed Remmerstein (167.00 – 444.20). Van 11 mei 18.00 uur tot 12 mei 12.00 uur hebben zij in stelling gestaan bij een villa vlakbij de Stokweg (166.20 - 442.20) in Remmerden. Het peloton stond in deze positie pal zuidwest van het grote complex dat de commandopost van de C.4^e Div. vormt. Hier, of op de vorige locatie, werd volgens het verslag van de CC van 2-4 een vliegtuig neergeschoten. Wederom ontbreekt hiervoor iedere verdere aanwijzing of bewijs. Vervolgens zijn zij in stelling gegaan bij een villa "Na Regen komt Zonneschijn", waar zij hebben gestaan van 12 mei 12.00 uur tot 13 mei 14.00 uur (165.80 - 442.40). Op deze locatie meldde de CC wederom een neergeschoten vliegtuig waarvoor geen verder(e) aanwijzing of bewijs. Drie dagen lang zou het peloton dus de commandopost dekken in plaats van de hoofdweerstand. Het is opvallend hoe op deze wijze de gehele compagnie – een batterij en vier pelotons – alleen maar commandoposten der hogere staven stonden te dekken. Waarvan er overigens geen één werd aangevallen. Er bleef geen enkel stuk over om de hoofdweerstand te 'beveiligen'.

Op 13 mei vertrok 2-4 rond 17.00 uur en sloot zich aan bij 4-4. Zij kwamen onder rechtstreeks bevel van C.4^e Div en eindigden hun terugtocht uit de Grebbelinie in het Utrechtse IJsselstein (kaartcoördinaat 30.60 - 72.40) ter beveiliging van het Stafkwartier van de 4^e Div. Deze positie is net zuidoostelijk van 4-4.

Dienstplichtig korporaal A. de Bruijn, van 2-4 Pel Lu Mitr heeft de volgende tijden in zijn zakboekje opgenomen:

1. 10 Mei 2.35 uur v.m. - 11 Mei 4 uur v.m. In Rhenen (op 'Hoogt aan de oude watertoren).
2. 11 Mei 4 uur v.m. tot 13 uur n.m. In Rhenen (Achterberg bij spoorwegviaduct (Cantine "Irene")).
3. 11 Mei 14.30 uur tot 17 uur in Rhenen (Landgoed "De Duiventoren").
4. 11 Mei 18 uur tot 12 Mei 12 uur des middags in Rhenen (Stokweg bij een villa).
5. 12 Mei 12 uur tot 14 uur n.m. 13 Mei In Rhenen (villa "Na regen komt zonneschijn").
6. 13 Mei 14 uur n.m. tot 18.30 n.m. In Leersum (HDS Sportpark).
7. 13 Mei 19 tot ong. 20 uur Onder Doorn.
8. 13 Mei 20 uur tot 7 uur v.m. 14 Mei Van Doorn naar IJsselstein.
9. 14 Mei 7 uur v.m. tot aan de capitulatie in IJsselstein 18.30 n.m.
10. 14 Mei van ong. 22 uur n.m. tot 9 Juli 1940 In Gouda (Gymnasium Westhoven).
11. 9 Juli tot 15 Juli 1940 Ede (Barakkenkamp).
 - 15 Juli t/m 16 Juli 1940 Ede (Zagerij aan 't Maandereind).
 - 17 Juli t/m 23 Juli 1940 Ede (Telefoonweg (scholen met bijbel)).
 - 24 Juli t/m 12 Sept. 1940 Ede (Markt M.U.L.O.).
 - 12 September op transport naar Tegelen (L.) Vandaar terug naar Blitterswijk (L.).
 - Aldaar tot en met 10 Oct. 1940 op transport naar een Duitse mijn alwaar ik voor de oorlog gewerkt had.

4.1.2 De gebeurtenissen bij het 4^e Peloton (4-4):

Samenstelling: twee stukken 2tl no.1 / twee M.25 mitrailleurs
Pelotons C.: Vaandrig J. Kater
Commando: Onder tactisch bevel II LK (i.o.m. 4^e Div)

Opstelling:

De opstelling van de pelotons was gecoördineerd met de C.4^e Div. 4-4 Kreeg als opdracht de Grebbesluis te verdedigen. Op 10 mei stond 4-4 Pel. Lu.Mitr. zuidwest van de Grebbesluis (kaartcoördinaat 170.15 - 440.62). Dat was aan de rand van de zandafgraving (goed zichtbaar op veel foto's van die tijd), net westelijk van het meest zuidelijke Hoornwerk. De zandafgraving lag tussen de koepels (G-kazematten) 6 en 7 in. De eenheid stond hier bijzonder kwetsbaar voor Duitse artillerie, en had slechts in oostelijke richting een goed schootsveld van zo'n 180°. Om 3.15 uur was het peloton schietklaar, vlak voor 4.00 uur was de vuuropening. De omstandigheden van het 4^e Peloton weken niet wezenlijk af van die van het 2^e Peloton. We zullen dan ook niet alle omstandigheden hier herhalen.

Volgens de rapporten van de 4^e Comp. Lu Mitr schoot het 4^e Peloton op 10 mei 2 vliegtuigen brandend neer die in oostelijke richting daalden. Geen van deze twee claims is op enige wijze te bevestigen. Wel is bekend dat veel militaire verslagen in de vroege morgen van 10 mei melding maakten van een neerstortend brandend vliegtuig wat zuid van de Rijn neerstortte. Dit toestel, waarvan het type niet werd vermeld, werd op 10 mei om 5.10 uur gemeld, en stortte neer aan de Banddijk, net noordwest van Kesteren aan de Rijn. Vanzelfsprekend kan dit toestel ook door andere onderdelen zijn neergeschoten. Het is echter niet onaannemelijk dat deze vijand door 4-4 Peloton LuMitr werd neergeschoten. Dat er enkele Duitse toestellen (vermoedelijk Bf-109's) luchtafweereenheden aanvielen blijkt wel uit de beschikbare verslagen van het peloton. Een passage uit het verslag (dd. 11 september 1950) van ordonnans soldaat J. van 't Klooster (4 Comp Lu Mitr) past in dit geheel:

“Toen ik op 10 mei bij Vaandrig Kater op de Grebbeberg was, heb ik daar een beschieting vanuit de lucht meegemaakt. Het hele peloton heeft zich voor dit vuur gedekt. De rollaag van een muur werd afgeschoten. Het optreden van Vaandrig Kater was - voor zover ik dit heb kunnen beoordelen - flink. Hij was zelf nog erg jong en zijn manschappen waren allen veel ouder. Voor de oorlog maakte men hier wel eens grapjes over tegen hem. Men vroeg hem wat hij zou doen als er oorlog was, en gaf hem de raad in dat geval maar hard weg te lopen. Hij antwoordde daarop: "Ik hoop, dat jullie net zo goed zullen vechten als ik dat zelf hoop te doen". In de oorlog is hij inderdaad flink opgetreden en allen waren vol lof over hem.”

In de nacht van 10 op 11 mei werd 4-4 om 3.00 uur verplaatst naar een stelling vlakbij de commandopost van I-8RA (en CP C.8RI) aan de Levendaalseweg (kaartcoördinaat 168.75 – 441.50), ten zuiden van kazemat B-18b. Dit was in direct overleg met C-II LK. De verplaatsing was logisch omdat de vernieling door onze troepen van de Grebbebrug in de nacht van 10 op 11 mei de reden voor stelling houden op de kwetsbare en open oostflank van de Grebbeberg had weggenomen. Het artillerievuur, wat volgens sommige inmiddels steeds intensiever begon te vallen op en om de berg, maakten deze verplaatsing nog noodzakelijker. Merkwaardig is echter dat er van artillerievuur geen sprake kon zijn. Duitse afdelingen kwamen pas in de ochtend van 11 mei in stelling nabij Wageningen en Renkum en hebben (vrijwel zeker) niet voor ongeveer 0700 uur het vuur geopend. Toen was 4-4 allang vertrokken!

De nieuwe opstelling was – volgens het Stafwerk - ter bescherming van de divisieartillerie van 4^e Div. Dat klinkt plausibel omdat zowel I-8RA als II-19RA vlakbij lagen. De opstelling was op deze locatie qua zicht echter zeer ongunstig. Alleen naar het noorden en noordwesten was het zicht voldoende voor het effectief bestrijden van eventuele laagvliegende aanvallers. Daarom werd rond 8.00 uur op zaterdagmorgen 11 mei een nieuwe opstelling ingenomen aan de Nieuwe

Veenendaalse Weg bij het Dominee Laantje (kaartcoördinaat 167.20 – 442.25). Hemelsbreed bijna op gelijke hoogte met de bekende kilometerpaal 25. Als men tijdens die verplaatsing refereert aan Duitse artillerievuur, dan zou dat wel in lijn liggen met de werkelijke aanwezigheid van Duitse afdelingen bij Renkum en Wageningen.

Naar verluid werd op deze nieuwe positie door 4-4 een verkenningsvliegtuig neergeschoten. Ook hiervoor zijn geen bewijzen, zelfs geen nadere aanwijzingen. Waarschijnlijk werd verwezen naar een artillerieverkenningsvliegtuig of een stafverkenningsvliegtuig. De Duitsers gebruikten tijdens WOII bijna alleen maar de Fieseler Storch Fi-156 en de Henschel 126B voor deze doeleinden. De vederlichte Fieseler Storch kon starten en landen op zeer korte strips, zoals een middelgroot weiland. Er is in Nederland geen enkele Fieseler Storch neergeschoten, voor zover bekend. De Henschel was beduidend zwaarder maar stond ook bekend om zijn STOL (Short Take Off and Landing) capaciteiten. Ook van de Henschel 126B is in Nederlandse en Duitse bronnen geen verlies terug te vinden in de omgeving van de Grebbelinie. Overste Brongers meldt in zijn boek "Grebbelinie 1940" dat de beide Duitse divisies voor de Grebbelinie de beschikking hadden over 9 respectievelijk 12 Henschel 126-B verkenningsvliegtuigen van het 10^{de} Legerkorps. Deze waren van 1 (H)/ NAGr 10 (NAGr = Nahaufklarungsgruppe – dichtbijverkenningsswing) respectievelijk 3 (H) / NAGr 12. Staffél 1/10 was gestationeerd bij Coesfeld en Staffél 3/12 lag bij Emmerich. Het is onbekend of de Duitse ArKo's – de Artilleriekommandos – ook eigen vliegtuigen ter beschikking hadden.

De kans dat de lichte Oerlikons van het peloton een hoogvliegende verkenners neerschoten is eigenlijk nihil. Daarbij dient echter te worden opgemerkt dat de Duitse verkenners soms verrassend laag vlogen. In België werden zulke laagvliegende He-126 verkenners daarom wél vaak door de luchtafweer (DTCA: Defence Terrestre Contre Avions) neergehaald. Laag vliegende verkenners hadden echter vaak taken in troepenverkenning, terwijl de toestellen die bijna voortdurend bij Rhenen boven de sector hingen nadrukkelijk waarnemingstaken hadden. Dat werd op grotere hoogte verricht.

In de nacht van 11 op 12 mei verplaatste 4-4 zich naar een positie (kaartcoördinaat 165.30 - 443.00) zuid van de Plantage Willem III, en 500 meter noord van Remmerden. Het peloton nam stelling aan de noordelijke weg tussen Elst - Remmerden en Rhenen (die oostelijk bij kp 25 in Rhenen uitkwam), op een kruising van die weg met een zandpad naar Remmerden. 4-4 bleef hier gestationeerd tot 17.00 uur op 13 mei. Hier werden op 11 en 12 mei geen neergeschoten vliegtuigen gerapporteerd aan de C.4^e Comp. Lu.Mitr. Op 13 mei bleef men tot 17.00 uur opgesteld staan in de voornoemde positie waarna men met de 4^e Div. op de Vesting Holland terugtrok (4 Comp Lu.Mitr. trok door naar Gouda ter beveiliging van het hoofdkwartier Veldleger [HKV]. 2-4 en 4-4 kwamen onder bevel van C.4^e Div.).

Typerend is het verslag van (weer) ordonnans soldaat J. van 't Klooster (4 Comp LuMitr), die stelt dat het peloton op 13 mei opgesteld stond tegen landdoelen (pantserwagens):

“Op 13 Mei heeft Vaandrig Kater met zijn peloton langs de terugtochtsweg van de troepen van de Grebbe tegen gronddoelen opgesteld gestaan. Ik ben daar met een bericht bij hem geweest. Hij was toen erg kalm. Hij kende nooit vrees, althans hij heeft dit nooit laten merken. Ik heb de terugtocht van de troepen van de Grebbeberg gezien. Alles ging erg onordelijk. Terwijl allen terugtrokken, ben ik naar voren gegaan om het bevel tot terugtrekken aan Vaandrig Kater te brengen, die met zijn peloton opgesteld stond tegen vechtwagens. Hij was

toen erg kalm en stond in stelling op een zijpad in de bocht van een weg nabij Elst. Men verwachtte ieder ogenblik de Duitse pantserwagens tegenover zich te krijgen. De terugtrekkende soldaten riepen, dat de pantserwagens vlak achter hem zaten. Het peloton van de Vaandrig en ik zijn als één van de laatste onderdelen teruggegaan, doch wij hebben geen Duitsers gezien.

Er werd in het gevechtsrapport van 4^e Comp.Lu.Mitr. geclaimd dat tijdens de terugtocht bij Amerongen nog een vliegtuig werd afgeschoten. Hiervoor zijn opnieuw geen nadere aanwijzingen, laat staan bewijzen.

Het 4^e Peloton eindigde in de morgen van 14 mei de terugtocht. Het kwam in stelling in het Utrechtse IJsselstein (kaartcoördinaat 30.40 - 72.80) ter beveiliging van het Stafkwartier van de 4^e Div., net noordwestelijk van de positie van 2-4.

4.1.2.1

Nabeschouwing 4 Comp Lu Mitr

De oorspronkelijke taak van de compagnie werd nauwelijks vervuld tijdens de meidagen. Deze taak bestond uit de beveiliging van de (legerkorps)artillerie. Daarnaast had het 4^e Peloton de taak het bruggetje over de sluis te bewaken tegen luchtaanvallen. Dit laatste verviel als tactische opdracht in de late avond van 10 mei toen het bruggetje werd opgeblazen door de Nederlandse genie.

Het bewaken van de artillerie was een lastige taak. Vier 2 cm luchtdoelmitrailleurs van het type Oerlikon waren vanzelfsprekend volkomen ontoereikend om de 15 batterijen artillerie in het divisievak (op 10 mei) adequaat te beschermen. Batterijen, die verspreid in het vak stonden opgesteld. Daarnaast zocht artillerie de bescherming van schaduwbrekende omgevingen zoals de randen van woonwijken, bosranden en dergelijke op terwijl luchtdoelbestrijdingsmiddelen open terrein nodig hebben om hun werk naar behoren te kunnen doen (het logische dubio voor luchtafweer: dekking en camouflage tegen ontdekking en beschieting enerzijds en open opstelling voor de meeste effectieve vorm van vuur uitbrengen anderzijds). Het terrein rond Rhenen, Elst en Remmerden was bosrijk en glooiend met bosgronden nabij bebouwing. Dit bood de artillerie de kans zich vaak prachtig te voorzien van zichtdekking. De luchtdoelbestrijdingsmiddelen ondervonden echter de nadelen hiervan. Bovendien werd, zoals dit zo vaak gaat met schaarse middelen, zo voorzichtig met de weinig voorhanden luchtafweer om gegaan, dat het uiteindelijk 'wegbeveiligd' werd en – ook al geen toeval – dus maar de hoogste bazen in de sector ging verdedigen in het derde echelon. Zodoende werd zij tenslotte geconcentreerd op de vrij open, glooiende hellingen bij Elst, in en rond de Willem III plantage.

Opvallend is dat het snelle terugtrekken van de beide pelotons luchtdoelmitrailleurs (en de terugtrekking van 10 Bt LuA), de troepen op en om de Grebbeberg op 12 mei gedeeltelijk en op 13 mei volkomen ontblootte van iedere vorm van luchtdoelbestrijding. Het had er alle schijn van dat men bij de Staf 4^e Divisie de beveiliging van het relatief goed ingegraven divisiekwartier belangrijker vond. Wat de verdedigers van de plaatselijke hoofdweerstand restte was het gebruik van infanteriewapens.

In de morgen van 12 mei – de tweede echte oorlogsdag voor Rhenen en omgeving – stond er echter geen enkel stuk Oerlikon meer zodanig opgesteld dat de militairen bij Rhenen of in de hoofdweerstand ondersteund konden worden met daarvoor geschikt luchtafweervuur. Op 13 mei, de zwaarste dag van het Duitse offensief en tevens de enige dag dat de troepen direct en massaal door de Luftwaffe werden aangevallen, moesten de verdedigers van Rhenen het doen zonder enige vorm van ondersteuning tegen luchtaanvallen. Dat dit dus tevens gold voor de zwaardere luchtafweer zal blijken uit het volgende hoofdstuk.

En dan – waar het om gaat bij luchtafweer eenheden. De successen bij het bestrijden van de vijandelijke lichte eenheden.

Zoals blijkt uit de verslagen van de gebeurtenissen zoals hierboven omschreven werd er door de (plaatsvervangend) commandant 4^e Comp Lu Mitr een groot aantal neergeschoten toestellen geclaimd. Het 2^e Peloton zou naar verluid (op locatie Rhenen e.o.) op 10, 11 en 12 mei respectievelijk 6, 1 en 1 toestel(len) weten neer te schieten. Het 4^e Peloton op 10 en 11 mei respectievelijk 4 en 1 toestel(len). Deze 13 toestellen zijn helaas niet te bewijzen. Zoals we later zullen zien, stortten er in de omgeving van Rhenen maar weinig toestellen neer en is het aannemelijk dat de

(vermeende) successen van de luchtafweereenheden rond Rhenen zeer optimistisch werden opgegeven aan hun commandanten. De verdenking van dubbel-claims is voorts vermoedelijk niet overdreven.

Tenslotte de opvallende prestaties van enkele manschappen. Opvallend is dat 1^e luitenant de Waardt in 1957 (in zijn rapport aan kolonel b.d. Molenaar t.b.v. het Stafwerk) vermeldt “*2 Korporaals stukscommandanten van [het] 2e peloton hebben op mijn voordracht onderscheidingen ontvangen voor houding tijdens aanval met Stuka's nabij Watertoren te Rhenen*”. Twee korporaals onderscheiden zich gedurende de luchtaanval op 10 mei, en wel de korporaals D. Bos en A. de Bruyn. Alleen over korporaal De Bruyn is in het register van Bronzen Kruis en Leeuw terug te vinden dat hij een Bronzen Kruis ontving; van korporaal Bos is daarover niets terug te vinden.

4.1.3 10^e batterij Luchtdeel Artillerie

Samenstelling: drie stukken 7.5tl no.1 / twee M.25 (Spandau) mitrailleurs
Commandant: Res. Kapt prof.ir. J.G. Hoogland
Plv comm...: 1^{ste} Luit. (toegevoegd) J. Dubois
Commando: Luchtverdedigingskring Lek (afstemming met commando IVde divisie)

De batterij maakte deel uit van de luchtverdedigingsgroep Lek die onder commando stond van de reserve kapitein H.U. Sperna Weiland.

(foto 34)

4.1.3.1 Inleiding

Op 10 april 1940 werd 10 Bt LuA vanuit Vianen verplaatst naar Rhenen. In de dagen voor de Duitse inval stond de batterij nog op de Koerheuvel, in het noordwestelijk deel van Rhenen. Eind april (vermoedelijk in de laatste week van april) werd ze echter verplaatst naar de locatie waar zij bij het begin van de oorlog zou staan.

De batterij ¹ stond op 10 mei bij de Oude Watertoren (kaartcoördinaat 167.60 – 441.30), bovenop de licht begroeide heuvel die vlak aan het spoor ligt. Deze locatie ligt tussen de Algemene Begraafplaats, de Achterbergsche Weg en de Nieuw Veenendaalsche Weg. Zoals al beschreven onder de beschrijving van de gebeurtenissen van 2-4 Pel Lu Mitr had men daar een prima uitzicht omdat het hoog gelegen was en het er amper bebouwd of begroeid was met bomen. Men keek oostelijk bovenop de Laarsche Berg en zuidelijk over de Nederrijn de Betuwe in. Naar alle kanten had men goed zicht. Doordat de verplaatsing van de Koerheuvel naar de Oude Watertoren zeer recent had plaatsgevonden, ontbrak het de commandant aan verbindingen met enig hoofdkwartier of onderdeel ² en met de luchtverdedigingscentrale Utrecht. Ordonnansen zouden dus voor alle verbindingen zorg moeten dragen.

¹ De exacte locatie van de drie stukken zelf is niet te traceren

² De batterij was dus ook niet aangesloten op het radionet. Hierop werden de luchtwachtmeldingen van de luchtwachtkring (en secundair de kringen daarbuiten) bekend gemaakt. Hierdoor werd een batterij gewaarschuwd voor naderende vliegtuigen; idealiter met benoeming van vlieghoogte, vliegrichting, type toestel en grote van de formatie.

Bovendien betekende het feit dat men al weken geen verbindingen had, dat de (volgens het Stafwerk) aanwezige 3^e sectie IX Afd.Z.tl. dus geen enkele afstemming zou kunnen hebben gehad met de commandant van 10 Bt LuA. Overigens was dat op zich een irrelevant feit, daar de Nederlandse luchtafweer op 10 mei geïnstrueerd werd wegens munitiegebrek 's nachts geen vuur uit te brengen tenzij zij direct werden aangevallen.

De batterij bestond uit 113 man bezetting, waarvan oorspronkelijk maar de helft als luchtdeelartillerist was getraind. De rest was afkomstig van andere artilleristische dienstvakken en werd ter plekke omgeschoold door de daartoe ingedeeld AOOI (Adjutant Onderofficier Instructeur) M.J.G. Bosch. 1^e Luitenant Dubois kwam op 1 mei 1940 nieuw bij de batterij. Hij verving res. 1^e luitenant J.T. Groenman die als commandant naar 112 Bt LuA werd overgeplaatst. De eerder genoemde res. kapitein Hoogland, commandant van 10 Bt LuA, was in het burgerleven hoogleraar

aan de Technische Hogeschool (thans Technische Universiteit) in Delft en directeur van de Koninklijke Nederlandse Zoutindustrie in Boekelo.

Voor nabijverdediging tegen vijandelijke infanterie hadden de mannen een karabijn met bajonet, sommigen een pistool. Een of twee M20 Lewis lichte mitrailleurs waren ingedeeld bij de batterij. De munitievoorraad is niet te traceren. Vermoedelijk waren er voor de karabijn tussen de 10 en 60 patronen per man. Vanzelfsprekend konden de beide Spandau mitrailleurs ook voor nabijverdediging worden gebruikt.

De batterij bestond uit drie stukken modern luchtafweergeschut van het type Vickers-Armstrong van kaliber 7,5 cm (tl no.1), met een Vickers vuurleiding. Voor een batterij met dit type vuurmond gold dat de doelen op tenminste 1,000 meter van de vuurmonden verwijderd moesten zijn (voor effectieve vuurleiding) en dat het maximum effectief vuurbereik ongeveer op 6,000 meter lag. Laagvliegende doelen boven Rhenen waren dan ook een ongeschikt doel – laagvliegende toestellen boven de Betuwe waren wel te beschieten. De door de Duitsers soms toegepaste methode om in scheervlucht (wat wij HuBoBe, of huisje – boompje – beestje, noemden) te vliegen was dan ook zeer effectief tegen beschieting door de middelzware luchtdoelartillerie.

Vlak voor de meidagen waren burgerarbeiders begonnen met de loopgraven rondom de stukken en de vuurleidinggroep te graven. Op 10 mei waren alleen nog maar de zanddekking (met bekisting) van het vuurleidingtoestel klaar, alsmede een verbindingsgang van dit toestel naar de afstandmeter (stereoscoop: deze vergrootte het beeld 28 maal). De stukken stonden in de vroege morgen van 10 mei nog geheel ongedekt in vrijwel open terrein.

De instructie van hogerhand aan het kader ten aanzien van constante batterijbezetting was als volgt: De batterijcommandant moest persoonlijk aanwezig zijn gedurende een uur voor zonsopgang tot een uur na zonsondergang. Opvallend was dat de dienst bij de batterij echter precies andersom was ingedeeld. De kapitein Hoogland (met de adjudant-onderofficier Bosch) was in de batterij van 22.30 tot 8.00 uur, 1^{ste} Luitenant Dubois (met de vaandrig F.R.M. Meltzer) deed de dienst vanaf 8.00 uur tot 22.30 uur. De hele batterijbezetting werd over de twee ploegen verdeeld. Vlakkbij de batterij was een wachtlokaal ingericht voor de dienstdoende bezetting. De batterijcommandant deed dus de nachtdienst, en zijn plaatsvervanger de (5 uur langere) dagdienst. Vermoedelijk was de kapitein langer in de batterij dan de strikte uren van zijn dienst. Desondanks zal hij zijn rust moeten hebben gehad, en daarmee voor een langere periode tijdens de dagdienst niet in de batterij zijn geweest. Waarom de kapitein besloot de instructie van zijn superieuren eigenhandig te wijzigen is niet bekend. Het toeval wil wel dat juist hierdoor de batterijcommandant bij het begin van de vijandelikheden in de batterij was.

4.1.3.2 Vrijdag 10 mei 1940

Op 9 mei werd de batterij om 23.00 uur in de hoogste staat van paraatheid gebracht. Opvallend is dat desondanks de nachtbezetting alleen bleef zitten (de ploeg van kapitein Hoogland en AOOI Bosch had dienst), en de dagbezetting niet werd gewekt noch gewaarschuwd. Luitenant Dubois en vaandrig Meltzer sliepen nog in het kwartier in Elst, toen de eerste Duitse vliegtuigen overkwamen. Pas rond 7 uur in de morgen van 10 mei wisten zij de batterij in Rhenen te bereiken. Toen was men al uren actief. Om 4 uur in de morgen had de batterij het vuur kunnen openen.

De vliegtuigen kwamen in grote formaties over. Het begon al vroeg in de nacht¹ tot aan een uur of 10 in de morgen. De vlieghoogte van de toestellen lag in de eerste uren meestal tussen de 1,300 en 2,000 meter². De toestellen die over de Betuwe kwamen waren vooral de Ju-52 transporttoestellen met bestemming Valkenburg, Ypenburg en Ockenburg en de daarbij behorende escortes van de jagertypes Bf-109 en Bf-110 en enkele Ju-88 (verkenning, staf en tactische grondsteun). Eerst de toestellen met de parachutisten, vervolgens die met de luchtlandingstroepen. De toestellen bedoeld voor Waalhaven en Moerdijk vlogen zuidelijker, vooral via de Waal en de Maas. Een belangrijk deel van de bommenwerpers vloog noordelijk via de Waddeneilanden (doel Schiphol) om vervolgens voor onze westkust te verzamelen. Een klein deel van deze laatste vloot vloog tussen de Waddeneilanden door, via het IJsselmeer naar het zuiden om Schiphol vanuit het noorden en oosten aan te vallen. Een ander deel van de bommenwerpers vloog zuidelijk over de Betuwe en via Noord-Brabant op de Vesting-Holland aan. Vrijwel alle toestellen die terugkeerden vanuit Vesting-Holland kwamen over de Betuwe en via Brabant teruggevlogen, met uitzondering van de bommenwerpers waarvan een deel via Noord-Brabant, België en Limburg terugvloog.

¹ Volgens Hoogterp begon het overtrekken van vliegtuigen pas om 0403 uur – dit is onjuist; al om 1.45 a 2.00 uur kwamen volgens rapporten vliegtuigen over bij Rhenen. Het was toen echter nog donker. Vliegtuigen werden de hele nacht, vanaf 1.36 uur (daarvoor ook al sporadisch), gemeld door de luchtwachtdiensten. Zo werden er boven de vliegvelden Valkenburg en Ypenburg al van oost naar west overtrekkende vliegtuigen gemeld om 2.30 – 2.45 uur. Overigens is het wel een gegeven dat de grote aanvalsvloot van de Duitsers niet eerder dan rond 0300 met haar voorste delen het Nederlandse luchtruim schond (die delen die via de westkust terug naar het oosten zouden vliegen en de vliegvelden in het westen aanvallen), en de luchtlandingsvloot nog later over kwam.

² volgens Hoogterp zag 10 Bt LuA de vijandelijke toestellen boven de Betuwe overkomen op 1300 tot 2000 meter en op een afstand van 3 tot 7 km. Hij stelde ten onrechte dat dit een ideale afstand is voor de “zwarte” luchtdoelartillerie. De afstand van 2,000 meter hoogte en 7,000 meter horizontaal vlak houdt in dat het projectiel bijna 7,500 meter moet afleggen van kanon tot doel. Dat terwijl de maximale effectieve horizontale dracht 8,000 meter bedraagt. Daar komt bij dat hoe langer de baan van een projectiel is, hoe nauwkeuriger de meting voorafgaand aan het vuur dient te kloppen. Let wel, met een aanvang snelheid van 750 m/sec – en dit gemakshalve lineair doorgetrokken – heeft een projectiel een tijd van 10 seconden nodig om het doel te halen. Heeft de ziel (binnenkant van de loop) door het schieten inmiddels slijtage opgeleverd en maar 2% van de aanvangssnelheid afgehaald dan heeft dat qua tijd/afstand een effect van 150 meter op een doel op afstand van 7,500 meter! Hoogterp trekt dus onjuiste conclusies uit de voorliggende afstand- en hoogtegegevens. Kapitein Hoogland liet zeer waarschijnlijk alleen op de dichtstbijzijnde, op gunstige hoogte vliegende dichte formaties vuren. De formaties op 7 km afstand liet hij (vermoedelijk) niet of amper bevuren.

Zo was 10 Bt LuA, samen met de beide pelotons luchtdoelmitrailleurs, het enige onderdeel bij Rhenen dat daadwerkelijk op die 10^{de} mei vanaf het eerste moment volop in de oorlog betrokken werd. Alle bij Rhenen gelegerde troepen werden gewekt door dit afweervuur. De droge snel opvolgende klappen van de drie 75 mm vuurmonden, die vrijwel onafgebroken vuurden tot een uur of tien in de morgen, lieten de onervaren militairen bij de Grebbeberg kennis maken met de herrie van oorlog en de stress, die kan ontstaan door de constante harde klappen. Zonder 10 Bt LuA zou de sensatie van die eerste oorlogsmomenten voor veel militairen vermoedelijk nog veel voelbaarder zijn geweest in de nacht van 10 op 11 mei, toen de eerste granaten van Duitse artillerie op Rhenen en omgeving begonnen te vallen. Nu raakten ze al wat eerder een klein beetje gewend aan de geluiden van oorlog. Een onheilspellend begin ...

Na 10 uur in die morgen van de 10^{de} mei 1940 werd het even stil. AOOI Bosch was blij dat hij “de nummers” (de verschillende posities en functies aan de vuurmond)

tijdens de afgelopen periode had gerouleerd waardoor ieder lid van de stuksbemanning meerdere taken had leren uitoefenen. Zodoende kon de lader, die telkens een patroon van ruim 10 kg uit het tempeertoestel moest tillen en in het kanon moest schuiven ook even zijn armen laten rusten. Hetzelfde geldt voor de richters die hun armen voelden door het telkens als een bezetene draaien aan de stelwielen en hendels. De hele ochtend had men kunnen schieten op formaties overkomende toestellen. Aangezien de batterij in Rhenen en omstreken de enige van middelbaar kaliber was, kon ze niet met andere batterijen afstemmen op welke formaties zou worden geschoten. Daarom koos de commandant telkens zijn doelwitten uit, en koos daarbij de grootste of dichtste formaties op de meest gunstige afstand.

Het had er alle schijn van dat de eerste bemanningen van de toestellen die waren teruggekeerd van hun missies in Nederland verslag hadden gedaan van de luchtafweerconcentraties onderweg. De toestellen die na 10 uur in de ochtend overkwamen vlogen namelijk meestal wat hoger dan die in de eerste uren, zo tussen de 2,000 en 3,000 meter (buiten bereik van luchtdoelmitrailleurs van kaliber tot en met 2 cm) of ze ontweken de luchtafweerconcentraties helemaal.

Na 14.00 uur werd het beduidend rustiger in de lucht, wat gezien het krijgsverloop elders logisch was. De luchtlandingen op de vliegvelden rond Den Haag waren inmiddels voltooid of waren verder afgeblazen. Alleen op Waalhaven bleven de Duitsers nog landen, maar deze route werd vooral zuidelijk aangevlogen. Wel werden bevoorradingsvluchten door de Duitsers gevlogen naar Den Haag en omstreken. Op die 10^{de} mei zette de vijand meer dan 1.000¹ toestellen in, waarvan sommigen meer dan 1 sortie vlogen.

¹ Het Stafwerk over de verrichtingen van de luchtverdediging tijdens de meidagen (Molenaar c.s.) concludeerde in de jaren zestig dat de Luftwaffe met in totaal 1.023 toestellen tegen ons land ageerde in mei 1940. Daarvan zouden er 325 zijn verloren gegaan.

Veel recenter onderzoek door o.m. de auteurs van *Illusies en Incidenten* toonde aan dat tenminste 1.307 toestellen ingedeeld waren.

Nader onderzoek van de auteur zelf, onder meer gebruik makende van Duitse literatuur van onderzoekers Weiss en Morzik en verslagen uit het Bundesarchiv Freiburg, geeft aanleiding te stellen dat ca. 1.700 toestellen waren ingedeeld bij eenheden die tenminste eenmaal werden ingezet boven ons land. Van deze toestellen waren er tenminste 1.400 daadwerkelijk vlieggereed gedurende de meidagen. Dit aanzienlijke verschil tussen indeling en vlieggereedheid ontstond vooral door de vele Ju-88, He-111 en Bf-109 die niet vlieggereed waren op 10 mei 1940. We zien hier percentages van 70-50% vlieggereed bij enkele eenheden.

Er dient ter verduidelijking te worden opgemerkt dat de verschillen ten opzichte van het Stafwerk (en I&I) vooral zijn ontstaan door het vermoedelijk onderschatten van de inzet van de Ju-52 (er vonden aanzienlijke versterkingen van KGzBV1 en 2 plaats). De eenheden die met dit toestel waren uitgerust en op 10 mei werden ingezet waren aan het eind van die dag vrijwel uitgeschakeld. Deze onderdelen ontvingen aanvulling vanuit trainingseenheden en van de KGrzbV 101, 104 en 106 alsmede 17/KGrzbV5 (o.m. ingezet tegen Eben Emael en Maasdroppingen in België). Voorts werden beduidend meer Ju-87 en Bf-109 ingezet dan eerder aangenomen. Het is voorts aannemelijk – e.e.a. aangetoond door de inventaris van overste b.d. E.H. Brongers – dat er aan het Nederlandse front tenminste 510 Duitse toestellen tijdelijk of permanent werden uitgeschakeld gedurende de meidagen van 1940. Het uiteindelijke duurzame verlies getal van ca. 300 toestellen is overigens vermoedelijk accuraat.

In de middag – tussen 13.00 en 17.00 uur – werd 10 Bt LuA (samen met 2-4 Pel Lu Mitr) aangevallen door twee vliegtuigen. Deze luchtaanval is nogal curieus gezien de wijze waarop de aanval in de boeken en diverse verslagen verdwijnt. Daarop wordt in een apart tussenhoofdstuk teruggekomen (zie 4.1.3.3).

De batterij verschoot op 10 mei een groot aantal granaten. Volgens de C.Lvd.Gr Lek waren dat er op 10 mei 900 (300 per vuurmond). Dat is vermoedelijk niet overdreven. Waarschijnlijk had de batterij in eerste aanleg de beschikking over ongeveer 700-750 granaten. Luitenant-toegevoegd Dubois stelde dat vermoedelijk 744 granaten op de eerste dag werden verschoten, wat ongeveer zou kloppen met de gegevens dat de batterij maar 750 tijdbrisantgranaten in voorraad had op 10 mei. Er is waarschijnlijk een aanvulling ontvangen van granaten op de eerste oorlogsdag. Niet duidelijk wordt waar en wanneer dit gebeurde. Volgens de AOOI Bosch was dat in de vooravond, rond 18.00 uur. Dat er op die dag op enig moment sprake is geweest van een dreigend munitietekort blijkt uit het verslag van luitenant Dubois. Hij vermeldde dat na de aanval van de twee Duitse toestellen er alleen nog maar op vliegtuigen mag worden geschoten die van Oost naar West vlogen. Dit was om munitie te sparen. Over munitieaanvulling zei de luitenant in zijn verslag:

“Wij begonnen met 744 projectielen. 's Morgens moesten wij munitie halen in Halfweg [AG: dit is bij Amsterdam]. Wij ontvingen mededeling van de Kapitein KOK dat er een schip was gearriveerd bij Vreeswijk [AG: bij Nieuwegein/Utrecht] waar wij ook munitie hebben gehaald. Uit Halfweg kregen wij naar ik meen 240 schoten en uit Vreeswijk eveneens. Alle munitie was goed in orde [AG: er waren nogal veel klachten over de kwaliteit van de door de AI geproduceerde 75 mm granaten].”

Verdere aanvulling van de munitie voor de batterij vond hoogstwaarschijnlijk in de nacht van 10 op 11 mei plaats, op de nieuwe locatie van de batterij. De batterij had geen zoeklichten² als ondersteuning en was dus gebonden aan daglicht (dageraad was op 10 mei 1940 rond 3.45 uur – zonsondergang rond 19.30 uur Amsterdamse tijd) voor het uitbrengen van vuur. Overigens werd door Nederlandse batterijen die elders wel met zoeklichtenondersteuning waren uitgerust ook niet geschoten. De zoeklichten werden in de regel niet gebruikt, op enkele uitzonderingen na (omgeving Bergen, omgeving Hoek van Holland).

De batterij claimde (aldus Molenaars Stafwerk) een succes van elf neergeschoten Duitse toestellen die zouden zijn neergeschoten gedurende de ochtend van 10 mei.

² Zoals gezegd: het Stafwerk stelt vast dat de 3^e sectie van IX Afd.Z.tl. bij Remmerden stond met vier zoeklichten. Hiervoor is echter noch enige (verdere) aanwijzing, noch enig bewijs. Wij gaan er daarom voorsnog vanuit dat deze sectie niet (meer) aanwezig was op 10 mei. Let wel: het is dus wel degelijk mogelijk dat de sectie er wel stond. Ze heeft in elk geval geen rol van betekenis gespeeld.

4.1.3.3 De luchtaanval op de batterij op 10 mei

In de middag werd 10 Bt LuA (samen met 2-4 Pel Lu Mitr) aangevallen door twee¹ vliegtuigen. Naar verluid kwamen de toestellen uit de zon (gezien de dag en tijd kwamen ze dan uit het zuidwesten). De stukken konden op de laagduikende vijand geen vuur uitbrengen. Met een van de twee zware mitrailleurs M25 werd door de soldaat Op de Beke geschoten op de aanvallers – van de andere mitrailleur zat de bemanning net te eten(!); blijkbaar was tijdens die schaft geen aandacht besteed aan aflossing bij de mitrailleurs. We moesten kennelijk (!) nog aan de realiteit van oorlog wennen...

De stukken van 2-4 Peloton Luchtdoel Mitrailleurs die naast de batterij stonden opgesteld namen de aanvallers onder vuur.

¹ Volgens Hoogterp werd de batterij door vier vliegtuigen aangevallen. Tweemaal twee Stuka's wel te verstaan die alle vier een bom van 500 kg wierpen. De auteur acht dit een onwaarschijnlijke weergave van de gebeurtenissen. Zie 4..1.3.3.1 voor een nadere onderbouwing.

De verslagen over deze gebeurtenissen lopen nogal uiteen ten aanzien van enkele voorname details. Vaandrig Meltzer vertelde:

"In de middag van de eerste dag tegen 17.00 uur hebben we twee aanvallen, elk uitgevoerd door een vliegtuig, gehad. Het tweede vliegtuig is meen ik neergeschoten. De aanvallen hadden geen uitwerking op de batterij, er waren geen gewonden. Het eerste projectiel viel op ongeveer 200 meter afstand van de batterij, het tweede op ongeveer 50 meter. Na de eerste bom was het moreel eenigszins geschokt. Ik ben met een aantal mensen naar de trechter, die 4 meter diep was en een middellijn had van ongeveer 7 meter, gegaan om hen te laten zien dat de bom op grote afstand gevallen was en om daardoor het moreel weer op te voeren. Na het vallen van de tweede bom was het moreel veel beter. De eerste aanval kwam geheel onverwachts. Er vlogen een aantal bommenwerpers over, waarop we vuurden. Daar achter vlogen twee kleine vliegtuigen. We hadden order om in de eerste plaats op zware vliegtuigen te vuren. Een man van de bediening, die in Spanje in het Rode Leger gevochten had, heeft evenwel de twee kleine vliegtuigen geobserveerd. Op een gegeven moment riep hij "oppassen, dekken". De bediening dekte zich. Een duikbommenwerper kwam uit de zon steken en liet de eerste bom vallen. De Luchtdoelmitrailleur waren toen niet bemand. Bij de tweede aanval heeft Luitenant DUBOIS achter een mitrailleur gestaan; achter de andere mitrailleur stond een soldaat wiens naam ik mij thans niet meer herinner, doch die naar ik meen eenige dagen later korporaal is geworden. Bij de tweede aanval hebben de Luchtdoelmitrailleurs doorgevuurd.

Luitenant Dubois zei over hetzelfde voorval:

Om ongeveer 13.00 uur werden wij volkomen verrast door een Stuka-aanval. Een korporaal uit Tilburg schreeuwde "dekken". Maar dat was toch al te laat. De mensen uit het vuurleidingstoestel zijn in de gang gekropen. Ik stond bij de hoogtemeter. Ik kroop onder de drievoet van de hoogtemeter. Ik schat de bom op 200 á 250 pond. Hij trof geen doel. De onvoltooide wachtloods zat vol mitrailleurtreffers. De bomtrechter (tusschen twee stukken) had een diameter van 10 meter en was 5 à 6 meter diep.

Kort daarna kwam de tweede aanval. Soldaat OP DE BEKE ging direct naar de mitrailleur en ik zelf ook. Terwijl ik naar die mitrailleur toeliep bleef ik hangen aan een bonenstaak. Wij hadden geen mensen genoeg voor volledige bezetting van een mitrailleur (de tweede ploeg was juist aan het eten). OP DE BEKE heeft blijkbaar het vliegtuig wel geraakt. Ik heb in krijgsgevangenschap gehoord van een luitenant uit Veenendaal dat zij met een karabijngroep een toestel neerhaalden dat niet omhoog kon komen. Ik heb wel gezien dat dit toestel laag bleef vliegen (150 meter). Een soortgelijk verhaal is mij door een onderofficier meegedeeld in de gevechtsbatterij pl.m. één uur na de aanval. Het toestel viel niet steil genoeg aan waardoor de twee bommen over de batterij heenvielen (40 meter Noordelijk) en ook nog iets over 2 tl.

Twee á drie mensen bij het vuurregelingstoestel (landbouwers uit Friesland) kregen na de eerste stuka-aanval een shock - die heb ik weggestuurd.

De beide verslagleggers hebben een aantal zaken genoemd die een nadere beschouwing vragen. De luchtaanval op de batterij en de naastgelegen luchtdoelmitrailleur lijkt beslist later in de middag te zijn geweest dan 13.00 uur (lt. Dubois). Daarnaast is het de vraag of de aanvallende vliegtuigen wel Stuka's waren.

De naast 10 Bt LuA gelegen 2-4 Pel Lu Mitr heeft de aanval als volgt ervaren. Korporaal A. de Bruyn (2-4 Pel Lu Mitr), schutter van een 2tl:

's Middags te 15.00 à 15.30 uur kwamen twee tweemotorige gevechtsvliegtuigen over. Ook hierop schoten wij, doch de toestellen vlogen door. Wij zagen de toestellen na korte tijd niet meer, doch bleven wij ze horen. Toen de Vaandrig WITTEWAAL en enige manschappen een zonnebril hadden opgezet, zagen zij de toestellen vanuit de zon op ons invliegen. Zij vlogen laag (ongeveer 100 meter) en wierpen twee bommen, waarvan er slechts een ontplofte. Volgens Duitsers, aan wie ik later scherven van de bom heb laten zien, moet het een bom zijn geweest van 250 kg.

Korporaal D. Bos (2-4 Pel Lu Mitr), schutter van een ander stuk 2tl zei:

Op 10 mei werden we tweemaal door een vliegtuig aangevallen. Beide keren werden twee zware bommen afgeworpen, die grote trechters sloegen, ongeveer ter grootte van een huis. De eerste twee bommen vielen op een afstand van ongeveer 50, hoogstens 100 meter van ons af. De eerste duikbommenwerper verraste ons volkomen; hij kwam van een andere kant dan waarin wij gericht stonden, bovendien kwam hij ongeveer uit de zon. De tweede keer zagen wij hem echter aankomen; hij maakte kleine cirkeltjes en maakte toen een vrijwel loodrechte duik. Ik ben uit "vergeetachtigheid" blijven zitten, geloof ik; de andere mensen waren in de loopgraaf gekropen. Uit hardnekkigheid ben ik blijven doorschieten. Niet volgens de wet der traagheid, want ik was toen erg fel. Daarvoor had ik uit ethische overwegingen een zekere afkeer om te schieten, maar hetgeen de Duitsers bedreven vond ik zo'n grote schanddaad, dat ik toch ben gaan schieten.

Het is opvallend hoe vier verslagen over eenzelfde voorval zo uiteenlopend kunnen zijn! Vanzelfsprekend spelen spanning, angst en wellicht trauma een rol bij deze – deels naoorlogse – verslaggeving, maar toch is het merkwaardig hoe voornamelijk details, over bijvoorbeeld het aantal bommen (2 of 4) en het tijdstip (13.00 uur of 17.00 uur), zo sterk uiteen kunnen lopen. Wat te denken van de luitenant Dubois die de mitrailleur net niet zegt te hebben gehaald de eerste keer, terwijl vaandrig Meltzer hem zag schieten! Maar er is meer wat tot de verbeelding spreekt. Waren het wel Stuka's die de batterij aanvielen?

4.1.3.3.1 Welke toestellen vielen de batterij aan?

Molenaar stelt in het Stafwerk zelfverzekerd dat het een Stuka aanval betrof. Ook Hoogterp is overtuigd van Stuka's. Er is echter reden voor twijfel. Voor sommige lezers wellicht een wat academische discussie, maar voor detailfetisjisten toch wel van wezenlijk belang.

Voor de onzekerheid over het type toestel dat de batterij aanviel bestaan een aantal argumenten:

- De kans is niet zo groot dat op 10 mei al Ju-87 Stuka's in deze contreien werden ingezet. Stuka's opereerden in eerste instantie daar waar grondtroepen steun nodig hadden. Zij waren de vliegende cavalerie, de tactische Duitse luchtmacht. Volgens traceerbare Duitse gegevens over de Luftwaffe inzet, waren de aan Luftflotte 2 toebedeelde Ju-87's actief in het Westen van het land. De inzet van Stuka's in Nederland was beperkt op 10 mei, en de archieven kennen alleen inzet in Brabant en West-Nederland.
- Stuka's vlogen over het algemeen in Staffilverbanden (9 of 12 toestellen), waarbij het kleinste verband de *Kette* was – een vlucht van drie toestellen. Vooral jachtvliegers vlogen in een *Rotte*, twee toestellen tesamen (of in een *Schwarm*, twee *Rotten* – vier toestellen). Vanzelfsprekend kan een toestel verloren zijn gegaan waardoor er slechts twee overbleven, maar het is een opvallend laag aantal. De inzet van slechts een *Kette* Ju-87 is hoogst onwaarschijnlijk.

- Eén rapport spreekt zelfs expliciet van tweemotorige vliegtuigen. Dat verhoogt de kans dat de aanval is uitgevoerd door bijvoorbeeld Ju-88 (duik)bommenwerpers. Deze toestellen waren zeer goed in staat steile duikvluchten uit te voeren (tot 80° toe). De Ju-88 was uitgerust met duikremkleppen (waar de G-1 bijvoorbeeld ook mee geëxperimenteerd heeft). Relevant in deze is te weten dat veel Ju-88's (bijv. III/KG4¹) op 10 mei de specifieke taak (!) hadden om luchtdoelbestrijdingsmiddelen d.m.v. duikaanvallen uit te schakelen. In de Vesting Holland zijn een groot aantal aanvallen van deze toestellen op luchtafweerstellingen bekend. Ze waren hiertoe met 4 bommen van 250 kg (type SC250) uitgerust. De kans dat andere Ju-88 eenheden, zoals het tevens in ons land ingezette (strategisch opererende) I./KG30, ook met een dergelijke taak werden belast is aanwezig.
- Daarnaast telt het argument dat de Ju-87 – met name tijdens Fall Gelb – altijd was uitgerust met een sirene (in de wielpoten) die bij een steile duikvlucht enorme indruk maakte op de verdedigers. Elders – met name in Frankrijk en België waar de Stuka veel werd gebruikt – renden vaak de verdedigers al weg voor het gehuil van de sirene. Hiervan wordt niet eenmaal gesproken in de verslagen over deze aanval! Als er sprake was geweest van een sirene dan zou logischerwijs tenminste een van de vijf meest complete verslagen hiervan melding moeten hebben gemaakt. Bij de bekende Ju-87 aanval op 13 mei bij Achterberg wordt het gehuil van de toestellen wel vaak genoemd in verslagen.
- Het te pas en te onpas gebruiken van de in zwang geraakte naam “Stuka” als synoniem voor een schier onoverwinnelijk aanvalsvliegtuig was zeer gebruikelijk na de meidagen. Daarnaast werd het woord “Stuka” [letterlijk: Sturzkampfflugzeug] ook nogal eens voor het type “duikbommenwerper” als verzamelnaam gebruikt. Vaak (lees: te vaak) worden bomaanvallen aan Ju-87 Stuka's toegeschreven. Dit terwijl het aantal ingezette Ju-87 Stuka's in Nederland zeer beperkt is gebleven. Zij werden voornamelijk tegen de Fransen en Engelsen ingezet (in België en Frankrijk), zoals bij Sedan waar massale en langdurige Stuka aanvallen de Franse linies teisterden en bij de Belgische KW-linie. Het in Nederland ook actieve StG-77 en IV/LG1 werd rond de klok ingeschakeld aan het Belgische front gedurende de eerste dagen van Fall Gelb ². Inzet in Nederland, zeker de eerste dag, was duidelijk ondergeschikt aan de inzet in het zuiden, en bleef vooral beperkt tot enkele aanvallen rond het gebied bij Rotterdam, Dordrecht en Alblisserdam, op 13 mei ook een aanval te Rhenen. N.B.: de Duitse luchtaanvallen op 10 mei bij Mill in Noord-Brabant zijn ook lang onterecht als Stuka aanvallen aangemerkt. Het blijkt inmiddels dat het conventionele bommenwerpers zijn geweest die daar de Nederlandse stellingen teisterden.
- Een Stuka (Ju-87B1: maximale bommenlast 1,000 kg – standaard 700 kg, t.w. 1 x 500 kg – 4 x 50 kg) wierp vrijwel altijd een oneven serie bommen; dat wil zeggen 1, 3, 5 of 9 stuks. De hoofdlanding was een bom van 500 kg (later zelfs 1,000 kg) die met een beugel onder de romp was gemonteerd en vier (tot acht) bommen onder de vleugels van 50 kg. In dit geval worden in verslagen tweemaal twee bommen van 125-200 kg genoemd. Het is niet alleen vreemd voor een Stuka om twee bommen tegelijk te gooien, maar 125-200 kg (explosieve lading 65-110 kg) is qua explosieve kracht een fundamenteel verschil met bommen van 500kg (met een explosieve lading van 270 kg). Met de explosieve kracht van 270 kg wordt een groot aantal huizen volledig

vernield. De schade viel in casu echter erg mee. De gerapporteerde kraters van 7-10 meter doorsnee (in zandgrond) zijn klein voor een 500 kg bom, zeker in de zandgrond die terplekke aanwezig was.

- Hoogterp spreekt – in weerwil van alle getuigenverslagen – van twee aanvallen door twee Stuka's (vier toestellen dus). Op zich is deze theorie natuurlijk niet apert uit te sluiten, maar geen verslag van de bij het Instituut voor Militaire Geschiedenis (IMG/NIMH) gearchiveerde stukken spreekt van vier aanvallers. Ten tweede spreekt Hoogterp van vier bommen van 500 kg. Dat lijkt overdreven. Vier stuks is waar de meeste verslagen over spreken, maar vier van 500 kg is zeer onwaarschijnlijk. De schade zou in dat geval enorm zijn geweest! Vier bommen van 500 kg zou alleen verklaard kunnen worden als er vier aanvallers waren – dus is dat wellicht de verklaring voor de wonderlijke verschijning van vier vliegtuigen? Vier bommen van 500 kg zouden beslist een enorme ravage hebben achtergelaten op dit kleine oppervlak. De kans dat er geen schade zou zijn opgelopen aan batterij en naastgelegen peloton luchtdoelmitrailleurs is dan ook vrijwel nihil. Om alles logisch te vervolgen stelt Hoogterp ook nog dat de krater van de bommen 32 meter lang is, 16 meter breed en 7 meter diep. Volgens ooggetuigen luitenant Dubois en vaandrig Meltzer was er echter (maar) sprake van een trechter van 7 tot 10 meter breed en 4-6 meter diep – nogal een verschil! Het heeft er alle schijn van dat Hoogterp overdrijft. We zullen dat later opnieuw zien! Het schijnt dat hij alles factor twee heeft vermenigvuldigd: vliegtuigen, gewicht van de bommen en de schade / impact.

¹ Bron: Jansen, A.A. – Fliegerhorst Schiphol “onze nationale luchthaven in bezettingstijd – De Bataafsche Leeuw 1996

² Bron: C. de Decker / J.L. Roba – Mei 1940 boven België “de luchtstrijd tijdens de Achttiendaagse Veldtocht” – daarin: Heinz Sellhorn (StG 77)

Eventueel kunnen de aanvallers ook Messerschmitts Bf-110C/D zijn geweest, die soms met enkele lichte bommen van 50 kg (extern) werden uitgerust. Die kans lijkt echter beduidend kleiner, omdat de Bf-110's vooral als begeleiders van de bommenwerpers werden ingezet en niet als grondsteun eenheden.

Het enige rapport wat aanwijzingen bevat dat het Ju-87 Stuka's zijn geweest is het rapport van vaandrig Meltzer, destijds stukscommandant bij 10 Bt LuA. Hij heeft het over kleinere vliegtuigen die 1 bom per keer lieten vallen. Opmerkelijk is dan echter dat alle anderen duidelijk verwijzen naar vier bommen, geworpen door twee vliegtuigen met in totaal twee pogingen. Overigens spreekt Meltzer van twee vliegtuigen die zouden vliegen samen met grotere toestellen. Het lijkt meer voor de hand te liggen dat die kleinere vliegtuigen Bf-109's zijn geweest die bommenwerpers begeleiden. Luitenant-toegevoegd Dubois van 10 Bt Lua stelt dat er een Stuka aanval plaatsvond, maar geeft geen nadere aanwijzingen in zijn verslag. Bekend is echter dat de vliegtuigenherkenning – behalve soms bij de luchtwachtdiensten – veel te wensen overliet. Het – hierboven aangehaalde – benoemen van iedere aanvaller als *Messerschmitt* of *Stuka* was bepaald niet ongewoon.

Het is plausibel dat er rapport is gemaakt van sterke luchtafweer rond Rhenen en in de Betuwe en dat daar door Luftflotte 2 maatregelen op zijn genomen zoals het toevoegen van zogenaamde *Sturzkampfflugzeuge* (zoals de Ju-87 en Ju-88) aan grotere verbanden. Meer aannemelijk is echter dat Ju-88's zijn ingezet voor

bestrijding van luchtafweermiddelen, zoals dat in het westen van het land vrij consequent gebeurde op 10 mei (citaat uit het boek van Ab A. Jansen “Fliegerhorst Schiphol”:

“De taak van de Ju 88's [AG: III./KG4], die vier bommen van 250 kg bij zich hadden, was 600 meter boven de Heinkels vliegend, de luchtdoelbatterijen in duikvlucht te bestoken, alsmede eventuele aanvallen van vijandelijke jachtvliegtuigen af te weren, respectievelijk tot zich te trekken.”.

Het zou in elk geval een verklaring vormen voor de bommenaantallen en het beperkte gewicht van de gerapporteerde projectielen. Saillant detail in de geciteerde taakstelling is de schromelijke Duitse overschatting van de kwaliteiten van de Ju-88. Aangezien dit type na de meidagen (ook elders) zware verliezen tellen zou, zou het verwachtingspatroon spoedig worden bijgesteld. Op 10 mei werden er van de circa 80 door KG.30 en III./KG.4 boven Nederland ingezette Ju-88 alleen al 11 zeker (en 19 vermoedelijk) neergeschoten!

De Duitse bommen worden in de verslagen geschat tussen de 125 kg en 250 kg. In feite zullen het of 50kg, 250 kg of 500 kg bommen zijn geweest. Er mag vanuit gegaan worden dat de Duitsers HE-bommen (High Explosive) gebruikten voor deze vernietigingstaken. De Duitse bommen van deze klasse (SC en SB klasse) bestonden alleen in de onderstaande gewichtsklassen (en zwaarder):

Type	Gewicht (kg)	HE Lading (kg)	Lengte
Sc 10	10	4,2	585 mm
Sc 50	50	25	1095 mm
Sc 250	250	135	1615 mm
Sc 500	500	270	2022 mm
Sc 1000	1,000	530	2800 mm

Tenslotte zij opgemerkt ter ondersteuning van de bewering dat het om een Stuka aanval ging, dat er een aanwijzing is dat er een Ju-87 Stuka op 10 mei is neergestort tussen Elst en Rhenen. Deze melding kwam helaas van een inmiddels overleden inwoner van Rhenen. Nader onderzoek door de auteur heeft (nog) niets concreets opgeleverd over deze vermeende Stuka. Het is echter bijzonder vreemd dat in de ruim 600 bij het IMG gedocumenteerde verslagen van militairen die bij Rhenen vochten, geen enkel verslag melding maakt van een neergestort vliegtuig bij Rhenen of Elst op 10 mei. Slechts enkele hele vage verwijzingen zouden in aanmerking kunnen komen. De vliegtuigen die concreet worden gerapporteerd in vele verslagen stortten in de Betuwe neer, en daarvan zijn ook inderdaad drie wrakken gevonden. Dit waren echter transporttoestellen. Aangezien in het gebied duizenden militairen gelegerd waren, het hoofdkwartier van de 4^e Divisie in Remmerden lag (tussen Rhenen en Elst) en er artillerie stond in de Willem III plantage ten noorden van Elst, is het zeer onwaarschijnlijk dat een zo specifiek voorval (als het neerstorten van een Stuka) op 10 mei 1940 door geen van de daar gestationeerde – en op die eerste oorlogsdag zeer op nieuws gefixeerde – militairen is opgevallen. De auteur vond het desondanks wetenschappelijk van belang de melding wel op te nemen in deze studie.

4.1.3.3.2 Het Stafwerk van Nierstrasz c.s. over de luchtaanval

Het in 1952 uitgegeven Stafwerk van Nierstrasz bevat bijzonder weinig informatie over wat zich in de lucht rond Rhenen afspeelde. Ten aanzien van de luchtafweereenheden wordt eigenlijk alleen wat geschreven over de Lvd. Kr. Utrecht/Soesterberg waartoe ook 10 Bt LuA behoorde, maar niets over de Veldleger luchtafweer eenheden – zelfs niet in hoofddeel III deel 3 wat zich hoofdzakelijk met

het Veldleger bezighoudt. Het was indertijd de bedoeling van Nierstrasz dat in deel 7 meer beschouwendelijk zou worden ingaan op de Veldleger luchtafweereenheden. Deze taak werd echter door kolonel Molenaar overgenomen. Het is dus enerzijds begrijpelijk dat het Stafwerk van Nierstrasz in deze een leemte vertoont, maar anderzijds in het kader van een compleet overzicht van de gebeurtenissen enigszins te betreuren.

Het Stafwerk bevat wel een curieuze passage over een bombardement op 10 mei. Op pagina 165 lezen we:

“De bevolking van Rhenen en Achterberg, die moest worden vervoerd naar Goerree en Overflakkee, is ingescheept aan de loswal en aanlegsteiger te Rhenen. De evacuatie was goed voorbereid en de inscheping begon te 13.00 uur. De orde en regelmaat bij de inscheping werd verstoord, toen te 15.30 uur enige bommen uit vliegtuigen werden geworpen bij de verzamelplaats (aan de Bantuinweg).”

Nergens anders wordt melding gemaakt van een bombardement op de evacuerende burgers (of überhaupt op Rhenen m.u.v. de aanval op 10 Bt LuA). De kans is dan ook groot dat het Stafwerk de aanval op 10 Bt LuA verwacht met een luchtaanval die abusievelijk wordt genoteerd als op de burgers gericht.

De verzamelplaats voor de burgers, de Bantuinweg, lag immers hemelsbreed nog geen 200 meter verwijderd van de stelling van 10 Bt LuA. Indien het bombardement op de evacuerende burgers plaatsvond, dan is het typisch dat zowel de verslagen van de batterij als die van de CP van 4 MC (in het badhuis aan de Nieuwe Veenendaalse weg – huidige locatie van het gezondheidscentrum op letterlijk een steenworp afstand van de Bantuinweg) dit niet vermelden. Daarnaast waren de burgers met vele honderden verzameld op het bewuste punt. Als de bommen maar enigszins in de buurt waren gekomen was er niet alleen paniek uitgebroken maar waren ook ongetwijfeld slachtoffers te betreuren geweest.

Een volgende aanwijzing dat er alleen een luchtbombardement op 10 Bt LuA plaatsvond, is dat de verslagen van het dichtbij de batterij gelegerde 1-II-19RI (onderdeel divisiereserve 4^e Div.) melding maken van een bombardement net achter de huizen waar zij waren ingetrokken (Bruine Engseweg – vrijwel in het oostelijk verlengde van de Julianastraat waaraan 10 Bt LuA lag). Hiermee wordt dus verwezen naar de locatie van 10 Bt LuA. Dienstplichtig sergeant E. Veldkamp van 1-II-19RI vertelt:

“Op 10 mei zaten wij in de stellingen in Rhenen. 's Morgens plm. 8.00 uur kregen wij plaatselijk vijandelijk vuur, artillerievuur en zijn toen plm. 200 meter teruggetrokken en zijn de huizen ingegaan. Na de middag kregen wij een bombardement achter de huizen waar wij inzaten, we zijn hier weer uit gegaan en de stelling ingetrokken.”

Een andere aanwijzing dat de burgers niet werden gebombardeerd is de volgende. De compagnie die werd ingeschakeld bij het afvoeren van de burgers naar de Betuwe was II-19RI. In geen van hun gevechtsverslagen wordt gerept van een bombardement op hun onderdeel of de door hen begeleide burgers.

Tenslotte schreef soldaat H.H. Clement van de 3^e batterij van I-8RA, die net noordelijk van 10 Bt LuA (aan de Dennenweg) in stelling lag, in zijn verslag aan zijn commandant kapitein Zaal:

“Schuin achter onze stelling had zich 's morgens een Luchtafweerbatterij opgesteld, welke in de loop van de dag al heel wat vliegtuigen een onvrijwillige weg naar de aarde had doen zoeken en de batterij werd, toen de burgers zich in colonne begaven naar de schepen, onder vuur genomen en gebombardeerd. Wij, die zoiets nog nooit mee hadden gemaakt, wisten niet wat wij zagen, maar al spoedig moesten wij ook dekking zoeken, maar wat een paniek dit teweeg bracht bij de bevolking was verschrikkelijk, temeer daar wij nu allemaal wel min of meer weten wat het betekent een bombardement mee te maken.”

Wat tevens opvalt, is dat het Stafwerk van Nierstrasz het bombardement in kwestie op 15.30 uur stelde. Exact de tijd die korporaal De Bruyn, schutter van een van de 2tl kanonnen van 2-4 Pel Lu Mitr aangaf. Het is ook dicht bij de tijd zoals aangegeven door Vaandrig Meltzer. Molenaar stelde het in zijn Stafwerk – wellicht in navolging van luitenant Dubois – op 13.00 uur zoals we al eerder zagen. Echter – we mogen concluderen dat de meeste ooggetuigen spraken van later in de middag.

Hieruit zouden we voorzichtig mogen concluderen dat het bombardement op 10 Bt LuA inderdaad later in de middag heeft plaatsgevonden.

4.1.3.4. Zaterdag 11 mei en zondag 12 mei

In de avond van 10 mei begon de batterij met een verplaatsing naar een nieuw verkende positie noordelijk van de positie bij de Oude Watertoren. Onbekend is welke tractie gebruikt werd voor de verplaatsing en waar deze vandaan kwam. De door de staf van de 4^e Divisie bevolen verplaatsing werd vermoedelijk ingegeven door het feit dat de batterij in de middag van 10 mei werd aangevallen door de Duitse vliegtuigen, zoals we eerder zagen.

Het moet een overhaaste beslissing zijn geweest, van stafofficieren die niet voldoende beseften hoe afhankelijk luchtafweer van locatie en zicht is. Niet alleen was het immers onlogisch de batterij op 10 mei (aan het eind van de dag) noordelijker te verplaatsen (terwijl het meeste luchtverkeer juist zuidelijk van Rhenen vloog) maar tevens kon men zo de positie niet verkennen bij daglicht. Tenslotte doet het ons peinzen over het feit waarom (blijkbaar) geen reserve- en wisselstellingen voor de luchtdoelartillerie waren verkend of voorbereid terwijl dat voor gewone artillerie een normale gang van zaken was. Zeker aan het front had men toch rekening moeten houden met niet alleen een uit de lucht verkende batterij (die immers – in tegenstelling tot gewone artillerie – in open terrein dienden te staan) maar tevens met extra kwetsbaarheid voor vijandelijke artillerie. Een vreemde kwestie dus. Vaandrig Meltzer zei over die verplaatsing:

“ 's Avonds is de batterij op order van de Staf (bij monde van een Stafofficier) van stelling veranderd naar de grote weg, Westelijk van paal 25. Het schootsveld was daar slecht; we waren aan drie kanten door bos omringd. Aldaar is niet gevraagd; veel vliegtuigen kwamen niet over.“

Sergeant B.J. Brillman, een van de stukscommandanten, merkte ook op dat het schootsveld slecht was en dat het naar het zo belangrijke zuiden voor twee van de drie stukken belemmerd was:

“Zaterdagmorgen ben ik weer naar de batterij gegaan, die toen onder leiding stond van adjudant BOSCH. De drie stukken stonden verder uit elkaar dan normaal, waarschijnlijk in verband met terreindekking. Mijn stuk was in het Noorden gedekt door een heg. In de richting van den Rijn kon ik goed vuren, met de andere stukken was dit niet het geval.”

De stafofficier, waarover vaandrig Meltzer eerder sprak, was de kapitein Puffius, hoofd Sectie 1 (Operatiën) van de staf van de 4^e Div. Volgens het verslag van de C.4^e Div de kolonel Van Loon is de kapitein Puffius zelfs op 11 mei 's ochtends in de nieuwe opstelling geweest. Met paal 25 werd bedoeld kilometerpaal 25, de bekende kilometerpaal bij de overgang over het spoor aan het oostelijke eind van de Bergweg.

Het commando tot verplaatsing ontving kapitein Hoogland vermoedelijk rond 20.00 uur. Zoals gezegd was het verplaatsingsbevel discutabel – althans voor wat betreft de alternatieve stelling waarin de batterij zou komen. Het was logischer geweest de batterij enigszins westelijk te verplaatsen dan naar het noorden, omdat het dan beter op de nog steeds door de Duitsers bevlogene route over de Betuwe kon vuren. Of men had kunnen overwegen de batterij naar de overkant van de Rijn te brengen bij Kesteren. Nu werd ze in een stelling bevolen die niet bij daglicht had kunnen worden verkend, en waar bleek dat men zich in een gebied bevond waar vooral veel (natuurlijke) obstakels het schootsveld ernstig belemmerden.

Waar kwam 10 Bt LuA terecht? De kaartcoördinaat van de nieuwe locatie was 167.75 – 442.25. Het is een paar honderd meter noord van de Israëliëse

begraafplaats. Op stafkaarten van toen goed herkenbaar als een open plek (korenveld) tussen vier wegen in, waarvan de noordelijke de toenmalige autoweg naar Remmerden was – de huidige Bergweg. Vergeleken met vandaag de dag is dit gebied qua indeling en bestemming nogal veranderd. De open plek bestaat niet meer, maar grensde toen noordwestelijk aan de huidige (toen ook al bestaande – verlengde Domineesbergweg – die toen Noordsche Weg heette) Mimosalaan. De rechterknik (oostelijke knik) van de Ericalaan loopt dwars door het toenmalige veldje waar 10 Bt LuA stond. Het veld werd toen zuidelijk begrensd door de Beukenlaan.

In de vorige opstelling bij de Oude Watertoren liet men een schijnopstelling achter. Dit was een standaard instructie aan (artillerie)commandanten bij het verlaten van een stelling. In dit geval werd onder meer gebruik gemaakt van inmiddels lege munitiekisten. Naar verluid is door de Duitse artillerie nog twee dagen lang regelmatig op de oude locatie geschoten. Hiervan heeft de auteur echter geen bewijs kunnen vinden.

Door de nieuwe opstelling van de batterij, stond er dus in de morgen van 11 mei rondom Rhenen geen enkel effectief luchtafweerpwapen meer gericht op de Betuwe. Want het ene stuk van 10 Bt LuA wat wel zicht had op de Betuwe kon daarop geen effectief vuur afgeven omdat de vuurleiding onvoldoende zicht had en bovendien stukkenvuur weinig doeltreffend (en eveneens niet gewenst) zou zijn geweest. En naast 10 Bt LuA was er (ten noorden van de Rijn) niets anders meer wat boven de Betuwe een effectief vuur kon uitbrengen. Immers – 2-4 Pel Lu Mitr stond net west van kilometerpaal 26 (Rhenen noord) en 4-4 Pel Lu Mitr stond eerst juist ten noorden van de regimentscommandopost van overste Hennink en later op de ochtend van die 11^e mei bij het toenmalige Domineelaantje (ter hoogte van de huidige Anemoonstraat).

11 Mei werd dan ook geen dag van grote successen voor de luchtafweer bij Rhenen. Naast het feit dat het een bewolkte morgen was, zodat weinig zicht was op overvliegende formaties, was het uitzicht zodanig dat men maar sporadisch kon vuren op overvliegende doelen. De positie van 10 Bt LuA werd al snel verkend door Duitse verkenningsvliegtuigen zodat men spoedig artillerievuur op de positie kreeg. Dat zou zorgen voor waarschijnlijk de meest indrukwekkende gebeurtenissen van die meidagen voor deze batterij. Sergeant Brilman, commandant van het eerste stuk, maakte dit ook duidelijk in zijn verslag (wat overigens vooral de dag van 12 mei behelst):

“Een Luitenant van de Artillerie kwam op een gegeven moment met een stuk 7 Veld in onze stelling en schoot in op Wageningen. Nadat hij driemaal geschoten had, verdween hij weer. Wij vreesden dat hierdoor vijandelijk vuur op onze stelling zou worden aangetrokken (...) “Zaterdag [*sic*; AG: *hier wordt zondag bedoeld*] heeft de batterij bijna den geheelen dag onder granaatvuur gelegen, tengevolge waarvan één korporaal werd gewond. Adjudant BOSCH [*sic*; AG: *dit gebeurde op bevel van kapitein Puffius of kapitein Sperna Weiland*] besloot tengevolge van dit granaatvuur de batterij te verplaatsen. Hij heeft de militairen, die in dekking lagen, er uit gehaald en aan het werk gezet. Toen wij met deze verplaatsing bezig waren, vielen er weer eenige granaten, waarvan één vlak bij het derde stuk terecht kwam. De bediening van deze stukken (tweede en derde stuk), althans een gedeelte van hen, vluchtte naar de infanterie-loopgraaf in mijn richting. De Adjudant BOSCH, die op dat moment bij mijn stuk was, liep hen tegemoet om ze tegen te houden. Hij ging behoorlijk tegen hen tekeer. Ik heb niet gezien, dat hij met zijn pistool gedreigd heeft. Ik vond dit optreden van Adjudant BOSCH moedig, want er lag toen veel granaatvuur. Ongeveer 20 tot 30 granaten zijn tusschen de stukken van de batterij terecht gekomen. Het waren over het algemeen geen zware projectielen. De stukken kregen wel treffers van scherven, doch raakten niet defect.”

Stukscommandant Sergeant J.J.C. Wattel gaf een vergelijkbare verklaring af:

“Vanuit Wageningen werden wij door de Duitsers hevig beschoten met artillerievuur. Wij moesten van stelling veranderen. Onze mensen die in de loopgraven zaten van de infanterie waren er niet uit te krijgen. Adjudant Bos heeft ons toen allen verzameld in het bos en een korte toespraak gehouden. Hij heeft ons zodanig bewerkt dat wij inzagen dat wij die nieuwe opstelling moesten innemen. Of hij ook bedreigd heeft weet ik niet meer. De Duitse beschieting is doorgegaan en onder vuur moesten wij de stukken uit de stelling halen. Stuk voor stuk werd de batterij uit de stelling gebracht in het bos waarbij iedereen meehielp.”

Sergeant C. Koenen, stukscommandant van het 3^e stuk, stelde het zo:

“In de 2e stelling ben ik onder vijandelijk artillerievuur geweest. Doden zijn er niet gevallen. Zondagmorgen [**sic**: dit kan ook zaterdagmorgen zijn geweest] hadden wij wel een gewonde: Korporaal Beurs. Hij kreeg een scherf in zijn enkel. Alle stukken zijn intact gebleven. Onder vijandelijk vuur is de batterij uit de stelling gehaald. Dat ging stuk voor stuk. Eerst zijn de kabels opgerold. Toen het erger werd, zijn wij in de loopgraven gegaan, achter ons in het bos. Dit geschiedde onder commando van Adjudant Bosch. Hij heeft flink van de toren geblazen want wij hadden nog nooit zoiets meegemaakt. Wij waren bang voor de scherven. Enkele jongens bleven in de loopgraven zitten (75 Meter achter de stelling). De Adjudant Bosch is naar hen toegelopen en heeft hen onder krasse bewoordingen er uit gehaald. Volgens mij was er wel moed voor nodig om onder vuur de batterij uit de stelling te halen.”

De mannen werden vanaf dat moment constant beschoten door de Duitse artillerie, die duidelijk een verontrustend of storend vuur had liggen op de omgeving van de batterij. De luchtaanval op 10 mei zal de mannen hebben doen sidderen, maar de constante beschieting met artillerie zal vermoedelijk nog angstaanjagender zijn geweest, omdat het een onzichtbaar gevaar betrof. De effecten zullen enorm aan het moreel hebben geknaagd. Bomen die ontworteld werden, takken die door de lucht vlogen; aarde, stenen en scherven werden opgeworpen en vlogen rond. De klap van een in de lucht springende granaat, de gesmoorde doffe ontploffing bij een grondtreffer, de stank van brisante stoffen. De onzekerheid van waar en wanneer een granaat in zou slaan speelde mee, evenals het feit dat men zich realiseerde dat er vrijwel geen dekking was bij de stukken.

Over welke loopgraven sprak men overigens in de verslagen? Het bos waarnaar men verwees kan niet het bos zijn geweest richting Thijmse Berg. De begroeiing van de omgeving van de Bergweg was in de meidagen veel natuurlijker dan nu, en bestond vooral uit dennenbomen en bossages. De huidige villa's stonden er niet en de directe omgeving van de Bergweg was bebost. Alleen een klein stuk tussen kilometerpaal 25 en de Bergweg (de eerste bocht) was onbegroeid. Vermoedelijk bedoelde men met de loopgraven van de infanterie de loopgraven net westelijk of net noordelijk van de batterij. De loopgraven van de 3^e of 4^e sectie van 4MC lagen oostelijk van de batterij langs de Bergweg in het bos. Ook aan de overkant van de weg lagen stellingen, en wel vrij lange loopgraven, die deel uitmaakten van de (deels nog verlaten) ruglijn waar later 1-I-46RI (vanuit de Betuwe) zijn intrek in zou nemen. Deze linie liep langs het spoor (westkant van het talud) en boog af daar waar het spoor op maaiveldniveau kwam, net noord van de Bergweg. Pal tegenover het open veldje van 10 Bt LuA lag toen nog een verbindingsweggetje met de Bovenweg. Enkele tientallen meters verder op die weg vond men de ruglijnloopgraven over een breedte van honderden meters naar links en rechts, aan de rand van de bossage noord van de Bergweg. Zuidelijk van de opstelling, langs het toenmalige Domineelaantje, lag een strook met veel dennenbomen.

De verslagen spreken verder van een vlak naast 10 Bt LuA in stelling komend stuk 7-veld onder leiding van een luitenant¹. Vermoedelijk ging het hier om een inschietactie van een batterij. Als dit zo is dan is deze luitenant van de artillerie inderdaad (zoals Dubois zegt) onverstandig bezig geweest. Iedere artillerist weet dat wie vuur afgeeft, vuur aantrekt. Een niet mobiele eenheid als een batterij middelzware LuA dan plompverloren confronteren met zo'n actie is buitengewoon onvoorzichtig.

¹ Dat stuk 7-veld kan in feite eigenlijk maar van twee batterijen afkomstig zijn geweest. Een en ander is een beetje afhankelijk van wanneer deze gebeurtenis precies plaatsvond, wat (qua exacte tijdstelling) helaas niet duidelijk wordt van de bij het IMG gearchiveerde verslagen van 10 Bt LuA.

De eerste batterij die in aanmerking komt is 3-I-8RA, die vlakbij aan de Dennenweg heeft gelegen gedurende de meidagen. De benoemde luitenant was dan vermoedelijk 2^e luitenant A. Stadius Mulder of reserve 1^e luitenant H. van Joolen. Het zou echter voor een al ingemeten batterij onlogisch zijn met een stuk uit de dekking te komen en in te gaan schieten.

Op zondag 12 mei kwam echter rond 12-13.00 uur ook de 1^e Batterij van I-16RA (C. was de kapitein Van Katwijk) in positie aan de Bergweg. Deze batterij zocht een plaats in de driehoek tussen de Nieuw Veenendaalsche Weg en de Bergweg. Deze positieverkenningen vonden vrijwel de hele dag plaats, deels in samenwerking met de DAC (Divisie Artillerie Commandant) en de afdelingscommandant. De kans is groot dat er tijdens deze verkenningen is ingeschoten. I-16RA bereidde o.a. het vuur 144 voor (dit afsluitingsvuur lag ongeveer over de plaats van het huidige ereveld). Vermoedelijk werd dit inschieten met een stuk 7-veld beschreven door de luitenant Dubois in diens verslag. Het inschieten zou dan waarschijnlijk zijn gebeurd onder leiding van de 1^{ste} luitenant I. Stephenson. De betreffende batterij zou m.u.v. van dit inschieten – voor zover kan worden nagegaan uit het verslag van kapitein Van Katwijk – slechts eenmaal vuur uitbrengen (0-punt: 167,35 – 442,74). Dit vuur wordt het uitwerkingsvuur 653 genoemd, wat in het gebied van de tegenaanval moet hebben gelegen. Dit vuur werd tussen 4.30 uur en 5.00 uur afgegeven in de vroege morgen van 13 mei. Deze batterij werd overigens op 13 mei door Duits artillerievuur uitgeschakeld. Van de vier stukken gingen er drie verloren, korporaal De Wit sneuvelde, en een zevental mensen raakte gewond.

De batterij ontving dus nog al wat artillerievuur, wat men typeerde als middelzware artillerie uit Wageningen. Het zal vrijwel zeker afkomstig zijn geweest van 105 of 150 mm houwitser. Luitenant Dubois stelt dat het vuur niet voor de batterij zelf was bedoeld:

In de late namiddag van de tweede dag waren er artillerieverkenneren boven de Grebbeberg. Wij hebben daar geen rechtstreeksche aanval op de batterij gehad, maar wel werd er door de Duitse artillerie in Wageningen gevraagd op eigen artillerie vlak achter ons.

Het is aannemelijk dat het door de vijand afgegeven vuur niet voor de batterij bestemd was. 10 Bt LuA lag midden tussen de afdelingen artillerie in. Het was namelijk zo dat de bosrand (100 meter) oost van de batterij de normaalstelling was voor de 1^e Batterij van I-8RA. Deze stond echter op de Grebbeberg in de verwisselstelling. De normaalstelling was echter door de Duitsers ongetwijfeld vooraf verkend, wellicht zelfs ingetekend op hun stafkaarten (zoals zoveel Nederlandse posities). Toen de Duitse verkenners dus boven de stellingen hingen – waarbij we dan kunnen vaststellen dat ze blijkbaar buiten schootsveld van 10 Bt LuA bleven – zullen zij vuurmonden hebben waargenomen op die positie en dit – waarschijnlijk reeds uitgerekende Duitse vuur – bewust op de batterij hebben laten geven.

Artillerie “vlak achter ons”, zoals luitenant Dubois aangaf, stond er niet. Zuidelijk, 200 meter van 10 Bt LuA aan de Dennenweg, stond 3-I-8RA. Oostelijk was dus de onbezette stelling van 1-I-8RA en pas 400 meter westelijk (wat we als “achter ons” zouden moeten duiden) aan de rand van de Thijmse Berg, langs de Oude Veenendaalse Weg, lag 2-III-8RA (in de stelling van 3-III-8RA) met zijn oude 15L17

houwitsers. Vanaf zondag 12 mei rond 13.00 uur kwam de 1^e Batterij van I-16RA ongeveer 300 meter westelijk van 10 Bt LuA in stelling. Deze batterij stond tenslotte bij de kruising van de Bergweg met de Oude Veenendaalseweg. Het is mogelijk dat Dubois op deze batterij duidt. Het zou qua volgtijdigheid kunnen kloppen met het inschieten door deze batterij wat we eerder suggereerden. Let wel, dit zijn combinaties en aannames door de auteur en zaken die niet wetenschappelijk aantoonbaar zijn. Het is slechts bedoeld om de daadwerkelijke situatie zo dicht mogelijk te benaderen.

Volgens diverse verslagen werd de batterij met enige regelmaat, en verspreid over de gehele dag, beschoten. Tussen de stukken zijn naar schatting zo'n 20 tot 30 granaten terecht gekomen. Een dergelijke beperkte hoeveelheid granaten impliceert wel dat er geen sprake was van een intensieve directe beschieting van de positie. Saillant detail is dat toen de 1^e Batterij van I-8RA naar zijn normaalstelling wilde op 12 mei, men daar vanaf zag toen geconstateerd werd dat de normaalstelling onder constant artillerievuur van de Duitsers lag! 10 Bt LuA stond daar toen dus nog vlak achter.

Op 12 mei in de avond, vermoedelijk rond 20.00 uur, verplaatste 10 Bt LuA naar Remmerden. Het is inmiddels duidelijk geworden dat de positie waarin men stond bijzonder ongunstig was voor het uitbrengen van vuur. Men had er ondertussen wel bijna twee dagen gestaan. Luitenant Dubois vertelde het als volgt:

Van 12 / 13 mei is Commandant-Lek de kapitein SPERNA WEILAND bij ons geweest. Ik heb hem verteld, dat wij daar eigenlijk weg moesten gaan. Op de 13e 's morgens hebben wij de stelling ingenomen in Plantage Willem III. Ik weet niet of de Kapitein SPERNA dit op eigen gezag heeft gecommandeerd.

De commandant van de Lvd. Gr. Lek bezocht blijkbaar de stelling van 10 Bt LuA. Zijn bezoek was op zich begrijpelijk omdat de batterij als een van de weinige onderdelen van de luchtafweer niet op het radionet was aangesloten en verder ook iedere vorm van verbinding ontbeerde.

Op 10 mei besliste de divisiestaf nog over de positie van 10 Bt LuA – nu suggereert het verslag van luitenant Dubois dat de LvdGr weer een besluit kon nemen over verplaatsing. Het is echter veel aannemelijker dat de Divisie de verplaatsing wenselijk vond. Feit is dat de batterij bijna twee dagen niet geschoten had. Na twee dagen zonder uitbrengen van vuur is het duidelijk dat kapitein Puffius' keuze voor deze stelling onverstandig was geweest. De volkomen ongeschikte locatie is eigenlijk de enige reden dat de moderne vuurmonden twee kostbare dagen niet hebben kunnen deelnemen aan een belangrijke taak: het zoveel mogelijk afbreuk doen aan 's vijand's luchtwapen.

4.1.3.5. Maandag 13 mei

In de vooravond van 12 mei verplaatste 10 Bt LuA zich naar de Remmerdense Heide – een met heide begroeit deel van Plantage Willem III (kaartcoördinaat 165.50 – 443.50). Wederom wordt niet duidelijk welke tractie de batterij gebruikte voor de verplaatsing en waar deze vandaan kwam. Het is het meest waarschijnlijk dat in Elst drie Trado's werden geregeld. Vermoedelijk zijn de Trado's van 15RA geleend.

Met in de rug het bos, had de batterij een prima uitzicht over het lager gelegen Remmerden en de Betuwe. Zo kon men de lucht boven Rhenen ook uitstekend dekken. Zij het dat vanuit Remmerden de lage luchtlagen oost van Rhenen onzichtbaar bleven door de glooiing en de Grebbeberg zelf. Op een paar honderd meter zuidelijk lag 4-4 Pel Lu Mitr, en in Remmerden zelf hadden enkele afdelingen huzaren een plaats gevonden. Net oostelijk van de positie, op de Lijster Eng, stond I-15RA met zijn houwitsers (15L15). Dat de verplaatsing niet zonder slag of stoot ging wordt duidelijk uit het verslag van stukscommandant sergeant Wattel:

“Wij moesten van stelling veranderen. Onze mensen die in de loopgraven zaten van de infanterie waren er niet uit te krijgen. Adjudant Bos heeft ons toen allen verzameld in het bos en een korte toespraak gehouden. Hij heeft ons zodanig bewerkt dat wij inzagen dat wij die nieuwe opstelling moesten innemen. Of hij ook gedreigd heeft weet ik niet meer. De Duitse beschieting is doorgegaan en onder vuur moesten wij de stukken uit de stelling halen. Stuk voor stuk werd de batterij uit de stelling gebracht in het bos waarbij iedereen meehielp. Van het zakken van het moreel van de troep is geen sprake geweest. Wij zijn gemarcheerd naar de volgende opstelling in de Plantage Willem III bij Remmerden.”

Er gaan verhalen over de adjudant Bosch dat hij de donderpreek tegen zijn manschappen met getrokken pistool zou hebben gehouden. Het pleit voor deze moedige onderofficier dat hij – tijdens een beschieting door Duitse artillerie – alles in het werk stelde om de batterijbemanning in het gareel te houden en het moreel te versterken. De opmerking van sergeant Wattel dat van zakken van het moreel van de troep geen sprake was doet dan ook wat gekunsteld aan. Waarschijnlijk was de peptalk van de adjudant belangrijk om het moreel van de mannen weer op het juiste niveau te krijgen.

Uit de verslagen blijkt dat de manschappen onder een verontrustend artillerievuur de stukken uit de stelling moesten nemen. Nergens werd gesproken over het gebruik van tractoren of Trado's bij het vervoer (waar deze anders standaard werden gebruikt), en waar deze tractie dan vandaan kwam. Gezien het feit dat de stukken toch voorspoedig verplaatst werden mag ervan uitgegaan worden dat de tractie tijdig aanwezig was. De verplaatsing werd natuurlijk onder bevel van 4^e Divisie uitgevoerd. Vermoedelijk zijn Trado's geleend van de artillerie (15RA), of stonden deze in Elst en werden zij op bevel van 4^e Divisie aan de batterij ter beschikking gesteld. Er kan – gezien de succesvolle verplaatsing – voorzichtig worden geconcludeerd dat de beschieting door de Duitse artillerie op dat uur dan beslist niet zeer intensief zal zijn geweest.

Nadat men naar Remmerden is afgemarcheerd (een afstand van ongeveer 2 km) moest de vermoeide troep ook nog eens zorgdragen voor het graven van schuilloopgraven en het weer in stelling brengen van het geschut, de vuurleiding en installeren van alle onderlinge verbindingen. Het zal een korte nacht zijn geweest.

Op 13 mei vond 's middags rond 13.00 uur de luchtaanval plaats door (naar verluide) 27 Ju-87 Stuka's (van de I en II Gruppe / StG77) op de mannen in de ruglinie en de bataljons die de tegenaanval uitvoerden. In de verslagen van het kader en de stukscommandanten van 10 Bt LuA werd deze aanval niet beschreven; de aanval werd niet eens genoemd! Wel beschreef men (luitenant Dubois) dat vuur werd uitgebracht op verkenningsvliegtuigen van de Duitse artillerie. We mogen hieruit voorzichtig constateren dat men dan ook waarschijnlijk geen vuur heeft kunnen uitbrengen op de aanvallers. Het is anders niet goed verklaarbaar waarom een dergelijke intensieve aanval niet vermeld zou worden in verslagen van de luchtafweer.

De gehele 13^e mei aanschouwde men de terugtrekking van onderdelen langs de kunstweg van Rhenen naar Remmerden. Het was – zo blijkt uit de verslagen – geen bemoedigend gezicht om afgematte, veelal onbewapende en onverzorgde troepen vaak ordeloos te zien terugtrekken. Op vragen van zijn manschappen of de batterij ook mocht terugtrekken antwoordde kapitein Hoogland dat hij daartoe geen bevel had en dit dus betekende dat men bleef zitten.

Tussen 18.00 en 19.00 uur ontving kapitein Hoogland eindelijk [de 4^e Divisie kreeg om 16.00 het bevel terug te trekken op het oostfront van Vesting Holland] het bevel tot de terugtocht, waarbij de batterij zich moest melden bij kasteel Zuylenstein in Amerongen.

4.1.3.6. Naar de Vesting Holland en de capitulatie

In de vroege avond van 13 mei trok dus ook 10 Bt LuA terug op de Vesting Holland. De batterij kwam terecht in de enorme stroom van terugtrekkende onderdelen en hun materieel. Plaatsvervangend batterijcommandant 1^{ste} luitenant Dubois vertelt:

Tweede Pinksterdag begon de groote terugtocht van de Grebbeberg. Ik ben de hele middag in de batterij geweest. Wij gingen op een gegeven moment ook terug tegen 19.00 uur. Wij zijn eerst gereden naar Amerongen en werden aangehouden door een patrouille. Kapitein HOOGLAND zei "wij moeten ons melden in Amerongen". Daar kregen wij de opdracht om de staf van het 11e Legerkorps te Lopik te gaan beschermen. Dit heeft de Kapitein zelf behandeld. Wij gingen via de grote rijksweg Utrecht / Arnhem. Er stond anti-tank op de weg en toen moesten wij over Odijk. De Waterlinie was in werking gesteld (in de buurt van Werkhoven en Houten). Wij zijn toen rechts omgeslagen naar het Noorden om naar Utrecht te gaan om daar te bespreken wat wij moesten doen. Het resultaat was dat wij in stelling kwamen bij Vleuten. Zoo kwam er een aaneengesloten luchtfrent ten Oosten van de Vesting Holland (14 Mei 's morgens vroeg). 's Middags hebben wij geschoten op vliegtuigen die Rotterdam gingen aanvallen. Ik denk dat er een stuk of zes zijn neergehaald (door verschillende batterijen). Om 19.00 uur hoorden wij van de kapitein het bericht van de capitulatie wat wij niet geloofden omdat het een radioverhaal was. Wij hadden uitdrukkelijk opdracht om nog te vuren. Dit duurde totdat de kapitein KOK kwam en ons officieel van Commandant Luchtverdedigingskring Soesterberg mededeeling deed.

De batterij kwam tenslotte in Vleuten weer in stelling. Wonderlijk genoeg kwam ze opnieuw vlakbij II-19RA te staan, die ook al in Rhenen vlak voor de positie van 10 Bt LuA in stelling stonden. De batterijbezetting werd in en rond Café Bos in Vleuten ingekwartierd.

Luitenant Dubois stelde in zijn verslag van die dag dat de batterij op de toestellen heeft gevuld die Rotterdam later zouden bombarderen, en dat hiervan enkele zijn neergeschoten (zes). Dat is echter vrijwel uitgesloten, omdat deze toestellen erg hoog vlogen, zich inmiddels bewust van het bereik van onze luchtafweer. De bewering dat er vermoedelijk zes zijn neergeschoten vlakbij Utrecht is volkomen uit de lucht gegrepen! Geen enkele He-111P is in die omgeving neergestort op 14 mei. Sterker, in de provincies Zuid-Holland, Utrecht, Gelderland en Noord-Brabant is op die dag geen enkele He-111P naar beneden geschoten (althans – voor zover op te maken is uit inventarissen zoals van het NIMH, meldingen en gerapporteerde wrakken). We constateren dus weer een grenzeloos optimisme in het weergeven van vermeende successen, of was het een uitdrukking geven aan het gevoel van machteloosheid als later het besef komt dat die hoogvliegende bommenwerpers Rotterdam zo hebben aangepakt? Het laatste doet wel zo vermoeden als we constateren dat de luitenant wel erg bewust lijkt te refereren in zijn naoorlogse rapport naar de bommenwerpers “die Rotterdam gingen aanvallen”. Hij wist immers van niets op 14 mei 1940!

De ca. 85-90 Duitse bommenwerpers HE-111P van KG54 ¹ (Fliegerkorps zbV 2) kwamen van de bases Vechta, Varrelbusch en Quackenbrück. Het was een grote formatie, mogelijk al geformeerd in de twee aanvalsformatie die grofweg 30 respectievelijk 60 toestellen zouden bevatten. Op een ruime afstand voor Rotterdam zou de formatie onder de overste Höhne zich losmaken, een route zuidwest kiezen en vervolgens met een curve over de Hoekse Waard zuid op Rotterdam aanvliegen. Deze formatie zou daarom ook als tweede het bombardement pas inzetten. In de avond werd een tweede formatie naar Rotterdam gestuurd om het bombardement te herhalen. In Berlijn had men nog geen lucht gekregen van de capitulatie van de stad. De tweede formatie is ergens boven Nederland wel succesvol teruggeroepen.

¹ Het exacte aantal bommenwerpers dat Rotterdam aanvloog wordt in de boeken meestal gesteld op 90 toestellen; 84 wordt ook wel aangehouden. Feit is dat deze getallen bij benadering worden gesteld. Volgens huidige beschikbare gegevens over de Luftwaffe beschikte KG54 op 10 mei voor haar stafschwarm plus drie Gruppen over respectievelijk 4, 33, 26 en 27 vlieggerede toestellen; een totaal van 90. KG54 was op 14 mei, toen het werd ingeschakeld voor het bombardement van Rotterdam, echter al vier dagen intensief in actie geweest boven België. Hier viel het dagelijks vliegvelden aan en wegen van en naar de KW-linie en Dyle stelling. Daarbij had het Geschwader een aanzienlijk aantal (waarschijnlijk meer dan twintig) toestellen verloren. Vrijwel zeker werden verloren gegane toestellen weer aangevuld, in elk geval voor een groot deel. Een exacte opgave van de sterkte is dan ook niet te geven waardoor 85-90 toestellen een veilige en vermoedelijk juiste opgave zal zijn.

De diverse verslagen van 10 Bt LuA geven geen bijzonderheden over de stationering in Vleuten en de capitulatie – met uitzondering van het bovengeciteerde stuk van luitenant Dubois. Dat is jammer. Hierdoor wordt niet duidelijk wat er precies met de mannen is gebeurd. Wat nog wel een indruk geeft over die laatste oorlogsdag en de dagen er vlak na is een verslag van de nabij gelegen artillerie. Daaruit konden wij dan ook opmaken er gebeurde op de laatste oorlogsdag, zoals de legering van de manschappen in en rond Café Bos.

De batterij nam – aldus luitenant Dubois – pas om 19.00 uur per radio kennis van de capitulatie van onze troepen. Het is een laat tijdstip en men zou de juistheid van dit gegeven in twijfel kunnen trekken. Maar het verslag van de luitenant wordt gestaafd door de kapitein J.G. Vorstman van 2-II-19RA die vlakbij de stelling van 10 Bt LuA was gelegerd op die 14^e mei. Ook hij stelde dat zijn batterij pas om 19.00 uur kennis nam van de capitulatie. Uit diens verslag kunnen we ook opmaken dat de troepen op deze locatie niet in krijgsgevangenschap zijn afgevoerd naar Duitsland, maar werden teruggestuurd naar hun mobilisatiekazernes. Naar alle waarschijnlijkheid wachtte hen daarna de Opbouwdienst of groot verlof.

4.1.3.7. Nabeschouwing

Het verslag van 10 Bt LuA eindigde met het gegeven dat volgens opgave van groepscommandant kapitein Sperna Weiland de batterij een totaal van 1,026 brisant granaten verschoot¹ ofwel 342 granaten per vuurmond. Dit is in verhouding tot andere batterijen niet bijzonder veel – althans gemeten over vijf dagen. Het uitgebrachte vuur was in feite alleen op 10 en 13/14 mei afgegeven. Dat gezegd hebbende en wegende kan worden geconcludeerd dat 10 Bt LuA in verhouding wel veel vuur heeft kunnen uitbrengen. Het feit dat er na 10 mei weinig is gevuurd vond zijn reden in het feit dat de batterij op 11 en 12 mei op een ongunstige locatie stond van waaruit geen vuur kon worden uitgebracht. Luitenant Dubois zei over de verschoten munitie het volgende:

Wij hebben in totaal 1100 schoten afgegeven (tijdbrisantgranaten). Driekwart hiervan op de eerste dag. Wij hebben ruim 20 treffers geconstateerd. Kapitein HOOGTERP heeft gezegd dat het tegen de 30 geweest zijn.

De batterij schoot volgens het Stafwerk 10 of 11 vliegtuigen neer, hoewel de batterijleden zelf praatten over 20 vliegtuigen. Opvallend is dat luitenant Dubois stelde dat 20 treffers zijn geconstateerd door de batterijleden. Hij meldde echter “en passant” dat kapitein Hoogterp heeft gesteld dat er wel 30 toestellen zijn neergeschoten. Als Hoogterp dat inderdaad tegen luitenant Dubois heeft gezegd, zit daar weer de melodie van overdrijving in. Hoogterp – de bekende auteur S.H. Hoogterp van “strijd om ons luchtruim” uit 1950 – was tijdens de meidagen 1^e luitenant der Artillerie en ingedeeld bij de staf van het Commando

Luchtverdediging. Hoogterp kwam in zijn onderzoeken tot een Duits verlies in de meidagen van 550 toestellen in Nederland. Een hoogstwaarschijnlijk enigszins te hoog getal.²

¹ Er waren op 10 mei 1940 voor alle stukken 7.5 tL van onze luchtverdediging slechts 1,035 granaten per vuurmond beschikbaar. Er gingen echter op 10 mei nogal wat stukken – soms hele batterijen – verloren. Hierdoor was er in de centrale magazijnen nog wel munitie over. Duidelijk is dat 10 Bt LuA op 10 mei wel erg veel vuur had uitgebracht in vergelijking tot andere batterijen.

² Een inventaris door overste b.d. E.H. Brongers – wat onder meer is gebaseerd op gedegen en uitgebreid Duits bronnenonderzoek en feitelijke vaststelling van wrakkenlocaties en ooggetuigenverslagen – komt in het meest positieve scenario op 543 Duitse toestellen [op basis van laatste inventaris, dd.10-mrt-2009]. Brongers telt daarbij (als eerste onderzoeker) ook (44) toestellen mee die door toedoen van tegenmaatregelen boven Nederlands grondgebied een fatale noodlanding of crash maakten in Duitsland of aldaar werden afgeschreven wegens die inzet. Bovendien worden 4 toestellen meegeteld die tussen 14-19 mei – toen de strijd om Zeeland nog doorging – boven ons land werden neergeschoten door geallieerden (de geallieerde luchtmachten schoten tussen 10-19 mei in totaal 20 Duitse toestellen boven Nederland neer). Bij de inventaris stelt de samensteller daarnaast heel eerlijk dat dubbeltellingen niet kunnen worden uitgesloten. Brongers inventaris mag – mede gezien de enorme schat aan gebruikte bronnen en vrij nuchter afgewogen bewijsbaarheid – als het meest betrouwbare worden beschouwd op dit gebied.

Het door het NIMH in samenwerking met private stichtingen ontwikkelde inventaris van gecrashte vliegtuigen op Nederlands grondgebied tijdens de oorlog biedt ook een sectie over de meidagen (in de editie die ziet op het jaar 1940), maar deze is veel minder specifiek dan de inventarisatie van Brongers, die bronnen en specifieke aantekeningen opneemt.

De auteur [AG] heeft zelf enig onderzoek verricht met behulp van de inventaris van Brongers en komt dan op een vrijwel bewezen verlies van 477 toestellen waarbij dubbeltelling of valse melding vrijwel is uitgesloten [lees: bij enige twijfel is een melding niet geteld].

Het mag als min of meer aangetoond worden aanvaard dat de Duitsers in de meidagen van 1940 tussen de 400-500 toestellen verloren. Zoals eerder gezegd – een deel hiervan kon worden hersteld. Men gaat er bijvoorbeeld vanuit, dat later tussen de 50 en 100 Ju-52 transporttoestellen, in onder andere de Fokker fabrieken, werden hersteld. Het Duitse verlies aan onherstelbaar beschadigde en vernietigde toestellen lag feitelijk tussen de 350-400 toestellen. Zonder er verder verregaande conclusies aan te hangen, kan wel worden vastgesteld dat dit Duitse verlies een aanzienlijk verlies was na slechts vijf dagen oorlog boven een “secundair front”! Overigens, mede veroorzaakt door een zeer stoutmoedige Duitse luchtlandingsoperatie, waarbij een groot deel van de transportvloot zich van haar meest kwetsbare kant moest laten zien.

Hoogterp stelt in zijn werk (blz 173) dat de kring Utrecht-Soesterberg samen met het Veldleger goed zou zijn voor 90 zekere vernietigde toestellen. 34 zouden voor rekening komen van de kring, en 56 voor rekening van het veldleger. Dat laatste is een typische constatering, en niet alleen omdat het Stafwerk van Molenaar precies andersom rekent (het Stafwerk rekent er juist 57 voor de kring). Immers – de Veldleger eenheden beschikten over licht (2tL en 4tL) geschut. De batterijen van de kring vooral over middelzwaar geschut. Juist het middelzware geschut was gedurende de meidagen vaak erg succesvol vanwege de goede kwaliteit van de vuurleiding.

Het resultaat (elf toestellen neergeschoten) van 10 Bt LuA was op zichzelf beslist niet geweldig. Overwegende dat de batterij de eerste zwaardere batterij luchtdoelartillerie was die de Duitse luchtvlotten op een van hun meest voorname routes op die drukke ochtend van de 10^e mei tegenkwamen, en overwegende dat de Duitsers tussen 3 uur en 10 uur 's ochtends een consequente hoogte aanhielden tussen de 1,300 en 2,000 meter, dan zouden we van een batterij middelzware artillerie met geschikte vuurleiding en een bijzonder geschikte stelling betere resultaten hebben verwacht. Vrijwel alle vliegtuigen bestemd voor Valkenburg,

Ypenburg en Ockenburg kwamen over het deel van de Betuwe gevlogen waar 10 Bt LuA vuur op kon uitbrengen. Honderden toestellen vlogen in formaties van twaalf of zestien toestellen langs de lopen van 10 Bt LuA. Desondanks blijkt het batterijvuur weinig indrukwekkende resultaten te hebben behaald. Rekenkundig kan worden gesteld dat slechts 1% van de granaten vermoedelijk een voldoende treffer voor uitschakeling van het doel opleverde. Immers op 1,026 granaten (Sperna Weiland) werden vermoedelijk 11 toestellen neergeschoten. Herleid naar batterijvuur (salvo's van drie vuurmonden) is dus slechts 1 op de 31 salvo's een voldoende treffer. Voor uitgerekend vuur op zichtbare doelen is dat een uiterst pover resultaat.

Mogelijke verklaring voor dit magere resultaat is het feit dat naar verluid meer dan de helft van de batterijbemanning onvoldoende getraind was op de stukken. En in hoeverre was de wel getrainde bemanning nu eigenlijk getraind? Scherpe munitie had men in vreedstijd amper verschoten (lees: mogen verschieten). Op neutraliteitsschenners (of oefendoelen) mocht alleen met halve lading worden gevraagd. Dit gold echter voor alle luchtdoelartilleristen in den lande. De resultaten van batterijvuur vallen of staan echter met zeer snelle en behendige bediening (schiet- en bedieningstechniek in combinatie met een goed werkende hoogtemeting en vuurleiding). Immers – als de vuurleidingsignalen naar de diverse meters niet snel genoeg werden opgevolgd zouden voorhoudhoek en/of elevatie (ondertussen) onvoldoende zijn (geworden). Desondanks schoot men op nog ongeschonden formaties die hoogstwaarschijnlijk nog Staffelgewijs (12 tot 16 toestellen) of anders Kettegewijs (3 of 4 toestellen) vlogen. Authentieke beelden en foto's van de Ju-52 vluchten tijdens Fall Gelb tonen aan dat de afstand tussen de toestellen vaak niet meer dan 20 tot 25 meter bedroeg. Een afstand die voor de 7,5 cm brisantgranaten van 10 Bt LuA uitstekend te overbruggen was, mits de salvo's dekkend lagen (alle vuurmonden tegelijk schieten binnen voldoende snelheid na instelling). Er zijn beslist geen redenen om aan te nemen dat de resultaten van 10 Bt LuA veel hoger lagen dan 10 of 11 neergeschoten toestellen. We kunnen dan ook (met enig voorbehoud) concluderen dat de batterij niet bovengemiddeld succesvol lijkt te zijn geweest.

In tegenstelling tot veel luchtafweergeschut elders in het land – stond 10 Bt LuA (samen met de beide pelotons van 4 Comp Lu Mitr) onder bevel c.q. coördinatie van de landmacht, en wel de 4^e Div. Dat was enerzijds begrijpelijk omdat men aan een vermoedelijk (toekomstige) frontpositie was gestationeerd en verplaatsing diende te worden afgestemd met (bijvoorbeeld) de artillerie. Anderzijds bleek het minder succesvol, omdat de kapitein Puffius van de staf 4^e Div. onvoldoende visie bleek te hebben voor de keuze van een geschikte locatie voor een luchtdoelbatterij.

Er kan worden vastgesteld dat Kapitein Puffius belangrijke tactische inzichten ten aanzien van de plaatsing van luchtdoelartillerie miste. Dit is een ferme bewering en dit vraagt dan ook om enige uitleg.

De Grebbeberg is gelukkig gespaard gebleven voor massale luchtaanvallen. Op het eerste gezicht is dit verwonderlijk, omdat de stelling zich bij uitstek leende voor luchtaanvallen vanwege haar kwetsbaarheid en importantie. De reden voor de beperkte inzet van de Luftwaffe ligt zeer waarschijnlijk in het feit dat het centrale Nederlandse front van ondergeschikt belang was voor de strategie, zeker na de geslaagde brugovervallen bij Moerdijk, Dordt en Rotterdam. De Duitse Luftwaffe, hoe overmachtig ook, was beslist niet overbezet met aanvalsvliegtuigen. Aangezien de pantsereenheden in de Duitse strategie een voornaam deel der tactische luchtwapens kregen toebedeeld, en de situatie in het westen voor de lichtbepalende luchtdoelartillerie zodanig was dat maximale luchtsteun

(binnen de uitgegeven beperkende Duitse bevelen) geboden was, is het logisch dat er niets resteerde voor de secundaire bewegingen. Er was zelfs een speciale transfer voor nodig van I en II/StG 77 uit Fliegerkorps VIII (Luftflotte 3) naar Luftflotte 2 om Stuka's ter beschikking van de 207.ID te krijgen op 13 mei. De Grebbeberg, met zijn zwakke veldversterkingen, leende zich bij uitstek voor inzet van sterke artillerie en tactische luchtstrijdkrachten. We weten nu dat dit alleen op 13 mei, bij een enkele inzet, daadwerkelijk is gebeurd. Maar die wetenschap is wetenschap van vandaag. Als de Nederlandse weerstand in de front- of stoplijn verbeterd was gebleven, en de hoofdweerstand het had gehouden, dan was er een grote kans geweest dat veel meer inzet van tactische luchtwapens was gevolgd op de aanval van StG77 op 13 mei. Vooraf had men daarop al kunnen anticiperen. Het heeft dan ook van weinig inzicht getuigd om alle luchtdoelbestrijding die aanwezig was bij Rhenen [waarbij nog geen dodelijk slachtoffer was gevallen] derde echelons terug te trekken. Zo was niet alleen de artillerie ontbloot van enige vorm van bescherming tegen luchtaanvallen, maar tevens alle verdedigers die op de Berg en in de directe omgeving daarvan lagen. De Stuka's van StG77 hadden dan ook vrij spel op 13 mei.

Vanzelfsprekend zal de kapitein Puffius andere zaken aan het hoofd hebben gehad, en vermoedelijk geen "klachten" hebben ontvangen van de kapitein Hoogland (verbindingen ontbraken immers). Hij was voorts natuurlijk geen luchtdoelartillerist, maar toch mocht van een stafofficier van zijn kaliber een beter inzicht in de kwetsbaarheid van de legereenheden aan de directe frontlinie worden verwacht. Het is toch ook voor een niet vakopgeleide officier logisch dat een opstelling van luchtafweergeschut in eerste instantie om een vrij schootsveld vraagt?

Het toont aan hoe ondergeschikt de rol van de inzet van moderne tactische middelen – zoals de luchtafweer – was in de opleiding van de Nederlandse (staf)officieren.. Het heeft er alle schijn van dat – in tegenstelling tot de artillerie – de luchtdoelbestrijdingsmiddelen geen vooraf verkende alternatieve stellingen hadden. En niet alleen daar waar het 10 Bt Lua betreft. Dit is te betreuren.

Gelukkig heeft de batterij, ondanks een gerichte luchtaanval en een regelmatige beschieting door Duitse artillerie, geen dodelijke slachtoffers te betreuren gehad. Een man (korporaal Beurs) raakte gewond tijdens de meidagen. Uit de verschillende verslagen blijkt dat men tevreden was over het commando en de houding van het hogere kader. Kapitein Hoogland, 1^e luitenant Dubois, AOOI Bosch en vaandrig Meltzer worden positief beoordeeld, waarbij met name de kapitein en de adjudant een aantal maal expliciet worden geroemd voor moedig en standvastig optreden.

Kapitein Hoogland, AOOI Bosch en dienstplichtig korporaal G.L. Op de Beke (de man die tijdens de luchtaanval achter de M.25 ging en bleef zitten) werden alle drie onderscheiden met het Bronzen Kruis. Slechts veertien andere luchtdoelartilleristen elders in het land werden ook onderscheiden.

Duitse vliegtuigverliezen rond de Grebbeberg

5.0 Inleiding

Het zal altijd een vraag blijven welke verliezen de Duitsers exact leden, evenals het precies toeschrijven van bewezen verliezen aan een bepaalde Nederlandse batterij of vlieger. De Nederlandse batterijen en andere onderdelen claimden hun (lucht)overwinningen dat het een lust was.

Zeker in geval van bijvoorbeeld vliegtuigen die op 10 mei vlogen boven de Nederrijn, of daar net noordelijk of zuidelijk van, is er sprake van de mogelijkheid van succesvolle beschieting door vier onderdelen: 10 Bt LuA, de beide pelotons van 4 Comp Lu Mitr en het 4^e Peloton van 6 Comp Lu Mitr bij Kesteren. Als er rook aan een toestel werd gezien telde men dat als neergeschoten, en een toestel wat daadwerkelijk crashte werd al snel door enkele onderdelen in de buurt – inclusief de infanterie – geclaimd. Een fenomeen wat de gehele oorlog alle partijen parten zou spelen. Het is beslist niet typisch Nederlands. Het is wellicht bekend dat de Luftwaffe op papier de RAF twee maal vernietigde tijdens de *Battle of Brittain*, en de Luftwaffe al evenzeer vernietigd was door de RAF! Onjuist, maar wel verklaarbaar. Dat alles omdat men te snel een vliegtuig wat wegdook om een veilig heenkomen te zoeken als neergeschoten beschouwde, een rookpluim van een olielek als fataal voor het toestel zag en een enkelvoudig succes meervoudig claimde. Voor vliegtuigen ontstond later (de Luftwaffe had het in 1940 al) de schotcamera. Als de vlieger de trekker overhaalde van de boordwapens liep coaxiaal en simultaan een camera mee. Hierdoor konden “kills” beter bewezen worden. Echter – ook op de vroege Duitse op camerabeelden gebaseerde vernietigingslijsten staan verkeerde of dubbele meldingen. Immers, als de kanonnen en mitrailleurs zwegen stopte de camera. Men moest nog immer interpreteren. De RAF zou later de camera en wapentrekker zodanig bedienbaar maken dat de camera kon blijven draaien, ondanks het feit dat de wapens nog of alweer zwegen. Het zou leiden tot veel betrouwbaardere cijfers over vernietiging van de vijandelijke luchtmacht.

Om een duidelijke indicatie te geven van hoe vrijblijvend men in Nederland succes inschatte kan men het rapport nemen van de vaandrig Meltzer van 10 Bt LuA ...

“In totaal zijn door de batterij ongeveer 20 tot 30 vliegtuigen neergeschoten”

of het Stafwerk citeren:

“De onderdelen [luchtverdedigingkring Utrecht-Soesterberg] hebben 111 vliegtuigen zien neerstorten. In hoeverre hierbij dubbeltellingen zijn medegerekend, valt niet na te gaan, doch volgens de kringcommandant zijn met zekerheid 57 vliegtuigen door de onderdelen van de kring neergehaald, waarvan 34 op de eerste en 12 op de tweede oorlogsdag.”

Of groepscommandant kapitein Sperna Weiland. De kapitein kwam tot een opgave van 22 neergeschoten vliegtuigen door 10 Bt LuA. Het totaal overigens over de vier batterijen (10 Bt LuA - 22; 20 Bt LuA - 19; 117 Bt LuA - 2; 97 Pel Lu Mitr - 3) onder zijn commando wat hij opgaf was 46 toestellen! Volgens Sperna Weiland waren zijn 4 onderdelen (van de 45 binnen de luchtverdedigingskring) dus goed voor 46 van de in totaal 57 neergeschoten toestellen. Zeer onwaarschijnlijk dus!

Overwegende dat de luchtverdedigingkring [N.B.: de beide pelotons Luchtdeel Mitrailleurs van 4^e Comp Lu Mitr vielen onder het Veldleger en niet onder deze kring!] de beschikking had over 45 pelotons of batterijen waarvan een groot deel

betrokken is geweest bij enige actie, zou het bijzonder zijn indien van de 57 vliegtuigen die (vermeend) zijn vernietigd door de kring, er alleen al 20 door 10 Bt LuA zouden zijn neergeschoten. Daarnaast zien we dat het grootste deel van de Duitse vliegtuigen (binnen de Kring) verloren ging in de Betuwe. Buiten de Kring waren de Duitse verliezen in Zuid- en Noordholland aanzienlijk. Logisch, daar de aanvliegroutes en doelgebieden vooral in het westen en in de Betuwe lagen. Het is aan zekerheid grenzend dat het gemelde neerschieten van 111 vliegtuigen door de kring Utrecht-Soesterberg sterk overdreven is.

De geclaimde verliezen recapitulerend:

- 10 Bt Lua: 20 toestellen (laagste eigen schatting vd batterij¹)
- 2-4/4-4 Comp Lu Mitr: claimen 13 bij Rhenen / Elst² – 2 toestellen elders
- totaal werden dus 33 toestellen (dit is de laagste schatting – de hoogste schatting is 43 toestellen!) geclaimd door de onderdelen bij Rhenen. Hiervoor lijken echter slechts 3 crashes passend en toewijsbaar – een gat van maar liefst 30 toestellen!

¹ Gegeven op basis van rapporten van AOOI Bosch, 1^o luit Dubois, vaandrig Meltzer. Stafwerken spreken van 10 of 11 neergeschoten toestellen

² Gegeven op basis van compagniesstaat van 1^o luit Van Waardt (c) en 1^o luit Ferreri

Zijn de verliezen toegebracht aan de Duitsers dan helemaal niet te bewijzen of althans enigszins aan te tonen? Ten aanzien van de onderdelen bij Rhenen moeten we zeggen dat geen enkele vernietiging met zekerheid kan worden toegeschreven. We kunnen wel een poging wagen enkele crashes te koppelen aan de onderdelen. Er is een groot aantal bronnen, dat ons helpt (zie de bronnenvermelding) een analyse te maken van waarschijnlijke verliezen toegebracht door de bij en om Rhenen geplaatste luchtdoelbestrijdingsmiddelen.

De meest voorname bron is de onderzoekslijst van overste b.d. E.H. Brongers. De versie van 7 augustus 2004 van zijn *“Inventarisatie uit diverse bronnen van in de meidagen van 1940 tijdens de strijd in Nederland neergeschoten of vernielde Duitse vliegtuigen, weergegeven per provincie of gebied”* is voor deze analyse de gebruikte bron. Deze is op zich al gebaseerd op zo’n 40 bronnen, waaronder een aantal Duitse (Studie Dr. Weiss, VL = *Verlustliste Luftwaffe*).

5.1. Aanvullend woord vooraf

We moeten in gedachten houden dat een aangeschoten vliegtuig nog kilometers verder kan vliegen, soms zelfs thuis kan komen met zware schade. De toestellen vlogen meestal minimaal op zo’n 1,000 meter, en later op de 10^{de} mei rond de 2,000 meter hoogte. Een vliegtuig wat 300 km/u vliegt, vliegt zo’n 5 km/min; een Ju-52 die rond de 200 km/u vloog, vloog zo’n 3,5 km/min. Wordt het op een redelijke hoogte fataal getroffen, dan vliegt het soms nog enkele minuten door. Vliegtuigen waren in die tijd aërodynamisch zodanig, dat met een redelijke snelheid nog een lange zweefvlucht kon worden gemaakt. Een door een batterij bij Rhenen getroffen toestel kon wellicht pas bij de Duitse grens neerstorten of noodlanden. Het was bijvoorbeeld te verwachten dat een op de heenreis naar de Vesting Holland getroffen vliegtuig direct terug naar Duitsland wilde. Dit kon door voorbij Rhenen zuidelijk over de Betuwe te draaien om dan richting Nijmegen – Kleve te koersen. Dit was de kortste weg. Daarnaast zal het ene vliegtuig op de heen- het ander op de terugweg zijn beschoten; het is niet vast te stellen of men koos voor een missie afmaken of terugkeren naar de thuisbasis [Overigens kreeg 10 Bt LuA al op 10 mei in de

middag het bevel alleen op vliegtuigen te schieten die van oost naar west vlogen. Dit bevel werd gegeven met het oog op de beperkte voorraad granaten. De meeste crashes vonden echter voordien plaats]. Deze zaken bemoeilijken een objectieve en gedegen telling t.a.v. toewijzing van een “kill” aan een onderdeel. Tenslotte is het lastiger vast te stellen of vliegtuigen tussen de Grebbelinie en de IJssel neerstortten omdat dit grotendeels al op 11 mei min of meer bezet gebied was, dan wel door Nederlandse troepen onbezet gebied.

Een vliegtuig op een noordelijke route naar Vesting-Holland (of van Vesting-Holland naar Duitsland) kan langs vele Nederlandse luchtdoelbestrijdingsmiddelen zijn gevlogen. Daarom maken we duidelijk welke middelen zich waar bevonden in een straal van zo'n 20 km rondom Rhenen op 10 mei 1940, naast de in Rhenen gestationeerde onderdelen.

Kesteren (Betuwe):	4-6 Pel.Lu.Mitr. (2tl)
Ochtense Brug (Betuwe):	3-6 Pel.Lu.Mitr. (2tl)
Drumpt (Betuwe):	113 Bt.Lua. (6tl)
Puiflijk (aan de Waal):	156 Bt.Lua. (4tl)
Leeuwen (aan de Waal):	1-6 Pel.Lu.Mitr. (2tl)
Eck en Wiel (pontonbrug):	77 en 78 Pel Lu.Mitr. (2tl)
Veenendaal (Engelmeer):	157 Bt. Lua en (bij stelling de Rode Haan) 1-7 Pel.Lu.Mitr. (4tl en 2tl)
Luchtenstein:	2-7 Pel.Lu.Mitr. (2tl)

5.2. 10-14 mei 1940 Gelderland / Utrecht

In de provincie Gelderland stortten veel Duitse vliegtuigen neer. Een groot deel daarvan kwam in de Betuwe terecht. Van die vliegtuigen wordt een aantal duidelijk toegewezen (op basis van vermoedelijkheid) aan lokale luchtdoelbestrijdingsonderdelen. Een beperkt deel ervan is (nog) niet toegewezen aan een batterij of peloton. Wij noemen deze vliegtuigen kort, met crashtijd en datum (en de mogelijk succesvolle batterij - indien er één stond vlakbij de crashplaats).

Nota bene: de cursief gedrukte gegevens zijn door de auteur toegevoegd. Het berust puur op een aanneme op basis van locatie van luchtafweereenheden en de crashlocatie van toestellen.

1. **Junkers Ju-52** (1Z+JU) van 9/KGzbV1 neergestort bij DRUTEN; tijdstip onbekend. *Mogelijk door: 150 Bt Lua (4tl)*
2. **Junkers Ju-52** (verbrand) van 2/KGr zbV12, tegen de oostzijde van de Veesteeg, ZUID VAN LEEUWEN, coörd.1650.4310. *Mogelijk door: 1-6 Pel Lu.Mitr.*
3. **Junkers Ju-52** van 2/KGr zbV12 neergestort in de ZUIDOOSTHOEK LEEUWENSE VELD bij de Rijkse Wetering, coörd.1662.4306. *Mogelijk door: 1-6 Pel Lu.Mitr*
4. **Junkers Ju-52** neergestort ZUID VAN LEEUWEN, coörd.1669.4319. *Mogelijk door: 1-6 Pel Lu.Mitr*
5. **Duits vltg (type niet vermeld)** ten noorden van Leeuwen brandend IN DE WAAL gestort, ter hoogte van “fort Nikkels”; coörd.1666.4346.
6. **Duits vltg (type niet vermeld)** te pletter geslagen in PUIFLUIK, naast de Kerkstraat en even voorbij de boerderij van Worseling; coörd.1688.4324. Vleugel was door beschieting afgebroken. *Mogelijk door: 156 Bt Lua*

7. **Junkers Ju-52** van 2/KGr zbV12 om 0700 uur neergekomen NOORD VAN ALTFORST, tegen de dijk van de Rijksche Wetering, coörd.1670.4306
8. **Duits vltg (type niet vermeld)** neergestort in de POLDER HET BROEK, tegen de dijk van de Rijkse Wetering, coörd.1670.4306 [nummers 7 en 8 betreffen mogelijk een en dezelfde crash]
9. Nummers 9 t/m 14: Er zijn in het vak van I-24 RI (lage Betuwe) nog **6 Duitse vltgn (type niet vermeld)** neergekomen, die nog niet precies zijn gelokaliseerd
- 15 **Bf-109E** [4/JG27] stort brandend neer 0510 uur, 300 meter zuidoost van de cp 46 RI; aan de Bandijk, noordwest van KESTEREN. *Mogelijk door: Eenheden Rhenen e.o. / 4-6 Pel.Lu.Mitr.*
- 16 **Duits vltg (type niet vermeld, ws Bf-109)** bij OPHEUSDEN neergehaald om 06.20 uur (Commandant voorposten III-46RI meldt dat dit “ver in het voorterrein” neerkwam). *Mogelijk door: Eenheden Rhenen e.o.*
- 17 **Bf-109 (type niet vermeld)** oost van OPHEUSDEN, 500 meter voor MANESWAARD, neergeschoten om 20.46 uur. Melding van commandant voorposten III-46RI. Vlieger [Fw] gevangen genomen. *Mogelijk door: Eenheden Rhenen e.o.*
- 18 **Junkers Ju-52** van 3/KG zbV 1 te pletter geslagen bij ZOELLEN (noordwest van Tiel). *Mogelijk door: 113 Bt. Lua*
- 19 **Junkers Ju-88A** van Stab KG 30 bij EDE neer door “Flak-Feuer”. *Mogelijk door: 157 Bt Lua*
- 20 **Junkers Ju-52** om 04.00 uur neergekomen bij RENSWOUDE bij Hotel De Dennen

Een groot aantal toestellen, voornamelijk Ju-52 en Bf-109E, stortten neer rond Druten, Ochten en in de Waal. In theorie kunnen deze toestellen door luchtafweer bij Rhenen zijn getroffen, maar gezien het feit dat in voornoemde omgeving tenminste drie andere luchtafweer eenheden stonden is de kans groot dat deze vliegtuigen door de eenheden langs de Waal werden neergehaald.

Alle bovenstaande meldingen hebben betrekking op meldingen van 10 mei. Na 10 mei werd er geen Duits toestel meer neergeschoten in de omgeving van Rhenen die wij redelijkerwijs in verband kunnen brengen met de eenheden bij de Grebbeberg.

Uit bovenstaande lijst blijkt dat slechts drie toestellen met grote mate van waarschijnlijkheid aan de Rhenense afweer zouden kunnen worden toegeschreven. De zes toestellen in de lage Betuwe, die nog onbenoemd (wel meegeteld) zijn, komen in eerste instantie meer in aanmerking voor toekenning aan de vele (succesvolle) eenheden langs de Waal. De slechts op een enkele particuliere bron gebaseerd claim dat op 10 mei een Ju-87 zou zijn neergestort bij Elst / Remmerden is niet opgenomen in de lijst. Wij vinden de claim te vaag om deze (nochtans) in een (min of meer) wetenschappelijke beschouwing veel gewicht te geven door de melding op te nemen. Desondanks kan deze claim verband houden met de diverse meldingen van positieve waarneming van aanschietsen van een van de aanvallers op 10 Bt LuA op 10 mei.

Wellicht ter korte nadere duiding n.a.v. de Duitse Luftwaffe benamingen zoals te zien in het hierboven gegeven overzicht.

Een *Geschwader* bestond in de regel uit 3, 4 of 5 *Gruppen*, en deze bestonden in de regel uit 3 of 4 *Staffels*. Er bestond (in principe) een maximum van 15 *Staffels* per *Geschwader*; echter de KGzbV1 en 2 hadden ieder vier *Gruppen* van vier *Staffels*. Tevens hadden *Geschwadern* en *Gruppen* enkele extra vliegtuigen voor de staf die waren ondergebracht in de *Stabsstaffel* of *Stabsschwarm*; meestal 4 of 5 toestellen.

Een gewone Staffel bestond uit 9 tot 12 toestellen; bij de transportvloot echter meestal uit 16 toestellen [exact genoeg voor een volledige compagnie Fallschirmjäger met voorraden]. In de regel lag de grote van de Geschwaders tussen de 81 en 180 toestellen voor bommenwerpers en tussen de 124 en 212 voor jachtvliegtuigen en transporttoestellen. De transport (zbV) Staffels en Geschwaders die boven Nederland werden ingezet bestonden uit respectievelijk 16 en 212 toestellen. Ze werden in de loop van de strijd aanzienlijk aangevuld uit andere gelederen.

Voor een eenvoudige vergelijking van Duitse terminologie met thans beter bekende terminologie:

Staffel	= squadron
Gruppe	= wing (aantal squadrons)
Geschwader	= group (aantal wings)

Tot zover de bespreking van de luchtdoelbestrijdingsmiddelen in de omgeving van Rhenen.

Wij zullen nu gaan kijken hoe de acties van de Militaire Luchtvaart zich ontplooiden boven de Grebbelinie.

Acties van de ML in en rond Rhenen / de Grebbelinie

6.0 Introductie

Onze luchtmacht werd in 1913 opgericht op het vliegveld Soesterberg. Ons eerste vliegtuig was – hoe kan het ook anders – een geleend vliegtuig. Tijdens WOI werd duidelijk dat de luchtvaart een belangrijke rol zou gaan spelen in toekomstige conflicten. Door beslagleggingen tijdens, en overschotten na de Eerste Wereldoorlog, had onze luchtvaartafdeling in de eerste jaren na WOI een redelijk adequate omvang en kwaliteit. De snelle ontwikkeling van de verbrandingsmotor en motortechniek, alsmede de toename in kennis der aerodynamica waren echter factoren die bepaalden dat een vliegtuig in die dagen op tekening nog wel modern kon zijn, maar eenmaal geproduceerd alweer verouderd was.

Onze luchtmacht (Luchtvaartafdeling geheten; in 1939 omgedoopt tot wapen der Militaire Luchtvaart (ML)) leed ook onder de relatief krappe budgetten op defensie gedurende de jaren 20 en 30; zij het echter vanuit praktische redenering, veel minder dan landmacht en marine. Immers – als Nederland in 1930 massaal vliegtuigen hadden gekocht om de luchtmacht te versterken dan was datzelfde materieel in 1940 volkomen verouderd geweest. Dergelijke snelle ‘veroudering’ gold voor landmacht en marine materieel in veel geringere mate. Het enige waarin onze luchtmacht dus ‘meeleed’ was de uiterst geringe mate waarin het vliegend personeel kon opleiden. Door een volkomen gebrek aan operationele oorlogservaring, iets waarin onze luchtmacht ook uniek was binnen onze krijgsmacht, was onze luchtmacht zo groen als gras aan de vooravond van de mobilisatie van september 1939.

In 1935 begon een hernieuwde politieke interesse in verbetering van ons luchtwapen en in 1936 werden de eerste moderne toestellen besteld. De besluitvorming voor de vormgeving van onze luchtmacht alsmede invulling daarvan was traag en log. De vaak onlogische, soms absurde eisen van zowel onze militairen als politici voor prestaties, configuraties en (nationale) fabricage van vliegtuigen leidden ertoe dat we niet alleen veel te weinig bestelden maar ook veel te laat. Daarnaast misten onze militairen¹ het inzicht in moderne oorlogsvoering en bestond de luchtmacht zodoende uit vrijwel alleen maar verkenningstoestellen (die als lichte bommenwerpers konden worden uitgerust) en jachttoestellen. Een voor zijn tijd beslist niet overdienstelijke middelzware bommenwerper als de T-V werd als luchtkruiser gezien, een lichte bommenwerper als de Douglas 8N zelfs als jachtvliegtuig ingezet. Een echt aanvalsvliegtuig hadden we wel (de G-1), maar werd als zodanig niet gebruikt. De bommenwerper was – door te late aanschaf en onderschatting van diens rol – vrijwel volledig afwezig. Met de ingedeelde T-V hadden we er op 10 mei 1940 welgeteld 9 vliegklaar ...

¹ Onze luchtmacht stond in deze verouderde WOI doctrine beslist niet alleen. Ter vergelijking: onze zuiderburen – die tegelijkertijd zouden worden aangevallen – hadden een nog sterker verouderde luchtmacht (weliswaar met 180 toestellen aanzienlijk groter). Deze bestond vooral uit sterk verouderde verkenners (Renard, Fairey Fox), gedateerde jagers (Fiat CR-42 dubbeldekker, Gloster Gladiator dubbeldekker) en slechts een handvol, vrijwel waardeloze, bommenwerpers (Fairey Battle, Fox Hispano dubbeldekker). Alleen een squadron met 11 beschikbare Hawker Hurricanes was modern. De ML was qua moderne uitrusting t.a.v. jacht- en bombardeervliegtuigen de Belgische luchtmacht belangrijk vooruit. Wij hadden immers zeker 70 moderne en voor de strijd geschikte jachttoestellen en bommenwerpers. Het zou ook blijken uit het feit dat onze na een dag strijd gedecimeerde ML nog 38 Duitse toestellen in luchtgevechten neerschoot. Waarschijnlijk is in feite een nog groter aandeel in de Duitse verliezen aan hen toe te schrijven. Hoewel dit betekent dat Nederland zich t.o.v. België (of Noorwegen en Denemarken) beslist niet negatief onderscheidde, is dat geen aanleiding tot overdreven mildheid t.a.v. de verwaarlozing en trage besluitvorming voorafgaande aan mei 1940.

Op het moment van de Duitse invasie hadden wij een zeer bescheiden luchtmacht, wat ook nog eens organiek een onderdeel van de landmacht was. Bescheiden in omvang, aantal piloten en in kwaliteit van het materieel. Het verhaal is bekend. We bezaten op die tiende mei slechts 125 (aangevuld tot 139) ingedeelde vliegtuigen, maar slechts een 70-tal van die vliegtuigen kon met enig recht van spreken het predikaat modern meekrijgen. In de vroege morgen van 10 mei werden alle bij de Luftwaffe bekende vliegparken van de Nederlandse luchtmacht aangevallen. Bij die eerste aanvallen en met name de daaropvolgende luchtgevechten verloor ons luchtwapen een belangrijk deel van haar toch al zo geringe slagkracht.² Desalniettemin: vergeleken met de resultaten van de eerste Duitse luchtaanvallen in België tegen de vliegvelden, mogen we zeggen dat de Duitse opzet van uitschakeling van de ML in de eerste uren van de oorlog deels mislukte.

² De Belgische en BAFF (British Airforce France) vliegvelden – alsmede enige noordelijke en centraal gelegen Franse vliegvelden – werden ook massaal aangevallen. De Belgische luchtmacht leed op de eerste dag enorm zware verliezen op de grond. Van de handvol moderne Hurricanes heeft geen toestel een missie kunnen vliegen, en vrijwel alle jachtvliegtuigen werden uitgeschakeld. Van de overige toestellen bleken alleen de oude en vrij nutteloze verkenners de eerste aanvallen te hebben overleefd alsmede een handvol verouderde lichte bommenwerpers. De Belgische vliegvelden waren veel minder dan de Nederlandse van luchtafweer voorzien en geen enkel vliegveld bleef verholen (zoals hier wel Buiksloot en Ruigenhoek). Opgemerkt dient te worden dat ook de Belgische piloten moedig en onverschrokken hun missies bleven vliegen in de overgebleven sterk verouderde toestellen. De verliezen bij de Franse en BAFF vliegtuigen waren ook aanzienlijk, maar in eerste instantie minder dramatisch dan bij de Belgen. Bovendien stonden zij hun mannetje in het kwalitatieve luchtgevecht. Desondanks werden honderden Britse en Franse toestellen uit de lucht geschoten in de eerste oorlogsweek, zodat de BAFF spoedig vrijwel non-existent meer was en alles op de Franse luchtmacht neer kwam.

De, na de eerste uren van hevige strijd, belangrijk gedecimeerde ML bleef een rol spelen gedurende de meidagen. Vanzelfsprekend was die rol zeer bescheiden en naar verhouding van de geslonken aantallen. Desondanks heeft de ML in de meidagen een ongeëvenaarde prestatie neergelegd; niet alleen werd door grondpersoneel tomeloze inzet gepleegd om zoveel mogelijk machines op te lappen, maar vooral werd ook met ongelofelijke moed en doortastendheid en absolute opofferingsbereidheid door ons vliegend personeel gestreden tegen een overmachtige tegenstander. Een vlieger of boordschutter bevindt zich – in tegenstelling tot veel andere militairen – in een constant bedreigende situatie, en weet eenmaal in gevecht, de kogels altijd op hem gericht! Dat is vaak heel wat anders dan een gevecht op de grond, wat beslist een relatief mindere kans op sneuvelen geeft.

De prestatie van een groot deel van het vliegend en niet-vliegend personeel van onze Militaire Luchtvaartafdeling was uitzonderlijk. Niet voor niets kreeg het Wapen der Militaire Luchtvaart met betrekking tot de verrichtingen gedurende de meidagen van 1940 een collectief eerbetoon door toekenning van het Ordeteken Ridder der 4^e klasse der Militaire Willemsorde.

De acties van de ML rond Rhenen, of in iets breder verband, in het vak van het IIde en IVde LK, hebben naar verhouding erg weinig aandacht gekregen. De meeste mensen denken dat een of twee acties van onze bescheiden legerluchtmacht wel de lading zullen dekken. Niets is minder waar. Een aantal van de meest massale en heroïsche ML missies uit de meidagen was tegen Duitse doelen bij Wageningen gericht. Doel van dit verhalende overzicht is, een beeld te scheppen van alle missies die werden gevlogen in de vakken van II.LK en IV.LK.

In die dagen van mei 1940 was het – zeker de eerste twee dagen – mooi voorjaarsweer. Een sterk hoge drukgebied beheerste het weer in noordwest Europa, en de lage drukgebieden op het Noordwestelijk deel van de Atlantische Oceaan kregen niet de kans het mooie weer van half mei te bedreigen. Op 10 mei was er een blauwe lucht, weinig vochtigheid en hier en daar zag men wat hoge wolken. De dagen daarna was er iets meer bewolking, een enkele keer een kleine bui, maar de lucht bleef vooral helder. De temperatuur was die dagen tussen de 17 en 20 graden Celsius, maar werd later vrij laag – vooral ‘s nachts. In de ochtenden op 13 en 14 mei een traag optrekkende grondmist. Maar nadat de zon goed opgekomen was ... prachtig vliegweer.

7.0 Vliegtuiggegevens

Naam	Fokker G-1	Fokker G-1 *1	Fokker D-XXI	Fokker D-XVII
	G-1 Mercury	G-1 Wasp		
	2 (of 3) pers.	2 pers.	1 pers.	1 pers.
Aantal mei 40	24 *2	9 *7	28	7 *8
Aantal verloren	22	1	20	5
Type	2 pers jachtkruiser	2 pers jachtkruiser	Jachtvliegtuig	Jachtvliegtuig
Vleugeltype	Middendekker	Middendekker	Laagdekker	Tweedekker
Totaalgewicht	5,000	4,800	2,050	1,530
Max. snelheid	474	434 / 443	440	356
Kruissnelheid	356 - 383	331 - 364	335	300
Stijgsnelheid	8.0 min.	8.5 min.	5.9 min.	8.3 min.
naar 5,000 m				
Bereik km	1.410	1.480	950	600
Plafond	9.450	9.300	11.000	9.200
Motor	Br Mercury VIII	Pr & Whit Wasp	Br Mercury VIII	RR Kestrel IIs
Aantal motoren	2	2	1	1
Vermogen (pk)	2 x 830	2 x 750	760	585
Bewapening	8 x 7.9 neus	4 x 7.9 neus	4 x 7.9 vleugel *11	2 x 7.9 synchro
	1 x 7.9 staart	1 x 7.9 staart *6		
	400 kg bommen *5			
Radio	Ja *3	nee	Ja *4	nee

Naam	Fokker C-V	Fokker C-X		
	1 pers.	1 pers.		
Aantal mei 1940	31	11		
Aantal verloren	17	3		
Type *10	2 pers verkenner	2 pers verkenner		
Vleugeltype	Tweedekker	Tweedekker		
Totaalgewicht	1,920	2,300		
Max. snelheid	250	316		
Kruissnelheid	180	270		
Stijgsnelheid	24.0 min.	10.5 min.		
naar 5,000 m				
Bereik km	800	830		
Plafond	6.500	8.300		
Motor	RR Kestrel V Iib / XI	RR Kestrel V		
Aantal motoren	1	1		
Vermogen (pk)	630	640		
Bewapening	2 x 7.9 synchro	1 x 7.9 synchro		
	1 x 7.9 staart	1 x 7.9 staart		
Bommenlast (kg)	16 x 8 of	8 x 25 of		
	*9 4 x 25 of	8 x 50 of		
	4 x 50	4 x 100		

- (1) De Fokker G-1 'Wasp' – gemakshalve vaak G-1B genoemd – was de naoorlogse aanduiding voor de door de Nederlandse regering overgenomen productie die bestemd was voor Spanje, maar via schaduworders gelinkt werd aan Finland en zelfs Estland. Een ding is zeker – Finland heeft nooit een G-1 besteld. De G-1B was iets kleiner dan de G-1A (officieel G-1 'Mercury'), en had iets mindere prestaties door de zwakkere Wasp motoren t.o.v. de Mercury motoren. De bewapening zou volgens de orderconfiguratie uit twee 23 mm kanonnen en twee mitrailleurs in de neus gaan bestaan, en een mitrailleur achter – de ML wilde het met vier mitrailleurs in de neus uitrusten, en optioneel een mitrailleur in de achterkoepel. Het is een raadsel waarom het Ministerie van Oorlog niet veel meer moeite heeft gedaan om de 15 gereede (van de 26 in vele stadia van productie overgenomen) G-1B's sneller te bewapenen. De G-1B'n waren nogal verspreid ondergebracht. Er stonden er enkele in depot op Ockenburg, er stonden er op Schiphol (naast de autoweg) en er waren er die in Amsterdam in een Fokker loods stonden. Daarnaast waren er enkele die zeker op Waalhaven stonden op 10 mei, en een op Soesterberg. Hoeveel er voor 10 mei daadwerkelijk bewapend waren is onduidelijk; vermoedelijk slechtst vijf (de Sectie Luchtmacht Historie NIMH meldt: de 350, 351, 353, 357, 359). Toch waren alle G-1B'n op 10 mei al zeker zes maanden beschikbaar voor inbouw van de wapens. Alleen al bij Fokker stonden zo'n 20 G-1'n, T-V en T-VIIIW op de productiebanden en lagen de (hiervoor gebruikte) FN mitrailleurs vermoedelijk al klaar. Daarnaast had men zo slim kunnen zijn te overwegen dat van uitgeschakelde vliegtuigen de bewapening kon worden overgebouwd.
- (2) Van de Fokker G-1 zijn er meer in dienst geweest (36 stuks), en zijn er ook meer verloren gegaan dan in het Stafwerk wordt vermeld. Er zijn bijvoorbeeld een vijftal G-1A's spoorloos in de werken van Hoogterp, Hooftman en Molenaar – de 300, 314, 320, 324 en 326. Het is ook onbekend welke G-1 in 2001 bij Nieuw-Lekkerland teruggevonden werd. Abusievelijk is men er lang vanuit gegaan dat het de 315 was die daar samen met de T-V 856 werd neergeschoten. Er is echter een foto van de 315 bekend met hakenkruizen. Dat er een G-1 werd neergeschoten op 13 mei bij Lekkerkerk is wel zeker – er zijn vermoedens dat dit de 304 was; het registratienummer is echter niet met zekerheid bekend. Er zijn dus wel degelijk toestellen verloren gegaan voor de Stafwerken en geschiedenisboekjes. Echter de aantallen hier weergegeven zijn grotendeels de stafwerkaantallen.
- (3) Er waren maar 14 G-1'n uitgerust met een radio. Volgens de SLH (NIMH) waren alle operationele G-1'n met radio uitgerust, de auteur houdt echter het voornoemde voorbehoud. De G-1'n waren niet met een intercom uitgerust – deze waren wel besteld bij Amroh.
- (4) Er waren een groot aantal D-XXI'n zonder radio. Volgens de SLH (NIMH) hadden de volgende D-XXI wel radio: 214, 218, 219, 221, 222, 224, 228, 229, 230, 232, 234, 236, 241, 246 en 247. Er zijn berichten dat ook de 212 met radio was uitgerust. De 213, 215, 216, 217, 223, (225 ?), 233, 239, 242, 244, 245 waren toestellen welke aan een onderofficier-vlieger waren toegewezen – en (dus) geen radio bezaten. Het causale verband tussen de rang van de vlieger en het feit of men al dan niet radio aan boord had is daarmee onomstotelijk gelegd; een enkele uitzondering daar gelaten.
- (5) De G-1A was uit te rusten met een bommenruim voor 400 kg bommen; maar deze zo aantrekkelijke optie is nooit gebruikt tijdens de meidagen (wegens gebrek aan bommenrekken). Wel zijn er proeven gedaan met duikremmen met de G-1 wat impliceert dat men een Ju-88 achtige rol in gedachten heeft gehad. Er lagen naar verluid op 10 mei bommenrekken (voor 25 kg mijnbommen) klaar. Ze waren niet ingebouwd.
- (6) Er zijn onbevestigde berichten dat vrijwel geen van de G-1B'n in de meidagen uitgerust was met een mitrailleur in de achterkoepel. Vooralsnog gaat de auteur ervan uit dat er wel een mitrailleur in de achterkoepel was gemonteerd.
- (7) Het is niet exact bekend hoeveel G-1B'n er in de meidagen bewapend waren en daadwerkelijk waren ingedeeld (zie ook noot 1). Zo zijn er nogal wat mysteries omtrent de status van de toestellen (G-1B'n 345 en 348 en Douglas 8A3N) op Ockenburg. Waren deze depottoestellen nou wel of niet bewapend? De SLH stelt van niet. Van vier G-1B (342, 343, 346, 347) jagers is boven twijfel verheven dat ze

- participeerden in de meistrijd of althans bewapend daaraan mee hadden kunnen doen. Volgens de SLH waren tevens de 350, 351, 353, 357, 359 bewapend. De auteur houdt een slag om de arm. Waarom zijn deze toestellen dan immers niet ingezet?
- (8)** Er zijn zes D-XVII'n operationeel ingezet (bron: SLH). Over de registratienummers is veel onduidelijkheid. Op de Vlijt stonden zeven D-XVII'n. Het sterke vermoeden bestaat dat maar zes daarvan zijn overgevlogen, en de 204 is achtergebleven. De commandant van De Vlijt gaf aan de C.Lvd op dat hij 2 DXXI'n, 1 G-1A en 7 D-XVII'n gevechtsgereed had staan in de middag van 10 mei. Waarom alleen de zes D-XVII'n en de zevende dan niet werd overgevlogen is een raadsel – het was niet als beschadigd of vernietigd opgegeven. Er zijn wel (latere) foto's bekend van een D-XVII wrak op de Vlijt, maar bekend is dat het veld na 10 mei opnieuw werd aangevallen. Een raadsel blijft bestaan voor de drie moderne jagers op de Vlijt waar de C.Lvd de meidagen in het geheel niet om vroeg – voor zover is na te gaan. Dat gold ook voor een aldaar staande intacte T-V.
- (9)** De Fokker C-V en C-X hebben voor zover bekend alleen maar 4x25 kg respectievelijk 8x50 kg bommen gebruikt bij hun aanvallen rond de Grebbeberg. Het richten geschiedde bij de C-V door “mikken” van de waarnemer (lage hoogte) en met een simpele richter op grotere hoogte, en in de C-X met een eenvoudige bommenrichtkijker, ook weer door de waarnemer. De waarnemers waren ook verantwoordelijk voor het afwerpen. De bommenrekken van met name de C-V'n hebben nogal wat weigeringen opgeleverd. Voor de missies naar de Grebbeberg zijn geen weigeringen bekend – elders wel. De kans dat de toestellen die op de Grebbeberg aanvielen een of meerdere weigeringen hadden is echter beslist niet uit te sluiten.
- (10)** De verkenners hadden geen buikkoepel of een andere vorm van doorzicht in de buik van het toestel. Verkenning geschiedde door over de rand van de romp naar beneden te kijken c.q. te fotograferen. Vaak werd door de piloot aan fotoverkenning meegewerkt door het toestel in een vrij korte bocht te trekken. Hierdoor helde het toestel voldoende over om als waarnemer een foto te kunnen maken vanuit zittende positie. Voor een goede foto vloog men met hoogstaande zon, in een rustige vlucht (desnoods met gedroste motor ter minimalisering van trilling) rechtuit.
- (11)** Ten aanzien van de ingebouwde vaste vleugelmitrailleurs is nogal wat onzekerheid over de specifieke eigenschappen van de wapens. Bron die hier gebruikt wordt is het werk van Martens en de Vries. De vast ingebouwde mitrailleurs bij de D-XXI en G-1 Mercury waren van het type FN [Fabrique National] M.36 No.1, normaal vurend. De handbediende versie van deze mitrailleur was de No.2. Beiden hadden een vuursnelheid van 1.200 schoten per minuut. In de G-1 Wasp waren vier snelvurende mitrailleurs ingebouwd, genaamd No.3, die een vuursnelheid hadden van 1,500 schoten per minuut. De handbediende versie hiervan was de No.4. Nadrukkelijk willen wij aangeven dat de literatuur ten aanzien van de vuursnelheid nogal eens afwijkend rapporteert. Deze voetnoot 11 dient dan ook met enige voorzichtigheid en reserve te worden gelezen.

Naam	Messerschmitt	Messerschmitt	Junkers Ju-52	Junkers Ju-87B
	Bf-109E	Bf-110		
	1 pers.	2 pers.	2-4 pers.	2 pers.
Type	Jachtvliegtuig	Jachtkruiser	Transport	Duikbommenwerper
Vleugeltype	Laagdekker	Laagdekker	Laagdekker	Laagdekker
Totaalgewicht	2.540	6.500	12.397	4250
Max. snelheid	570	540	330	370 / 600 duik
Kruissnelheid	380	350	211	325
Stijgsnelheid (min)	6.0 (6.000)	8.5 (6.000)	17.0 (3.900)	13.2 (4.000)
naar (meter)				
Plafond	11.500	9.000	5.500	8.800
Motor	DB 601A	DB 601A	BMW 132A	Jumo 211A
Aantal motoren	1	2	3	1
Vermogen (pk)	1.150	2 x 1.150	3 x 830	1.070
Bewapening	2 of 4 x 7.9 vleugel * 1	5 x 7.9 neus	2 x 7.9 romp	2 x 7.9 vleugel
	1 of 2 x 20 mm	1 x 7.9 staart	1 x 7.9 romp	1 x 7.9 staart
	(variaties)	2 x 20 mm	2 x 7.9 zijraam (optie) * 2	500 kg bom plus 2, 4 of 8 bommen van 50 kg.

- (1) De meest ingezette Bf-109 in mei 1940 aan het Nederlandse front was de Bf-109E, versie 3, ook wel bekend als de Emil. Er vlogen echter nog vele andere versies, zoals de E1, E2 en D. De meest voorkomende bewapeningsconfiguratie was 2xMG/1 x kanon of 4xMG. In tegenstelling tot wat vaak beweerd wordt vlogen veel Bf-109's in mei 1940 niet met een (propellernaaf gemonteerd) kanon, maar met slechts een bewapening van 4 vleugelmitrailleurs. En hoewel de meest gebruikte Duitse vliegtuigmitrailleur [MG17, 7.92 mm, 1.200 sch/min] een iets hogere vuursnelheid had dan de Nederlandse vleugelmitrailleur [circa 1,100 schoten per minuut], was het bewapeningsoverwicht (dus) een stuk kleiner dan in menig publicatie wordt beweerd. Dat golf niet voor de Bf-110, die t.o.v. de D-XXI wel een veel betere bewapening voerde.
- (2) Deze extra mitrailleurs in de zijramen werden niet vaak gebruikt. De daartoe gebruikte schietlocaties in de zijpanelen konden wel door bijvoorbeeld luchtlandingstroepen aan boord worden gebruikt.

Bovenstaande tabellen geven een overzicht van (vrijwel) alle vliegtuigtypen die werden ingezet in en rond de Grebbeberg. Aan Nederlandse zijde ontbreken slechts drie hoofdtypen, te weten de Douglas 8A-3N (Northrop 85) verkenners / lichte bommenwerper, de Koolhoven FK-51 verkenners en de Fokker T-V middelzware bommenwerper. Alle Douglas toestellen werden tijdens hun eerste missie (vanaf Ypenburg) uitgeschakeld, omdat zij tragisch genoeg door onze legerleiding als jachtvliegtuig werden ingezet en daarvoor – “uiteraard” zijn wij geneigd te zeggen – ten ene male ongeschikt bleken. De FK-51’s werden niet operationeel ingezet door de commandant Luchtverdediging omdat deze te traag en te kwetsbaar werden geacht. Enig besef van kwaliteitsverhoudingen leek er dan toch te zijn ontstaan na een paar uur oorlog. De T-V bommenwerpers werden niet oostelijk van Schiphol ingezet, met uitzondering van een nog tijdens de vlucht geannuleerde missie naar de Wonsstelling (Friesland) op 12 mei.

Nog een kleine aanvulling ten aanzien van het materieel. De Nederlandse vliegtuigen die naar de Grebbelinie vlogen en die met bommen waren uitgerust (C-V en C-X), werden uitgerust met slechts twee type bommen: de explosieve bommen van 25 kg en 50 kg. Elders schijnen de kleine 8 kg scherfbommen ook te zijn gebruikt. De bommen van 100, 200 en 300 kg zijn alleen door de T-V gebruikt. De bommen waren van een type dat het noodzakelijk maakte op tenminste 1,000 voet (300 meter) de bommen af te werpen. Het afwerpen van de bommen onder dat minimum niveau betekende dat de bom niet scherpgesteld¹ werd en dus niet zou ontploffen.

¹ Scherpstellen gebeurde door een schroefontsteking: Een klein propellertje achter in de bom, tussen de stabilisatievinnen, wat door de luchtwerping langs en achter de afgeworpen bom gaat draaien en de ontsteking op scherp stelde als de schroefdraad was afgedraaid. Het aantal omwentelingen wat voor dat proces noodzakelijk was, maakte een minimaal afgelegd traject (met een zekere snelheid) noodzakelijk. Vandaag dat een minimale afwerphoogte gold.

Die minimum hoogte gold overigens evenzo voor de richtapparatuur van de bommenrichter. Mogelijk dat het één correleert met het ander. Dat is aan auteur niet bekend.

8.0 Radiotelegrafie en radiotelefonie

De jagers D-XXI en G-1 waren (deels) uitgerust met radiotelefonie. De oude verkenners C-V en C-X met radiotelegrafie. Sommige moderne en sommige oudere toestellen hadden helemaal geen verbindingsmogelijkheden.

Radio (*Lat*: straal) is de (internationaal geaccepteerde) afkorting van zowel **radiotelefonie** als **radiotelegrafie**. Radiotelefonie en radiotelegrafie zijn beiden zwakstroomtechnieken. De Italiaan Guglielmo Marconi was min of meer de (geaccepteerde) grondlegger van de draadloze verzending en ontvangst van morsecodes en berichten.

Radiotelegrafie is het gebruik maken van een (meestal) korte golf communicatiesysteem op basis van de morsecode; de welbekende code van punten en strepen. De radiotelegrafist (of beter bekend als “marconist” – naar Marconi – of bij de geallieerden populair aangeduid als “*Sparky*” of “*Sparks*” – verwijzend naar de oude vonkzender) communiceerde met het grondstation in morsecode. Overigens werd de zeer bekende benaming *marconist* ook later gebruikt voor de radiotelefonist aan boord van vliegtuigen.

De radiotelefonie is de gesproken draadloze communicatie waarbij via zend- en ontvangst toestellen (bij de ML waren het toen toestellen van de merken Philips en

Telefunken) boodschappen konden worden uitgewisseld. Dit systeem wordt in de basis nog steeds standaard gebruikt in de luchtvaart, maar was in mei 1940 vrij nieuw.

Voor de diverse communicatiesystemen had de ML mobiele en vaste radioposten in Nederland en bij de diverse bases staan ¹. Het bereik was redelijk beperkt, en was rond de 15-20 km. Voor de G-1 jachtkruisers stond bij Soesterberg een speciaal grondradiostation met een mast van 30 meter hoogte. Radiotelefonisten en telegrafisten konden niet rechtstreeks met “het andere systeem” in verbinding treden. Als dus bijvoorbeeld D-XXI jachtvliegtuigen enkele verkenners van het type C-V begeleiden dan was onderlinge communicatie, anders dan met gebaren, onmogelijk. Bovendien was een belangrijk deel van de D-XXI'n en G-1'n (nog) niet met radio's uitgerust ². Zij hadden niets wat hen op afstand verbond met de andere vliegers of het thuisfront. Een aantal grondstations (zoals bij Ypenburg) werd bovendien vrij snel door de Duitse aanvallen uitgeschakeld.

In 1940 werden de piloten van de met radiotelefonie uitgeruste vliegtuigtypen verrijkt met een zogenaamde vakkenkaart. Nederland was hierop in vakken ingedeeld. Zodoende kon men per radio naar een doel worden gedirigeerd. Het heeft er echter alle schijn van dat men in de meidagen puur op zicht heeft gevlogen.

¹ Grondstations waren er te Soesterberg, Den Haag, Schiphol, Loosdrecht, Gilze-Rijen, Eindhoven, Bergen, Ypenburg, Rotterdam en Den Helder. Bijzonder is, dat de Duitse Abwehr door kruispeiling van deze stations exact wist waar deze stonden en met welke locaties ze communiceerden. Het tijdens de meidagen niet aangevallen vliegveld Ruigenhoek komt bijvoorbeeld in vooroorlogse Abwehrrapporten voor, omdat uit peilingen was gebleken dat zich hier een militair (hulp)vliegveld bevond. Typisch genoeg leek de Luftwaffe van het bestaan van dit vliegveld in mei 1940 echter niet op de hoogte, en viel ze het veld dus gedurende de meidagen niet aan.

² In de regel hadden alleen de toestellen van officieren een radio. Er zijn uitzonderingen geconstateerd – die zijn echter vermoedelijk meer ingegeven door toestelruil vanwege schade of revisie dan vanwege een andere oorzaak. Hier constateren we de dus weer de typische bezuinigingsgeest (een handvol radio's in het land van Philips) en een uiterst bekrompen rangen- en standenverhoudingen in ons leger; officieren werden verondersteld te communiceren met de grondstations voor opdrachten. Vervolgens moesten de officieren dus maar met handgebaren en vliegtuigbewegingen de escadrille communicatie verzorgen met alle problemen van dien (bv. wachtmeester Van Zuylen van het 1^{ste} JaVA die op 10 mei het teken van de terugtocht niet zag van zijn commandant en daardoor ineens alleen vloog en werd neergeschoten). Er was blijkbaar niet gedacht aan communicatie tijdens gevechten of nadat uit een formatie de officier-vlieger was neergeschoten.

9.0 Duitse en Nederlandse inzet gedurende de meidagen

Als we de oorspronkelijke indeling van de ML op 10 mei nemen dan hadden wij de volgende eenheden:

1^{ste} Luchtvaartregiment

- StratVerVA 10 C-X verkenners
- BomVA 9 T-V bommenwerpers
- 1^e JaVA 11 D-XXI jachtvliegtuigen
- 2^e JaVA 9 D-XXI jachtvliegtuigen
- 3^e JaVA 11 G-1A jachtkruisers
- 4^e JaVA 12 G-1A jachtkruisers

2^{de} Luchtvaartregiment (ondersteuning veldleger³)

- Ie VerkGr 1 C-X verk. / 4 C-V verk. / 4 FK-51 Verk.
- IIe VerkGr 7 C-V verk. / 5 FK-51 verk.

- IIIe VerkGr 9 C-V verk. / 4 FK-51 verk.
- IVe VerkGr 7 C-V verk. / 3 FK-51 verk
- 1^{ste} JaVA 8 D-XXI jachtvliegtuigen
- 3^e JaVA 11 Douglas 8A-3N verkenner ingezet als jachtvliegtuigen

Totaal: 125 toestellen
 Aanvulling mei 40: 14 toestellen¹
 Totaal meidagen 40: 139 toestellen

Van deze 139 toestellen was de volgende grove indeling te maken:

- 61 jachtvliegtuigen (excl. Douglas 8A-3N)
- 9 bommenwerpers
- 69 verkenner / lichte bommenwerpers (incl. Douglas 8A-3N)

Onze luchtmacht was nog een legerluchtmacht gefundeerd op WOI doctrine. Vooral veel lichte verkenningsvliegtuigen en artillerieondersteuning eenheden, een (verhoudingsgewijs) groot contingent jagers en een zeer klein deel aanvals- en grondsteunvliegtuigen. Een luchtmacht welke evident volkomen ongeschikt was voor de moderne oorlog.

Van de jachttoestellen mochten de ingezette jagers van de types D-XXI en G-1 tot moderne (defensieve) jagers worden gerekend. Hoewel de D-XXI elders nog wel eens als verouderd wordt omschreven, was dit toestel **in een defensieve rol** een uitstekende partij voor de Messerschmitts (en kenden de Fokker een positieve winst/verlies balans gedurende de gevoerde luchtgevechten). Samen met de jachtvliegtuigen, mochten de Douglas 8A-3N (in de rol van verkenner!) en de T-V bommenwerper als redelijk modern worden bestempeld. De C-X voldeed als verkenner ook prima, en was qua ouderdom en mogelijkheden te vergelijken met de Duitse tactisch verkenner, de Henschel Hs-126.

Onze ML werd gedurende de meidagen dus gevormd door een sterkte van 75 min of meer moderne toestellen en 64 verouderde toestellen. Zij zagen zich geconfronteerd met een Duitse tegenstander die ongeveer 1,250 (1,560) ² toestellen zou inzetten. Een verhouding van 1 op 10 (12).

¹ Gedurende de meidagen werden onderstaande 14 toestellen toegevoegd aan de sterkte van de ML:

- 1 x Fokker G-1A Jachtkruiser
- 3 x Fokker G-1B Jachtkruiser
- 6 x Fokker D-XVII Jachtvliegtuig
- 4 x Fokker C-V Verkenner

Waarschijnlijk zijn nog tenminste een vijf- of zestal vliegtuigen, wellicht meer, van de types D-XXI en G-1 wel ingezet of inzetgereed geweest op 10 mei, maar deze zijn niet meer te traceren geweest door vernietiging of simpelweg verdwijnen van logboeken en gegevens. Het is bijvoorbeeld een bekend gegeven dat de Duitsers de wrakken na de meidagen op veel plaatsen spoedig opruimden en vrijwel geen onderdeel achterlieten. Zelfs inmiddels door "jutters" gegapte onderdelen werden soms nagejaagd door de bezetter. Door deze grondige strooptochten van de Duitsers liepen naspeuringen (van registratienummers van toestellen) na de meidagen of zelfs na de oorlog meestal op niets uit. Zodoende zijn van relatief veel vliegtuigen geen sporen meer teruggevonden. Dit geldt vooral voor de Fokker G-1 toestellen.

² De minstens eenmaal ingezette Duitse toestellen waren als volgt verdeeld:

- 196 (180) Heinkel He-111 Middelzware bommenwerper (29 als verkenner)
- 34 (102) Junkers Ju-88 Middelzware bommenwerper (10 stuks als verkenner)
- 28 (98) Junkers Ju-87B Duikbommenwerper
- 430 (565) Junkers Ju-52 Transporttoestel
- 180 (337) Messersmitt Bf-109 Jachtvliegtuig

- 62 (51) Messersmitt Bf-110 Jachtkruiser
- 12 (13) Heinkel He-59 Watervliegtuig
- 11 (4) Fiesler Storch FS-156 Verkenner
- 9 (3) Dornier Do-215 Verkenner
- 6 (61) Dornier Do-17 Verkenner
- 18 (112) Henschel Hs-126 Verkenner
- 28 (28) Heinkel He-115 Watervliegtuig / Mijnenlegger
- 9 (0) Henschel Hs-123 Duikbommenwerper / Verkenner
- Overig (6) overig

Bovenstaande getallen zijn de getallen uit het stafwerk van Molenaar. Deze zijn beslist te laag ingeschat. De auteur komt na uitgebreid eigen onderzoek op ca. 1,500 gevechtsgerede toestellen die in mei tegen ons land werden ingezet [weergegeven tussen haakjes]. Zo werden er beduidend meer Ju-52, Ju-87/88 en Bf-109 eenheden ingezet boven Nederland dan Molenaar in de jaren zestig vaststelde. Daarnaast zijn er nog meer nuances aan te brengen bij de cijfers van Molenaar maar dat gaat buiten het bestek van deze studie.

³ Het Veldleger bestond uit: IIe LK, IIIe LK, IVe LK, de (al bij IIe en IVe LK ingedeelde) Legerartillerie, de Lichte Divisie, de 1^{ste} t/m 9^{de} Compagnie Luchtdoelmitrailleurs, de Weerdienstafdeling, de Verbindingsafdeling, de Veldleger Pontonafdeling, het Autoregiment en vanzelfsprekend de respectievelijk bij deze onderdelen en het veldleger behorende staven en hoofdkwartieren. De Brigades A, B en G waren tijdens de mobilisatie onder bevel van CV, en bleven na hun terugtrekking boven de rivieren grotendeels onder de CV. Ook vielen enkele grensbataljons onder het Veldleger. De lichte Divisie daarentegen kwam, en I LK bleef, onder commando van de OLZ. Onderdelen van IIIe LK en andere Veldlegereenheden werden ter versterking van de Vesting Holland gedurende de meidagen onder commando van de OLZ geplaatst.

9.1 Vliegvelden ML toestellen

Gedurende de meidagen werden een groot aantal (hulp)vliegvelden gebruikt. De velden (zonder verharde baan of plaat) of parken (met verharde baan of plaat) die voor de “Grebbevluchten” werden gebruikt zullen we kort beschouwen:

Schiphol: het bekende en thans nog bestaande civiele vliegveld bij Amsterdam / Hoofddorp was in de meidagen gecombineerd met een militair vliegpark.

Bergen: het wellicht meest bekende vliegpark van de ML vanwege de controverses die ontstond door het Duitse bombardement op de netjes naast elkaar opgestelde G-1's. Lang werd gedacht aan complotten en verraad. Het veld lag zuid van Bergen in Noord-Holland, aan de Hoeverweg. Het veld bestaat niet meer als militair vliegveld, maar is nog steeds van de Domeinen.

Ruigenhoek: vliegpark in de duinen noord van Noordwijkerhout, naast het St. Maria psychiatrisch ziekenhuis. Ruigenhoek was een niet door de Duitsers aangevallen vliegpark dat, toen de van Ypenburg opgestegen D-XXI's na hun luchtgevecht kwamen bijtanken, in diepe rust werd gevonden. Kortom, de Luftwaffe wist niet van het bestaan, maar de Nederlanders (nog) niet van de uitgebroken oorlog! Het veld bestaat niet meer. Het is zeker dat de Abwehr (Duitse inlichtingendienst) voor de oorlog het veld had gelocaliseerd (door radiopeilingen). Omdat het niet is aangevallen tijdens de meidagen is het verleidelijk te denken dat de Luftwaffe de ligging van het veld niet doorgekregen heeft en dus niet gekend zal hebben.

Buiksloot: hulpvliegveld bij Oostzaan, noord van het Noordzeekanaal (polder Wilmkebreek, tussen Zaanstad en Amsterdam). Gedurende de meidagen uiteindelijk twee dagen lang het meest voorname veld voor de resterende eenmotorige jachtvliegtuigen. Het veld was gepland voor ontvangst van Engelse jagers. Het is bekend dat deze nooit kwamen of zonder erg veel bijkomende logistieke problemen hadden kunnen komen. Ze gebruikten een ander octaangehalte brandstof, 100 octaan, andere gereedschappen en andere munitie. Het veld bestaat niet meer.

Soesterberg: Het eerste vliegveld van de luchtmacht (sinds 1913), en het vliegveld wat (nog altijd) noord van de oude autoweg Utrecht-Amersfoort ligt en wat op 10 mei niet bij de actieve velden hoorde omdat het naar de mening van het Veldleger te dicht op de linies lag en daardoor binnen bereik van verdragende artillerie zou komen. Dat dit in feite helemaal niet zo was, althans niet voor de strijd aan de Grebbelinie, heeft nooit erg veel aandacht gekregen. Het is als noodvliegveld gebruikt gedurende de meidagen voor beschadigde toestellen na Grebbevluchten. Het vliegveld is sinds oktober 2008 als militair vliegveld afgestoten.

Middenmeer: vliegpark in de Wieringermeerpolder (Kop van Noord-Holland) bij het plaatsje Middenmeer. Het vliegveld was geoutilleerd voor de (foto)verkenningvliegtuigen van de ML met een foto ontwikkelstudio net buiten het vliegpark.

De Zilk: hulpvliegveldje bij Hillegom, net noordoostelijk van Ruigenhoek. Op 13 mei kwam op dit veldje de Ie Verkenningsgroep terecht nadat het Middenmeer moest ontruimen. Dit veldje had slechts een drietal lichte mitrailleurs voor de verdediging.

De acties van de ML in en voor het vak van het IIde en IVde Legerkorps

10.0 Inleiding

Hieronder worden alle ML vluchten in en voor de vakken van het IIde en IVde Legerkorps in chronologische volgorde beschreven.

10.1 10 mei 1940

Op 10 mei werd geen enkele vlucht gemaakt in de omgeving van Rhenen of elders in de Grebbelinie. De operaties van de ML bleven geconcentreerd op de Vesting Holland.

10.2 11 mei 1940

Opdracht	Ie VerkGr Middenmeer: 2 C-V'n op verkenning gebied IJssellinie – Grebbelinie
----------	--

C-V	612	sgt vl P van Coevorden / res 2 ^e luit wrn J.P. Honig
C-V	646	res 1 ^e luit vl. H.C. Heideman / 2 ^e luit wrn J. van Meel

Op verzoek van de commandant van het IVde Legerkorps (generaal-majoor A.R. van den Bent) werd om 6.00 uur in de morgen het bevel gegeven voor een luchtverkenning van de IJssel (tussen Kampen en Zutphen) en de wegen die van de IJssel leidden naar de Grebbelinie (het vak van IVe LK). Doel was om te verkennen op Duitse brugslag over de IJssel, en troepenbewegingen – in het bijzonder van gepantserde eenheden – richting de Grebbelinie. Letterlijk luidde zijn opdracht:

“Verken eventuele brugslag over de IJssel in het vak van IVe LK. Verken eveneens de opmarswegen in het legerkorpsvak, in het bijzonder de opmars van pantsertroepen.”

Opvallend is – met de bovengemelde letterlijke formulering van de opdracht in het hoofd – dat deze aanvraag pas in de morgen van de 11^{de} mei van C.IV LK kwam. Al op 10 mei om 13.15 uur was bij de CV bekend dat de Duitsers over de IJssel bij Zutphen waren (en al eerder was bij de CV bekend dat bij Westervoort een Duitse overgang had plaatsgevonden). In de vroege avond van 10 mei, rond 18.00 uur, werden al gemotoriseerde colonnes gemeld net oost van Apeldoorn bij Klarenbeek. Later op de avond werd bekend dat er Duitse lichte eenheden zijn aangekomen bij het Apeldoorns Kanaal bij Lieren. Voorts wist de CV dat Duitse colonnes vanuit Zutphen bij Eersel voor het Apeldoorns Kanaal stonden. C.IV LK wist op 10 mei dat de IJssellinie was gevallen, en trok zijn huzaren terug van het Apeldoorns Kanaal om hen net oost van de Grebbelinie in enkele posities te houden als een soort extra vooruitgeschoven voorposten. Met deze kennis in het achterhoofd is het vreemd dat opdracht werd gegeven brugslag over de IJssel te verkennen terwijl de vijand al westelijker was opgerukt. Het lijkt tactisch gezien vrij zinloos een verloren gebied in deze fase te verkennen terwijl de vijand in het frontgebied nog niet eens in kaart was gebracht. Aangezien het gebied wat de verkenners moeten dekken erg uitgestrekt was (en zeer bebost west van Apeldoorn waardoor dekking voor de vijand eenvoudig was) en er enige kennis op het hoofdkwartier IV LK moest zijn van de Duitse vorderingen op 10 mei, is het typisch dat de opdracht niet werd beperkt tot de wegen en open plekken alsmede het Apeldoorns Kanaal in het gebied tussen Amersfoort en Apeldoorn.

Om 7.00 uur vertrokken de twee C-V'n van Middenmeer (kop van Noord-Holland) voor uitvoering van de opdracht. Omdat het gebied erg uitgestrekt was werden de twee toestellen ingezet als individuele verkenners met ieder een eigen route. De 612 verkende het zuidelijk deel van het korpsvak (Deventer tot Zutphen) en de 646 het noordelijk deel (Kampen tot Deventer). Onbekend is of beide toestellen ook de eerste aanvliegroute van het doelgebied gezamenlijk vlogen. Het lijkt logisch dat te denken, maar de auteur houdt een slag om de arm.

Er werd aan de IJssel en over het Apeldoorns Kanaal geen brugslag waargenomen en op de wegen naar de Grebbelinie werden geen vijandelijke colonnes gezien. West van Apeldoorn (bij Garderen) werd door de 646 een vermeend geland Duits vliegtuig waargenomen aan de bosrand op de Gardense Heide. Op deze versperde heide was het echter vrijwel onmogelijk te landen. Wel is het heel goed mogelijk dat een Duitse lichte verkenners of verbindingstoestel hier geland is. Dit werd veel gedaan.

Om 8.45 resp. 9.00 uur kwamen de beide toestellen ongedeerd weer terug op Middenmeer. De C.IV LK werd telefonisch op de hoogte gebracht van het resultaat van de verkenningen.

Opvallend is dat er geen brugslag en grotere verbanden werden waargenomen, volgens de meldingen van beide waarnemers. Dat mag merkwaardig worden genoemd omdat er wel degelijk ten bate van de 227^{ste} Division een middelzware 8 tons pontonbrug (in de nacht van 10 op 11 mei) over het Apeldoorns Kanaal werd geslagen door de Duitse pontoniers (I/Pi 651) tussen Lieren en Oosterhuizen, net zuidoost van Apeldoorn. Deze brug was op 11 mei om 11.20 uur klaar, en zeker is dat deze ontwikkelingen al uren gaande waren toen de verkenners boven het aangewezen doelgebied zouden hebben moeten verschijnen.

Naast het feit dat het opvallend is dat de brug niet werd gezien, is het minstens zo opvallend dat geen troepen werden waargenomen. Er waren aanzienlijke Duitse verbanden in de directe nabijheid van de locatie.

Het derde Bataljon van de SS Leibstandarte Adolf Hitler trok over voornoemde brug onmiddellijk de Veluwe in richting Amersfoort. De aanleg van deze middelzware pontonbrug had dus door de C-V 612 moeten zijn verkend, maar het werd om onverklaarbare redenen niet gezien. Bovendien – en dit was ook al bekend – was er een Duitse noodbrug geslagen bij Zutphen. Ook deze brug leek vreemd genoeg niet te zijn waargenomen. Hoe het eerder bekend werd (de bron) dat die brug wel al geslagen was is overigens onduidelijk.

Het is verleidelijk te constateren dat de bemanning van de 612 zich weinig moeite heeft getroost daadwerkelijk een grondige verkenning uit te voeren. Dat zou dan niet alleen moeten blijken uit het feit dat beide noodbruggen niet werden verkend, maar tevens uit het feit dat de bemanning geen beschieting meldde. Vrijwel zeker is echter dat de beide noodbruggen met luchtafweer werden verdedigd¹. In de Duitse legerbevelen voor Fall Gelb was standaard opgenomen dat bruggen en brugslag direct met de beschikbare Flak moest worden verdedigd, omdat men vreesde voor (in het bijzonder) Britse luchtaanvallen op deze tactische achilleshielen van de Duitse opmars in ons waterrijke land (en in België). Dit gebeurde in België bij het Albertkanaal inderdaad voortdurend. Belgische, Franse en Britse toestellen vielen daar telkens de (nood)bruggen over het kanaal aan, en deden dit zelfs ook nog eens bij de Nederlandse Maas in Limburg. Overigens zijn diverse foto's van Duitse Flak in stelling bij de (nood)bruggen bekend, maar is over de datum van de opname zelden

uitsluitse. Van het Limburgse theater is echter bekend dat de lichte Flak eenheden in de voorste gelederen optrokken.

1 Duitse Flak (Bron: KTB X.AK, BA/MA):

De 207.ID beschikte in eigen commando over de volgende luchtafweer:

Een batterij van de II/Flak Regiment 241 met 4 stukken 88 mm, 4 stukken van 20 mm

De 227.ID beschikte in eigen commando over de volgende luchtafweer:

4^e Bt Leichte Flak Abteilung 94 met 12 stukken vierling 20 mm

Daarnaast waren er in de sector voor de Grebbelinie nog (onder commando Xe Legerkorps):

Twee batterijen II/Flak Regiment 241 met elk 4 stukken 88 mm en 4 stukken van 20 mm

Twee batterijen (4^e en 5^e) van II/Flak Regiment 241 met elk 9 stukken van 20 mm, 3 stukken vierling 20 mm

605 Bat Leichte Flak met 36 stukken 20 mm

Bij elkaar dus 12 stukken 8,8 cm middelzware flak, 18 stukken vierling (4 x 20 mm) 2 cm flak en 66 stukken van 2 cm flak.

Opdracht	2^e JaVA: Buiksloot 3 D-XXI met IIIde VerkGr Ruigenhoek 2 C-V verkenning: verkenning naar Ede/Arnhem
-----------------	---

D-XXI	212	res 2 ^e luit vl A.M. vd Vaart (c.)
D-XXI	218	res sgt vl C.Ch Steensma ¹
D-XXI	244	wmr vl W. Hateboer
C-V	639	res 1 ^e luit wrn P.F.J. Enckevort / 2 ^e luit vl. N.J. Woensdregt
C-V	592	res sgt wrn C.A. Kenemans / res sgt vl A.J.M. van Liempd

Om 4.30 uur werd door het commando luchtverdediging de opdracht gegeven voor een geëscorteerde verkenningsvlucht naar Arnhem, voor het vak van II LK. Er werd een ingewikkelde en onlogische afspraak gemaakt omtrent het samenkomen van de beide groepen vliegtuigen. De drie escortevliegtuigen zouden van Buiksloot starten om 6.25 uur. Om dezelfde tijd zouden van Ruigenhoek bij Noordwijkerhout de beide verkenningers opstijgen. In feite startte alleen de 639, omdat de 592 niet opgestart kon worden. Beiden vluchten zouden elkaar ontmoeten halverwege de route van Buiksloot naar Ruigenhoek (!) en daarna de route Utrecht – Amersfoort – Rhenen – Anhem verkennen. De D-XXI'n zagen onderweg naar Ruigenhoek echter wel de 639, maar daar zij twee toestellen verwachtten vloegen zij door naar Ruigenhoek. Bij Noordwijkerhout kregen de D-XXI'n radiotelefonisch de opdracht nu alleen de inmiddels succesvol gestartte 592 naar Arnhem te escorteren (er is ook een versie die stelt dat ze landden en door sergeant vlieger Van Liempd werden geïnformeerd – beide versies zijn te vinden in het Stafwerk van Molenaar). De vier toestellen gingen op weg, maar vlak voor de Grebbelinie kreeg de 592 weer motorproblemen. Tussen Amerongen en Elst, in het zicht van de Grebbeberg, draaiden de toestellen om en werd teruggevlogen naar Ruigenhoek, waar de 592 om 7.39 uur landde. De jagers vloegen terug naar Buiksloot.

De 639 die alleen op de verkenningmissie was gegaan omdat de D-XXI'n aan hem voorbij vloegen, werd boven de stad Utrecht zwaar beschoten door eigen troepen. Het toestel kreeg ook motorstoring in de omgeving van Elst en draaide bij Remmerden om. Op de terugweg werd tussen Driebergen en Zeist een geslaagde noodlanding gemaakt nadat de koelwatertemperatuur ernstig opliep. De waterkoeling was door

een (Hollandse) mitrailleurkogel getroffen. De vlieger en de waarnemer gingen per auto naar Zeist. Van daaruit togen zij terug naar Ruigenhoek.

¹ Een aardige anekdote ter typering van de naïeve geest van de Nederlandse samenleving tot die 10^{de} mei 1940: Reserve sergeant vlieger Carel Christiaan Steensma was KLM piloot en in civiele dienst en – net als het 2^e JaVA – gestationeerd op Schiphol. Hij was op 22 september 1935 de eerste militaire vlieger die zich met een parachute veilig stelde uit een onbestuurbaar geraakte Fokker D-XVI (waarvan de ML er daarna nog maar één bezat – deze stond op de Vlijt op 10 mei). Steensma was op de vroege morgen van 10 mei vrij van dienst – hij was niet gemobiliseerd - en lag bij de overval op Schiphol thuis in Amstelveen op bed. Opmerkelijk, daar iedere andere militair al dagen in een hoge staat van paraatheid bij zijn onderdeel aanwezig was. Maar Steensma mocht zijn civiele taak boven de militaire stellen. Steensma had als KLM oorlogsopdracht het overvliegen van de KLM DC-3 “Reiger” naar Engeland indien de vijandelijkheden zouden uitbreken. Om 7 uur kwam hij op Schiphol aan waar “zijn” DC-3 door het bombardement was beschadigd. Daar de schade aan de DC-3 enkele dagen reparatie zou vergen volgens de KLM monteurs, mocht Steensma zich van zijn KLM superieur drie dagen vrij maken voor de ML! Hij meldde zich vervolgens in zijn KLM uniform bij zijn commandant en vloog zijn eerste missie in KLM uniform. De anekdote typeert niet alleen de curieuze paraatheid, maar ook de romantiek en relativiteit waarmee men tegen een (dreigend) fenomeen als oorlog aankeek in die dagen.

Opdracht **2^e JaVA: Buiksloot 3 D-XXI’n met IIIde VerkGr Ruigenhoek 2 C-V’n verkenning: verkenning naar Ede / Arnhem (herhaling van de mislukte verkenningsoopdracht van 4.30 uur).**

D-XXI	221	res.2 ^e luit vl. H. Doppenberg (c.)
D-XXI	235	res.2 ^e luit vl J.C. Plesman
D-XXI	240	res. sgt vl A.F. Postma
C-V	619	1 ^e luit wrn B.H. Slager (c.) / res sgt vl G van Schaik
C-V	645	1 ^e luit wrn H.T. de Raaf / res sgt vl G.F. Roeloffzen

Om 9.00 uur gaf de C.Lvd opdracht tot een herhaling van de eerdere verkenningsoopdracht, die (dus) mislukte door twee gevallen van motorpech. Majoor Raland (C.III Verk Gr) sprak nu met kapitein Janssens (C.2^e JaVA) af dat de toestellen elkaar boven Buiksloot zouden treffen. Zodoende arriveerden de om 10.10 uur van Ruigenhoek vertrokken C-V’n [tien minuten later] boven Buiksloot waarop de drie jagers opstegen. Er werd een verkenning uitgevoerd langs de autoweg van Rhenen en Wageningen naar Arnhem. Opnieuw werd wonderlijk genoeg niets waargenomen door de verkenners!

Ook de spoorlijn van Arnhem naar Ede werd vrij van troepen gemeld, wat klopte. Wel werden door de waarnemers branden bij Amersfoort, Rhenen en Amerongen gemeld. De toestellen landden allen ongeschonden op hun bases even na half twaalf. Behalve de branden bij de drie genoemde plaatsen wisten de waarnemers niets op te merken in het frontgebied wat was te relateren aan de aanwezigheid of bewegingen van de vijand. Dit onverklaarbare magere resultaat van deze “verkenningsvlucht” vraagt om een nadere beschouwing.

Het uiteindelijk bescheiden resultaat van de verkenningsvlucht is uiterst merkwaardig te noemen – althans als we de missieroute die in de officiële rapportage staat beschouwen. Op het moment van de verkenning (ergens tussen 10.40 en 11.20 uur waren de toestellen boven of in de buurt van de Nude) was immers de strijd om de voorpostenstrook volop aan de gang. De *SS Standarte “Der Fuhrer”* was al vanaf 9.30 uur in vol contact met de 400 Nederlandse verdedigers in de voorpostenstrook (en dit contact zou vrijwel onverminderd voortduren tot ongeveer 16.00 uur). De *Standarte* ontplooidde zich in de Nude in een opstelling waarbij twee bataljons (I en III) naast elkaar optrokken met een derde in reserve

erachter, hier en daar direct ondersteund door artillerievuur. Bovendien werd Duits artillerievuur gegeven op de Grebbeberg en Rhenen en schoot de Nederlandse artillerie op Wageningen en omgeving. Het is heel slecht verklaarbaar – zo niet onverklaarbaar – dat indien de beide verkenners daadwerkelijk boven de Nude (of juist ten noord daarvan) de hen bevolen verkenning hebben uitgevoerd dat zij niets van de strijd zouden hebben waargenomen. Uit de korte verkenning-rapportage “branden bij Rhenen” zou men echter wel eens kunnen concluderen dat er geen sprake is geweest van daadwerkelijke *nabijverkenning*. De vliegers zijn vermoedelijk niet eens echt in de buurt van Rhenen geweest. Voor die bewering zijn meerdere verklaringen te geven.

Allereerst het hierboven beschreven feit dat de vliegers wel erg onvolledig rapporteerden als ze daadwerkelijk boven de Nude zouden hebben gevlogen (immers – het rapport stelt dat de kunstweg Rhenen – Wageningen – Arnhem is verkend) en niets van de felle strijd zouden hebben waargenomen. Dat is eigenlijk ondenkbaar. Ten tweede het feit dat naast Rhenen ook Wageningen (bijvoorbeeld de Hervormde Kerk) flink in brand stond wat, boven de Nude vliegend, ontegenzeggelijk moet zijn opgevallen. Ten derde, het feit dat geen van de verslagen van Nederlandse militairen in de voorposten ook maar enige melding maakt van een vliegtuig boven de loopgraven rond die tijd, laat staan dus de passage van vijf Hollandse toestellen. Vermoedelijk zijn de toestellen dus een flink stuk noordelijk van Rhenen overgevlogen, en waarschijnlijk op zeer beperkte hoogte waardoor ook slechts een bescheiden dieptewaarneming mogelijk was. De verkenning van de autoweg Rhenen – Wageningen heeft vrijwel zeker niet plaatsgevonden, een verkenning van de oostelijker gelegen kunstweg Wageningen – Arnhem vermoedelijk ook niet. Daarover reed in die morgen van 11 mei immers het gros van de Duitse 207^{de} divisie, met zijn 17.000 man, voortuigen, paarden en artillerie. Uit alles blijkt dat een daadwerkelijke nabijverkenning van de kunstwegen van Rhenen naar Arnhem zo goed als zeker niet aan de orde is geweest.

De gemelde branden bij Amersfoort en Rhenen in het rapport zijn natuurlijk verklaarbaar uit het feit dat het hier stellinggebied aan het front betrof, waarbij bekend is dat er al heel wat artilleristische activiteit was geweest. De gemelde brand bij Amerongen is wat lastiger te verklaren, maar een mogelijke verklaring ligt in de buurt van Amerongen. Ter hoogte van Eck en Wiel, aan de zuidelijke oever van de Neder Rijn bij Amerongen, lag al sinds 10 mei een Nederlandse pontonbrug over de Rijn. Wellicht dat daar een door Duitsers aangevallen doel brandde of dat een vliegtuig was neergehaald in de omgeving van de brug (77 en 78 Peloton Luchtdoel Mitrailleurs). Een dergelijke crash is overigens niet bevestigd in de Stafwerken, noch in enige andere rapportage over vernietigde Duitse toestellen. Duitse aanvallen met vliegtuigen vielen vrijwel alle brugslagen ten deel. Dit is overigens op zich verklaarbaar uit het feit dat rivieren vanuit navigatie oogpunt veel werden gebruikt voor orientatie (“landmark”) door piloten, en dat daardoor de bruggen vaak in beeld kwamen. In het bijzonder de jachtvliegtuigen vielen op de terugweg naar Duitsland nogal eens Nederlandse troepen aan met hun boordwapens. Overigens zijn de bruggen en pontons op zichzelf ook tactisch voorname doelen, en kunnen ze ook als zelfstandig aanvals- of patrouilledoel van Duitse vliegtuigen hebben gegolden.

Opdracht	Ie VerkGr Middenmeer 1 x C-V: verkenning front Amersfoort / Apeldoorn
-----------------	--

C-V	612	wmr vl A.F.W. van der Meulen / res. 2 ^e luit wrn J.J. Frenkel
-----	-----	--

Om 14.00 uur werd door C.IV LK een aanvraag voor een luchtverkenning neergelegd bij de C.-I VerkGr (majoor Van der Zanden). Deze gaf opdracht om met de C-V 612 deze verkenning uit te voeren. Letterlijk verzocht de C.IV LK:

“Verken eventuele troepenconcentratie in de onmiddellijke omgeving van en in Apeldoorn”

Er werd om 15.10 uur vertrokken vanuit Middenmeer. De waarnemer 2^e luitenant Frenkel werd tijdens de briefing geïnstrueerd zijn bevindingen al tijdens de vlucht naar de grondbasis te telegraferen. Via de route Hoorn – Amersfoort – Voorthuizen – Garderen – Apeldoorn (en omgeving tussen 15.45 en 15.49) werd de verkenning uitgevoerd. Nergens werd enige vijandelijke activiteit waargenomen. Als zeer opvallend werd gemeld dat de straten van (het al bezette) Apeldoorn zo uitgestorven leken. Om 16.30 uur landde de C-V weer op Middenmeer.

Op zich is het niet waarnemen van vijand op de gevlogen route niet zo'n opzienbarend resultaat. Er werd immers nogal noordelijk gevlogen. De Duitsers zouden vooral zuid van Apeldoorn oprukken (en hadden om 13.20 Radio Kootwijk al in handen). Wat wel een opvallend detail is, als men een eenzame verkenners zo'n groot gebied laat afzoeken, dat een toestel (dat tenminste drieënehalf uur kan vliegen op een volle tank) binnen anderhalf uur weer aan de grond staat, waarbij ook nog eens ruim een uur van die vlucht opging aan de aan- en afvliegroute van en naar het doelgebied. Kortom – het verkenningstoestel vloog maar circa 15-20 minuten boven het zeer grote doelgebied (Amersfoort – Apeldoorn). Sterker, het uiteindelijke einddoel, de omgeving van Apeldoorn en de stad zelf, werd maar vijf minuten bezocht. Kortom – een ronde boven de stad werd gevlogen en men vertrok weer naar huis. Boven de stad – zeggen wij – want het bevel van de C.Lvd tot deze verkenning werd (blijkbaar) in die zin uitgevoerd, dat “in de omgeving van” vervallen leek. Immers – nog geen vijf kilometer zuidoostelijk van Apeldoorn was al sinds de vroege ochtend van 11 mei een middelzware Duitse noodbrug over het Apeldoorns Kanaal geslagen, vlak onder Lieren. Hierover trokken de eenheden van de 227.ID op dat moment. De brug werd wederom niet opgemerkt; de Duitse troepen evenmin!

Op een redelijke verkenningshoogte vliegend (visuele – niet fotografische – gebiedsverkenning op een lagere hoogte dan 1,000 voet is onpraktisch; voor objectverkenning is lagere hoogte uiteraard aanbevolen) had men ten zuidoosten van de stad Apeldoorn vliegend al snel de brugslag moeten waarnemen. De waarnemer (als commandant van een verkenningsvliegtuig) leek echter niet voor een dergelijke koers te hebben gekozen en de straten van Apeldoorn interessanter te hebben gevonden. De Duitse noodbrug over het Apeldoorns Kanaal werd – voor de tweede keer binnen 12 uur – niet waargenomen.

De korte vlucht boven Apeldoorn leek dus een verre van efficiënt gebruik van het uithoudingsvermogen van de Fokker C-V. Daarnaast kan een luchtverkenning van zo'n korte duur, waarbij een uitgebreid doelgebied slecht eenmaal werd overvlogen, vrijwel geen enkel militair verkennend doel voldoende hebben gediend. Immers – de enige waarnemer aan boord kon maar een kant uitkijken en moest daarbij ook nog eens “overboord” loeren. De piloot moest niet alleen op de koers en het vliegtuig

letten, maar ook op eventueel vijandelijke toestellen. De kans is aanwezig dat uit angst voor aanvallers de waarnemer ook meer dan noodzakelijk vooral mee uitkeek naar vijandelijke toestellen in plaats van de vijand op de grond. Een degelijk verkenningsresultaat van een enkele “fly by” was dan dus eigenlijk ook niet te verwachten. Het was daarom niet verwonderlijk dat men (wederom) geen vijand waarnam in een door de vijand wel degelijk bezet gebied. In dit gebied immers waren delen van de 227.ID en de *SS Leibstandarte Adolf Hitler* aan het opmarcheren. Bij elkaar een slordige 25.000 man troepen, met al hun voertuigen, paarden en overige materieel ...

De opdracht tot deze luchtverkenning zou overigens in het verlengde hebben kunnen liggen van het feit dat 1RH (Regiment Huzaren) de vijand in de vroege middag van 11 mei al in de buurt van Apeldoorn had verkend. Sterker – een huzaren motorpatrouille wist in de middag zelfs in Apeldoorn, dat al bezet was door de vijand, door te dringen. 3-1 RH had een flinke patrouille naar het Apeldoorns Kanaal gestuurd. De pantserwagens M.38 van het 2^e Peloton van het 2^e Eskadron Pantserwagens en een aantal huzaren motorrijders kwamen tot aan het Apeldoorns Kanaal, net ten noorden van Apeldoorn. Hier kon men niet verder, en individueel werden verkenningen voortgezet. Een motorspan (o.l.v. wachtmeester B.J. Rossen) kwam daarbij op de Markt in Apeldoorn terecht, waarbij het zelfs tussen niet oplettende Duitse militairen door reed, die de motorhuzaren kennelijk voor eigen Kradschützen namen. Hierbij werd hen door burgers al medegedeeld dat de Duitsers ten zuiden van de stad een noodbrug over het kanaal hadden geslagen.

Bij Barneveld en Voorthuizen kwam men die late middag ook in vuurcontact met de vijand. In het bijzonder het feit dat men bij Voorthuizen (aan de kunstweg Apeldoorn – Amersfoort) rond 18.00 uur in aanraking kwam met het versterkte 3^{de} Bataljon van de *SS Leibstandarte “Adolf Hitler”* toont aan dat de luchtverkenning van het gebied tussen Amersfoort en Apeldoorn twee uur daarvoor bepaald niet grondig geschiedde.

10.3 11 mei – Het Stafwerk van Nierstrasz

Het Stafwerk (Hoofddeel III/deel 3, blz 55), dat heel kort de activiteiten van de ML in en voor de vakken van II en IV LK behandelt, is ten aanzien van de ML acties bijzonder inaccuraat. Op vrijwel alle hierin gemelde feiten valt een correctie te maken. We zullen dat nalaten omdat het niet beantwoordt aan het doel van deze studie.

10.4 12 mei 1940

Opdracht	2^e JaVA: Buiksloot 3 D-XXI'n met IIIde VerkGr Ruigenhoek 2 C-V verkenning: verkenning richting Arnhem.	
-----------------	--	--

D-XXI	240	res 2 ^e luit vl J Tuininga (c.)
D-XXI	224	res sgt vl B de Geus
D-XXI	218	res sgt vl C.Ch. Steensma
C-V	631	res 1 ^e luit R.E. van Duyl Schultz (c) / wmr vl W.P. Smits
C-V	645	res 1 ^e luit wrn J.H. Ritsma / res. sgt vl P. Talens

Omstreeks 4.00 in de vroege morgen van 12 mei werd te Ruigenhoek van de C.Lvd de waarschuwing ontvangen dat spoedig opdracht tot een verkenning richting Arnhem moest worden verwacht en dat daartoe twee C-V'n met bemanning gereed

moesten worden gemaakt. Om 4.05 ontving de C.1^e JaVA dezelfde mededeling voor zes jagers, waarvan er drie voor de vlucht naar Arnhem waren bedoeld. Spoedig kwam de opdracht daarna door. Het eskader moest een verkenning uitvoeren in de richting Arnhem – Westervoort.

Om 5.05 vertrokken de beide C-V'n vanuit Ruigenhoek naar Buiksloot, waar de jagers om 5.12 uur opstegen. De exacte route van het escadrille wordt in het Stafwerk van Molenaar onzorgvuldig weergegeven ¹.

¹ Wij plaatsen deze kritische kanttekening om de volgende reden. Het Stafwerk van Molenaar is zodanig opgebouwd dat per eenheid (wat toen nog Vliegtuig Afdeling heette) verslag wordt gedaan van de verrichtingen. Zo worden escortevluchten, of vluchten met meer dan een type toestel, telkens onder tenminste twee hoofdstukken beschouwd. Molenaar is echter bij dergelijke gescheiden hoofdstukken – welke feitelijk dus verhalen over een en dezelfde vlucht – niet altijd consistent geweest in zijn verslag. Ook bij deze vlucht is dat het geval.

Het Stafwerk vermeldt bij de missiebeschrijving van de jagers dat bij Ede de toestellen in een luchtgevecht geraakten waarbij de vijand dit al spoedig zou hebben afgebroken! Deze melding komt de auteur als een uiterst ongeloofwaardige mededeling over, aangezien het eskader slechts uit drie fitte jagers bestond en twee zeer kwetsbare verkenners. Maar niet alleen om deze reden is het beschreven treffen met Duitse jagers ongeloofwaardig. Vermoedelijk vloog men ook bijzonder laag – zoals al vanaf de eerste dag de gewoonte was. Aangezien de vijand vrijwel consequent in Staffelverbanden of Schwarmverband (twee Rotten, vier toestellen) opereerden en waarschijnlijk op een voor een aanval veel gunstiger hoogte vloog – komt het hele beschreven voorval van een vluchtende vijand als uiterst ongeloofwaardig over. Een mogelijkheid zou kunnen zijn dat de vijandelijke jagers geen munitie of brandstof meer hadden. Na de beschrijving van dit voorval wordt het verslag in het Stafwerk pas echt merkwaardig.

Bladzijde 416 (stafwerk Molenaar – deel I) beschrijft de route van de beide (vanaf Buiksloot geëscorteerde) verkenners als vliegende via Veenendaal naar Arnhem, en vandaar naar Westervoort. Er werd geen vijandelijke militair waargenomen (wat op zich dus de wenkbrauwen doet rijzen)! Op bladzijde 190 (de jagers) wordt gevlogen van Ede naar Westervoort. Een andere route dus dan die via Veenendaal! Maar echt bijzonder is het feit dat het Stafwerk dus meldt dat “men” eerst in gevecht raakte bij Ede met Duitse toestellen maar dat na de vlucht “*de beide andere vliegers meldden, dat zij tussen Arnhem en Deventer één Duitse verkenners hadden waargenomen*”. Deze beide piloten (er wordt verwezen naar De Geus en Tuininga) meldden dus niets van een luchtgevecht! De beide C-V bemanningen trouwens ook niet – daar wordt alleen gesproken over grondvuur van eigen troepen bij Veenendaal en beschieting door Duitse flak bij Westervoort. Daarbij wordt de 631 pittig geraakt in de linker ondervleugel.

Het Stafwerk van Nierstrasz stelt (Hoofddeel III / deel 3, blz 70) ten aanzien van deze vlucht dat de vliegers bij Ede geen waarnemingen konden doen vanwege een Duits luchtoverwicht. Dit klinkt een stuk plausibeler. Uiterst merkwaardig (of moedig) is dat de vliegers blijkbaar wel het lef hadden om door te vliegen richting doelgebied, ondanks dit (schijnbaar) overduidelijke vijandelijke luchtoverwicht! Over de beschrijvingen in de diverse stafwerken kan ten aanzien van deze vlucht worden opgemerkt dat men niet erg zorgvuldig en kritisch de pen heeft gehanteerd.

Los dus van het feit dat de verslaglegging uiterst warrig is, is het waargenomen resultaat van de vlucht ook nu weer uiterst summier. In dit geval echter zal de

activiteit op de grond, gezien het vroege uur, nog beperkt zijn geweest. In elk geval waren wel beschietingen van de Grebbeberg in gang.

Over Loenen (Veluwe) richting het Gooi terugvliegend, werd door de C-Vn om 6.05 weer op Buiksloot geland. De vlieger van de D-XXI no. 218 sgt vlieger Steensma had de wielen tijdens de vlucht geblokkeerd tegen het meedraaien. Hij vergat voor de landing het blokkeringmechanisme uit te schakelen en landde zodoende met geblokkeerde wielen op Buiksloot. Zijn toestel sloeg over de kop en bleek niet te kunnen worden hersteld tijdens de meidagen. Steensma – inmiddels wel in militair uniform gestoken – werd met licht verwondingen opgenomen in een ziekenhuis. Een schaars vliegtuig was helaas door een menselijke fout verloren gegaan.

Wonder boven wonder had de verkenningsvlucht boven vijandelijk gebied wederom alleen maar de mededeling opgeleverd dat de vijand nergens (op de grond) te bekennen was. Hoe anders was de werkelijkheid ...

Opdracht	Ie VerkGr Middenmeer 1 x C-X: verkenning front Amersfoort / Apeldoorn
-----------------	--

C-X	719	sgt vl J.G. Noest / res. kapt wrn H.F.J. Harcksen
-----	-----	---

Om 6.45 uur ontving de C.Ie VerkGr via de C.2LvR de aanvraag van de C.IV LK voor een verkenning van eventuele brugslag over de IJssel in het legerkorpsvak, en vaststelling van al dan niet oprukken van vijandelijke (pantser)troepen binnen het vak (in feite een herhaling van de eerste vlucht van 11 mei).

Om 7.10 uur werd door de C-X gestart van Middenmeer. De gevolgde route leidde via Amersfoort – Voorthuizen – Apeldoorn naar Deventer. Via Harderwijk vloog het toestel terug naar Amersfoort. Er werden geen waarnemingen gedaan behalve acht brandende huizen net noordoosten van Amersfoort. Er werden ook geen troepen waargenomen en geen brugslag gezien. Het rapport werd per berichtenkoker bij de C.IV LK ten Huis ter Heide gedropt om 9.00 uur. Rond 9.15 keerde de C-X terug op Middenmeer.

De waargenomen brandende huizen net ten noordoosten van Amersfoort zijn wellicht te verklaren als de mogelijke gevolgen van de aanraking die 4-1 RH (onder reserve ritmeester A.L.F.J. de Vries) vlakbij Hoevelaken (noordoostelijk van Amersfoort) met vijf Duitse pantserwagens had. De huzaren ontbeerden antitank geschut maar hadden wel een sectie zware machinegeweren ter beschikking. Een kort maar hevig vuurgevecht van ongeveer een kwartier vond rond 6.00 uur plaats, waarna de schijnbaar overblufte Duitsers terugtrokken op Terschuur. Wellicht zijn door deze gevechten huizen in brand geraakt. Anderzijds kan dit ook zijn ontstaan door artilleriebeschietingen of Duitse schootsveldruiming.

Het Stafwerk van Nierstrasz (Hoofddeel III / deel 3, blz 71) meldt ook hier weer een afwijking op het werk van Molenaar. Nierstrasz geeft een afwijkende vliegroute (Amersfoort – Apeldoorn – Deventer – Zwolle – Elburg – Harderwijk) en heeft daarin vermoedelijk gelijk. De opdracht was immers om brugslag over de IJssel te verkennen. Nierstrasz stelt dat de piloot (denkelijk in feite de waarnemer) meldde dat de bruggen bij Zwolle (en vermoedelijk Kampen) waren gesprongen, maar dat de brug bij Deventer nog heel was. Dit laatste was dan een onjuiste waarneming van de “piloot”. Deze brug was immers al even na 7 uur (op 10 mei) door de Nederlandse verdedigers opgeblazen. Is dit een indicatie dat de vlieger veel te hoog vloog, en

hierdoor (bij gebrek aan “hoek”) de opgeblazen sectie van deze grote brug niet herkende? Of zou het zo zijn dat hij Deventer en (het iets zuidelijker gelegen Zutphen) door elkaar heeft gehaald? Hier werd immers van een noodbrug gebruik gemaakt door de Duitsers. Het Stafwerk van Nierstarsz is bij deze vlucht opvallend meer informatief dan het werk van Molenaar.

Het is überhaupt een typische kwestie dat op 12 mei een opdracht werd gegeven om brugslag over de IJssel te verkennen. Er was immers al twee dagen bekend dat er over de IJssel werd getrokken door de Duitsers, want men had al over de gehele Grebbelinie voeling met de tegenstander – zij het hier en daar (noordelijk met name) slechts sporadisch. Daarnaast de vraag – wat wilde men met de kennis van die brugslag eigenlijk doen? Een reden om de bruggen aan te vallen had men natuurlijk allang, maar de middelen ontbraken voor zo’n aanval, en dat was natuurlijk ook bekend. Waarom dan schaarse middelen inzetten om de vijand zo diep in bezet gebied te verkennen, terwijl in de directe frontzone nog zoveel onzekerheid is over sterkte, manoeuvres en samenstelling van die vijand? Wederom een kwestie die de wenkbrauwen doet fronsen.

Opdracht	4^e JaVA Schiphol: 3 G-1'n op grondsteun missie naar Grebbeberg.	
-----------------	---	--

G-1A	325	res. 1 ^e luit vl. T.H. Leegstra (c.) / staartschutter dpl. Sgt. W.P. Wesly
G-1A	303	res. 1 ^e luit vl. A van Oorschot / dpl. Sgt. M.W. Sonneveld
G-1A	322	res. sgt vl. H. Hartkoren / dpl sgt P.J. Lok

De OLZ gaf naar aanleiding van de ernst van de situatie bij de Grebbeberg aan de C.Lvd opdracht met alle mogelijke middelen onmiddellijk grondsteun te geven aan de troepen bij Rhenen (zie ook de beschrijving bij de volgende vlucht). Het is niet duidelijk of de OLZ op het moment van het gegeven bevel wetenschap droeg van het feit dat de frontlijn beslissend was doorbroken, en dat de Duitse troepen zich al tussen frontlijn en stoplijn (binnen de hoofdweerstand) bevonden. De CV kreeg om 15.15 uur de melding van C.-II.LK dat de frontlijn op de Grebbeberg was doorbroken – de kans dat dit bij het AHK al onmiddellijk bekend werd gemaakt is wel groot, maar niet zeker (men kan bv. op bevestiging hebben gewacht). Wel is duidelijk dat ook op het AHK de ernst van de situatie bij de Grebbeberg werd ingezien, zij het dat er toch weer een uur verliep tussen de melding aan het commando Veldleger en een eerste bevel tot luchtsteun.

Het bevel dat om 16.15 uur op Schiphol bij de detachementcommandant op het bureau kwam, en wat afkomstig was van de C.1LvR, luidde als volgt:

“Toestand op de Grebbeberg ernstig; voor morele ondersteuning van de eigen troepen is het noodzakelijk aanvallen te doen op de westrand van Wageningen. Indien nodig kan op het vliegpark Soesterberg worden geland.”

Slechts drie toestellen stonden gereed. Onmiddellijk werden ze afgetankt, van munitie voorzien en de motoren warmgedraaid. Om 16.45 startte het escadrille vanaf Schiphol. Rond 17.10 uur vielen de toestellen 10 minuten tot een kwartier lang ¹ de Duitse stellingen rondom Wageningen aan. Ze beschoten troepenverbanden en colonnes. De vliegtuigen werden hevig beschoten door de Duitsers tijdens deze beschietingen.

Om 17.45 uur werd er door de drie jachtkruisers geland op Soesterberg. Alle drie de toestellen waren beschadigd tijdens de missie. Brandstoftanks (de G-1 en D-XXI hadden geen rubberen, zelfdichtende tanks) en olieleidingen waren doorschoten of

beschadigd. Het toestel van de luitenant Leegstra was tijdens de vlucht zo beschadigd dat deze zijn cockpitdak (canope) afwierp tijdens de vlucht omdat de bemanning dreigde te stikken door de giftige dampen in de cockpit van ontsnapte vloeistoffen uit de beschadigde leidingen. De 325 werd aldaar afgeschreven voor verdere vluchten. Desondanks was deze 325 de G-1 met uiteindelijk de meeste oorlogsvluchten van alle toestellen van de ML. Het toestel vloog maar liefst zeven missies, waarvan alleen al vijf op zondag 12 mei.

1 De duur van de grondaanvallen wordt in het Stafwerk omschreven als 10-15 minuten. Dit komt auteur als erg lang voor. Het is vrijwel zeker dat enkele salvo's op geïdentificeerde doelen werden gegeven en dat men daarna weer vertrok. Men diende immers ook munitie voor de terugweg te bewaren.

Er is ook een mogelijkheid dat de 325 zo zwaar beschadigd raakte door een gevecht met een vijandelijk vliegtuig. Er wordt namelijk in een Duits rapport ² melding gemaakt van een luchtoverwinning op een Fokker G-1 op 12 mei bij Soesterberg. In het logboek (Kriegstagebuch of oorlogsdagboek) van het staf-squadron van Jagdgeschwader 51 [Stab/JG51 – bestond maar uit 3 vliegklare toestellen op 10 mei] werd gemeld dat de Geschwaderkommodore (Groepscommandant) Oberst (kolonel) Theo Osterkamp ³ met zijn Bf-109E een Fokker G-1 neer zou hebben gehaald bij Soesterberg. Er is op 12 mei echter vrijwel zeker geen G-1 neergeschoten bij Soesterberg, maar wellicht dat het afgooien van de kap door de 325 werd gezien als het verlaten van het vliegtuig door de vlieger. Het kan ook zijn dat er daadwerkelijk een luchtgevecht plaatsvond tussen een Duitse en een Nederlandse jager, maar dat dit niet als zodanig in de Nederlandse boeken terecht is gekomen [hoewel het wel elders is bevestigd; zie onder]. De Duitser heeft een overwinning geclaimd en gekregen. Maar zou hij dit – zo'n hoge officier – gedaan hebben zonder de aanleiding van tenminste een luchtgevecht? Dat is onwaarschijnlijk. Er is maar één Nederlandse inzet van de G-1 richting Grebbeberg geweest op 12 mei en alleen die G-1 missie is geëindigd met een landing op Soesterberg, waaronder het verhaal van de afgeworpen koepel en de zware schade aan de 325. Daarvoor en daarna zou geen G-1 meer op Soesterberg landen. Er lijkt dus wel een waarschijnlijk verband te bestaan tussen de Duitse melding en de aanwezigheid van de Nederlandse G-1'n.

2 Bron: Oberkommando der Luftwaffe, "Feindliche verlusten" – Geschützfilmregister / Übersicht über bisher anerkannte Abschüsse / Staffel Kriegstagebücher. Deze lijst – die door de geallieerden en diverse historici kritisch is bekeken en gefilterd – bevat een vrij grove opsomming van de geclaimde Duitse luchtoverwinningen tussen september 1939 en juli 1940. De meest betrouwbare gegevens komen van de films uit de geschutscamera's die bij sommige eenheden in gebruik waren. De meeste gegevens echter komen uit de oorlogsdagboeken van de eenheden en zijn onbetrouwbaar.

3 Theo Osterkamp [1892-1975] was een aas uit de Eerste Wereldoorlog [32 overwinningen]. Hij was gedurende het interbellum een van de vaders van de Luftwaffe, en leidde lange tijd de jachtvliegtuigschool. In 1939 werd hij commandant [Oberst] van de JG51. Tijdens de Westfeldzug kreeg hij vier luchtoverwinningen toegewezen [w.o. de G-1 op 12 mei]. In augustus 1940 kreeg hij het Ritterkreuz en werd bevorderd tot *Generalmajor der Luftwaffe*. Hij kreeg later een aantal commando's en hoge stafposities als *Generalleutnant der Luftwaffe*, en werd tenslotte inspecteur van de Luftwaffe grondorganisatie [*Luftwaffe Boden Organisation*]. In December 1944 werd hij op non-actief gesteld omdat zijn superieuren ontevreden waren over zijn prestaties. Hoewel de Gestapo hem een zware tijd bezorgde overleefde Osterkamp de oorlog en overleed in 1975.

Er is echter een andere aanwijzing dat er mogelijk wel degelijk sprake was van een luchtgevecht en niet van een noodlanding door opgelopen schade bij Duits grondvuur rondom Wageningen. En die aanwijzing komt van de Staf van het

Veldleger, en bereikte de Staf waarschijnlijk via Schiphol zelf. Men diende immers het resultaat van de missies aan aanvrager te melden:

Mededeeling van Sectie I-5 Hoofdkwartier Veldleger:

Eigen vliegtuigen hebben groote troepen concentraties waargenomen West van Rhenen. Ontstellend zichtbaar. Gevraagd bombardement te 4.30 uur uitgevoerd. Ligging vermoedelijk goed. Batterij op aangegeven plaats ontdekt. D 21 en G I hebben grondaanvallen verricht. D 21 bij Wageningen, G I tusschen Wageningen en Rhenen. Te Wageningen veel troepen. Een G I afgeschoten door Messerschmidt. Een C X vermist. Op last Opperbevelhebber Land- en Zeemacht (O.L.Z.) vandaag rust voor 2 Luchtvaart Regiment (Lv.R.) wegens reorganisatie. Nog geen hulp van Engelsche vliegtuigen.

(Opmerking: Deze luchtactie was den vorigen dag reeds aangevraagd ter ondersteuning van den tegenaanval, die volgens bevel van Commandant IVe Divisie te 4.30 uur uit de gereedstelling voorwaarts zou gaan. De groote troepen concentratie West van Rhenen was in werkelijkheid opstelling van treinvoertuigen van infanterie en artillerie waarvoor de Commandanten verzuimd hadden vliegerdekking te zoeken. Er waren echter ook terugwijkende infanterie afdeelingen bij.)

Deze mededeling werd gedaan op 13 mei, en behandelt de missies van 13 mei, maar desondanks is het opvallend dat een G-1 gemeld wordt die door een Messerschmitt zou zijn neergeschoten. Op 13 mei vliegen inderdaad twee G-1's een onafhankelijke missie naar de Grebbeberg, waarbij zij op de terugweg in aanraking komen met de Luftwaffe. Daarbij wordt echter geen G-1 neergeschoten [wel een neergeschoten Bf-109 geclaimd!], want beiden landden beschadigd maar veilig op Bergen. Er lijkt dus eerder sprake van een verwijzing naar [bijvoorbeeld] de 325 die op 12 mei vermeend in aanraking kwam met de Luftwaffe bij Soesterberg. De mededeling bevat overigens nog een onverklaarbare component, en dat is de vermissing van een C.X. Er is echter geen enkele C.X bij een missie naar de Grebbelinie verloren gegaan; wel een tweetal C.V'n. Kortom, de mededeling is slechts een aanwijzing dat de claim van de Duitse Oberst Theo Osterkamp terecht zou zijn. Maar wel een aanwijzing die enig recht lijkt te doen aan deze claim. Er worden namelijk op de Duitse *Feindliche Abschusse* lijst geen andere G-1 geclaimd op 12 en 13 mei [èn geen Nederlandse G-1 neergeschoten gerapporteerd in deze sector door de Nederlanders zelf, behalve in het Veldleger bericht hierboven], en de locatie Soesterberg is ook geen toeval. Feit is echter dat de 325 een noodlanding maakte, en hoewel het toestel op dat moment werd afgeschreven, er technisch gesproken geen sprake was van "neerschieten" van een G-1. Het enige curieuze element dat dus niet kan worden bevestigd is of de 325 nu zo beschadigd raakte door Duits grondvuur bij Wageningen, of beschieting door de Bf-109 van Osterkamp. Die vraag kan auteur dus niet met zekerheid beantwoorden. De in 2011 op instigatie van auteur door het Veteranen Instituut op de kwestie bevraagde veteraan Lok wist zich van een luchtgevecht niets te herinneren. Het is dus een groot raadsel wat zich heeft afgespeeld. Tot zover deze kwestie.

De vlieger van de 325, Leegstra, is het die 20 minuten later alweer opsteeg van Soesterberg, met de snel provisorisch herstelde 322, en terugvloog naar Schiphol. Zijn boordschutter / marconist Wesly was licht verwond aan de hand tijdens de Grebbemissie, waarschijnlijk door een mitrailleurkogel.

Opdracht	2^e JaVA: Buiksloot 3 (2) D-XVII'n en I VerkGr Ruigenhoek 4 C-V'n en 1 C-X: bombarderen van artillerie bij Wageningen en verkenning naar Grebbestelling	
-----------------	--	--

D-XVII	210	res.2 ^e luit vl. J.C.P. Stuy, (c.)
D-XVII	205	res sgt vl. B.C. Moerkoert
D-XVII	209	res. 2 ^e luit vl J.L. Plesman
C-V	612	2 ^e luit wrn J. van Meel (c.) / res 1 ^e luit vl H.C. Heideman
C-V	594	res 2 ^e luit wrn J.P. Honig / sgt vl P. van Coevorden
C-V	646	res 2 ^e luit wrn J.J. Frenkel / res sgt vl J. Klinkhamer
C-V	650	res 1 ^e luit wrn Donkersloot / sgt vl J. Zuger
C-X	719	res 2 ^e luit wrn Hoog / sgt majoor vl A.B. de Vos

De OLZ maakte capaciteit vrij voor de ondersteuning van de troepen bij de Grebbelinie. Al voor andere missies geboekte toestellen en piloten kwamen daardoor vrij voor een missie naar de Grebbeberg waarbij door middel van beschieting en bombardement van de Duitsers, tactische luchtsteun moest worden verleend. Om 16.05 uur ontving de C.I VerkGr van de C.Lvd het volgende bevel:

“Bombardeer en mitrailleur met alle beschikbare materiaal de westrand van Wageningen; bescherming door drie D-XVII'n.”

Aan dit alles ging een interessante anekdote vooraf. Een anekdote die ons waarschijnlijk bekend werd omdat de [latere] auteur van het Stafwerk over de luchtverdediging er zelf een hoofdrol in speelde.

De CV [Commandant Veldleger] werd in de loop van de 12^e mei duidelijk dat de toestand aan de Grebbelinie bij Rhenen zorgwekkend was geworden (zoals al bij de G-1 vlucht van 12 mei werd opgemerkt). De voorposten waren op 11 mei al teruggetrokken. De linie zelf werd zwaar bestookt. De CV vroeg de C.-2LvR (lt kol J.H. Sar) om een vlucht te plannen waarbij door gebruik van scherfbommen (de Fokker C-V kon per toestel 16 scherfbommen van 8 kg meenemen – gedurende de meidagen werd volgens opgave bij de Grebbeberg alleen met bommen van 4x25 kg en 8x50 kg gewerkt voor respectievelijk de C-V en de C-X) tegen de vijandelijke grondformaties, verlichting van de druk op de Nederlandse linie zou worden verkregen. Er was echter bij de C.2LvR geen goed beeld van de situatie ter plekke. Aldus liet hij zijn kapitein-toegevoegd F.J. Molenaar [schrijver van het latere Stafwerk over de luchtverdediging in de meidagen van 1940] contact opnemen met de staf van de IVde divisie. Omstreeks 12.10 uur werd door de staf van de IVde Divisie contact opgenomen met kapitein Molenaar en gemeld dat de frontlijn nog intact was (wat klopte met de werkelijkheid) en dat de vijand zich gemiddeld op 300 meter voor die frontlijn bevond (wat ongeveer wel klopte). Vermoedelijk was de contactman en opdrachtgever bij de staf van de IVde Divisie waarover het Stafwerk spreekt de chef-staf kapitein G.J. Le Fèvre de Montigny. In elk geval is het de chef-staf die Molenaar verzocht zo mogelijk één (liefst meer) bombardement(en) te laten uitvoeren in het vak voor de Grebbeberg, dat door de Noordelijke Rijnrijdijk en de kunstweg Rhenen-Arnhem werd begrensd. In gewoon Nederlands – het gebied voor (oost van) de bastions en het Hoornwerk; de toegang tot de Grebbeberg diende te worden aangevallen. Dat was op dat moment een bijzonder logische en juiste aanvraag van de chef-staf. We mogen misschien wel zeggen, opvallend accuraat.

Immers – om 12.40 uur Nederlandse tijd zouden de Duitsers hun aanval op de toegang van de Grebbeberg aldaar inzetten.

Hoe accuraat de chef-staf van de IVde Divisie ook was, de commandant van de Veldleger luchtmacht component (2 LvR) moest eerst gaan lobbyen voor jagerbescherming. Dat duurde (blijkbaar) even. Tijdens de zoektocht voor jagerescorte werd om 15.40 uur (!) aan hem het bevel kenbaar gemaakt dat de OLZ alle luchtstrijdkrachten weer onder zich had genomen en dat deze primair zouden dienen voor de verdediging van het hart des lands ... Dat dit bevel een uitvloeisel was van een al op 10 mei gegeven telexbevel en dit dus kennelijk pas op 12 mei kenbaar werd gemaakt aan de hoogste militairen in ons veldleger is een raadsel. Behandeling van die zaak is echter geen onderwerp voor deze studie. De finale besluitvorming voor inzet van de ML lag nu bij de C.Lvd [hoewel het juist de OLZ was die vaak persoonlijk aanwijzingen gaf], en deze gaf in de middag van 12 mei prioriteit aan luchtsteun bij de strategisch volkomen onbetekenende Wonsstelling in Friesland! Onbetekenend, omdat die (veredelde) opvangstelling nooit bedoeld was als hoofdweerstand en daarom geen inzet van schaarse middelen mocht vereisen.

Gelukkig greep de OLZ in, maar hoeveel kostbare tijd had men inmiddels verloren? Om 12.10 uur werd door de chef-staf van de IVde Divisie een zeer accuraat verzoek tot onmiddellijke tactische luchtsteun neergelegd bij de legerluchtmacht. Als er direct aan het verzoek was voldaan was men wellicht inderdaad nog net op tijd geweest met luchtsteun te geven aan de verdediging van de frontlijn aldaar. In ieder geval zou men Duitse troepen in de aanval hebben getroffen. Nu, zo laat in de middag, zou de luchtsteun – althans voor de zo voorname frontlijn van de Grebbelinie – als mosterd na de maaltijd komen ...

De hier besproken missie is om meer redenen curieus. Het zou de enige echte oorlogsmissie worden voor de oudst ingezette jagers tijdens de meidagen van 1940 – de Fokker D-XVII. Een gracieus uitzijnde dubbeldekker-jager, maar veel te gedateerd en zwak bewapend voor inzet tegen de snelle moderne Duitse Bf-109E jager. Vanwege het enorme gebrek aan jachtvliegtuigen, mede na de desastreuus verlopen eerste twee dagen van de luchtoorlog, werd op 11 mei besloten zeven D-XVII'n van vliegveld de Vlijt op Texel over te vliegen naar Buiksloot als aanvulling op de daar gestationeerde JaVA. Het werden er tenslotte slechts zes omdat de 204 om onbekende reden op Texel achterbleef. Van dit toestel zijn foto's bekend van na de meidagen, waarop het wrak op de Vlijt als D-XVII herkenbaar is. Onbekend is of het toestel op 11 mei al was uitgeschakeld. Er wordt vermoed van wel. De overgevlogen toestellen waren genummerd 202, 203, 205, 207, 209 en 210. De 202 werd tijdens het overvliegen onherstelbaar beschadigd door een noodlanding na beschieting door Nederlands afweervuur in de kop van Noord-Holland. Van de tenslotte op Buiksloot gelande vijf D-XVII'n moesten er drie over worden gevlogen naar Ruigenhoek voor de missie naar de Grebbeberg. Dit waren de 203, 205 en 207. Het (door camouflage en versperringen) moeilijk te bevliegen vliegveld Ruigenhoek gaf de jonge en onervaren D-XVII vliegers echter veel problemen. Twee van de drie toestellen werden bij de landing zwaar beschadigd en konden niet direct meer vliegen. Alleen de 205 kon de latere missie aanvangen. De 205 werd daartoe overgevlogen naar Middenmeer. Daar kwamen ook de twee overgebleven D-XVII'n aan (dat waren twee toestellen met de registratienummers 209 en 210 – volgens informatie bij de SLH/NIMH).

Om 17.00 uur vertrokken zeven toestellen van Middenmeer voor hun missie naar de Grebbeberg. De D-XVII van de 2^e luitenant Plesman [209] had motorproblemen, brak de start af en vertrok een kleine tien minuten later. Het zou de overige zeven

toestellen niet meer kunnen inhalen om op tijd deel te nemen aan de actie bij Wageningen.

Op een hoogte van 500 voet vloog men via Zeist, Driebergen en Doorn naar Wageningen. Voor de Grebbeberg werd geklommen naar 1.000 meter. Vanaf deze hoogte wilde de commandant van de vier met bommen uitgeruste C-V'n een duikvlucht op waargenomen doelen maken. De leidende C-V 612 werd tijdens het aanvliegen van een batterij geschut getroffen door Duitse flak en nadat het zijn bommen had afgeworpen dook de vlieger naar het zuiden weg. De motor bleef nog sputterend lopen, maar bij de voorposten in de Betuwe werd het toestel weer getroffen, nu door eigen vuur, en hierop sloeg de motor af. De 612 maakte een noodlanding bij Echteld. De bemanning van de 612 kwam via veel omwegen weer binnen eigen gelederen en belandde tenslotte op het vliegveld Hilversum, wat allang door onze ML was verlaten. Ze wisten daar samen met een burgermonteur een C-V te herstellen maar door grondmist konden ze die niet meer overvliegen naar De Zilk (waar inmiddels I VerkGr was gestationeerd) in de late middag van 13 mei. In de morgen van 14 mei was die grondmist er nog en zodoende werd het toestel tenslotte vernield en vertrokken ze per auto naar De Zilk.

De beide het kortst op de 612 vliegende C-V'n 646 en 650 wierpen hun bommen niet af. Zij zagen hun vluchtleider in de 612 de vier bommen van 25 kg afwerpen en vervolgens de duikvlucht afbreken om naar het zuiden af te zwenken. Omdat de 612 het leidende toestel was meenden de beide achterop vliegende piloten blijkbaar dat zij het commandotoestel moesten volgen. Weinig initiatiefrijk wierpen zij hun bommen dus niet af en volgden de 612 over de Betuwe. Een slecht verklaarbare beslissing die vermoedelijk meer door angst dan door reden werd ingegeven. De beide toestellen hadden natuurlijk – net als het leidende toestel – hun bommen moeten afwerpen op het aangevlogen doel. En zo niet op dat specifieke doel, dan op de vele andere doelen die ongetwijfeld zichtbaar moeten zijn geweest.

De als laatste aanvliegende 594 wierp wel haar vier bommen af boven het door de Duitsers bezet gebied, terwijl de C-X (die als verkenners, i.t.t. de C-X'n bij de StratVerVA, niet met een bommenrek was uitgerust!) de kunstweg Rhenen - Wageningen mitrailleurde. De D-XVII 210 mitrailleurde Duitse stellingen of doelen rond het Hoornwerk en de autoweg [de 205 deed niet mee aan de beschieting volgens de SLH archieven]. De zes overgebleven toestellen, en de vertraagde D-XVII van luitenant Plesman, landden daarna omstreeks 19.00 uur op het deels versperde Soesterberg. Op Soesterberg werd de C-V 650, met de bommen dus nog aan boord, tijdens de landing beschadigd doordat het tijdens de uitloop tegen een betonnen obstakel botste. Het toestel zou niet meer in actie komen, omdat het vliegveld de volgende dag werd omgeploegd en het toestel niet meer was te herstellen – of – zoals het SLH archief aangeeft – er geen perslucht meer aanwezig was om het toestel aan de praat te krijgen. Deze laatste suggestie komt wat vreemd over daar andere toestellen hiervoor en later wel vertrokken van Soesterberg, maar wellicht was de hoeveelheid perslucht tijdelijk uitverkocht ... De andere drie op Soesterberg aanwezige toestellen (C-V 594 en 646, alsmede de C-X 719) werden overgevlogen naar De Zilk. Op 13 mei werd getracht 2 van de 3 D-XVII naar Buiksloot over te vliegen maar brokkenpilot Plesman taxiede zijn D-XVII 210 te pletter tegen een versperring en moest per auto vertrekken. Moerkort vertrok wel succesvol met de 205 naar Buiksloot, nadat hij een staartpoot van de 210 had laten overmonteren. De 210 zou later in Duitse handen vallen.

Van de zes aan de JaVA's toegevoegde D-XVII'n was er na één missie nog welgeteld eentje over – overigens zonder dat er ook maar één toestel door vijandelijk toedoen

verloren was gegaan! Vijf stuks gingen verloren door eigen fouten, waarvan één door eigen luchtafweer. Een treurige balans.

Het Stafwerk van Nierstrasz zegt over de kwestie van de twee C-V'n die hun bommen niet afwierpen (Hoofddeel III / deel 3; blz 71) *“Twee toestellen keerden terug, zonder doelen te hebben ontdekt”*. Het “kool en geit sparende” karakter van het Stafwerk wordt hier weer onderstreept. Immers – de vluchtleider ontdekte wel degelijk een doel (logisch – de omgeving zat vol doelwitten) en viel daarop aan. Ondanks getroffen te worden wierp dit toestel wel de bommen af op het doel. Het was logisch geweest als de volgende vliegtuigen of dit voorbeeld hadden gevolgd of hun eigen doel hadden gezocht, zoals de als laatste aanvliegende C-V 594 deed.

In het Duitse Kriegstagebuch van de 207^{de} I.D. werd de aanval als volgt omschreven:

“18.00 u: Bomangriff von 6 holl. Fliegern (Fokker) auf Gelände nordl. Strasse Wageningen – Grebbe mit anschliessendem Tiefangriff auf vordere Teile am Grebbe-Berg und Grebbe-Sleuse. Wirkung gering.”

De aanval maakte weinig indruk en door nodeloos gedraal bij de legerleiding kwam het te laat voor enige bijdrage aan de verdediging van de omgeving van de Grebbesluis. Om 1800 uur [1620 uur NL tijd] was de frontlijn ter plaatse allang in Duitse handen en was het pleit dus al beslecht. Een aanval rond 1330 uur had wellicht nog wel van substantiele waarde kunnen zijn geweest. Het liep anders ...

Opricht	III VerkGroep Ruigenhoek: 3 x C-V aanvalsmissie op gronddoelen bij Grebbeberg	
C-V	605	res 1 ^e luit wrn A.J. Eenkhoorn c./ res.sgt vl C.L.J.P. Bakx
C-V	619	res 2 ^e luit wrn T.J. Vrins (II Verk Gr) / res sgt vl A.J.M. van Liempd
C-V	592	res. sgt wrn J.L. Holtz / res sgt vl. G.F. Roeloffzen

De laatste vlucht van de ML op 12 mei zou de meest dramatische missie worden die naar de Grebbeberg zou worden gevlogen tijdens de meidagen. Over deze vlucht is veel te vertellen.

Rond 17.00 uur werd het besluit genomen dat er nog een extra missie naar de Grebbeberg moest worden gevlogen. De situatie voor de linie werd algemeen als uiterst precair geanalyseerd. Jagerescorte was er niet beschikbaar, of althans, werd niet beschikbaar gesteld. De vermoeide bemanningen werden door de C.III VerkGr (majoor Raland) verzameld en door de commandant werd hen de missie voorgelegd. Hij vertelde dat hij in de wetenschap verkeerde van hun uitputting, en vroeg vrijwilligers voor de missie naar Wageningen. Veel mannen stapten naar voren en een drietal bemanningen werd uit hun midden gekozen. De C-V'n werden bewapend en afgetankt en om 18.32 uur startten de toestellen van Ruigenhoek.

Laag vliegend en in open verband bereikte het drietal de Lek (Nederrijn) bij Vreeswijk, die daarna in oostelijke richting werd gevolgd. Bij Culemborg werden de toestellen door Nederlandse mitrailleurs beschoten. Gelukkig werd geen schade aangericht. Vlakbij Rhenen werd naar 800 meter (2,700 voet) geklommen. Opeens werden de toestellen aangevallen door Bf-109's. De C-V'n doken weg en verspreidden zich.

De 592 werd door enkele Duitse Bf-109's besprongen. Sergeant vlieger Roeloffzen en sergeant waarnemer Holtz beleefden een angstig avontuur. Roeloffzen vertelde zijn verhaal [tussen vierkante haken enkele technische aanvullingen door auteur AG]:

“De commandant drukt ons allen de hand en letterlijk “uitgeleide gedaan” door onze collega’s stappen wij naar de toestellen. Even warmdraaien en dan snel weg. We vliegen escadrille-ruim-verband, dat wil zeggen niet te dicht op elkaar. Bakx voorop, links Van Liempd en ik rechts. We vliegen zo laag mogelijk, huisje-boompje-beestje, zoals dat heet. Even later vliegen we over de uiterwaarden.

Om des te vlugger weer thuis te zijn, zitten we de oeroude Fokker C-V’n met hun 190 kilometer kruissnelheid behoorlijk op hun kop. Ze dreunen en daveren en worden gloeiend heet, maar dat geeft niet, ze kunnen ertegen, want ondanks hun ouderdom zijn ze nog ijzersterk.

Plotseling beginnen er, ter hoogte van Culemborg, van de grond af mitrailleurs op ons te schieten, maar ze raken ons gelukkig niet. Wij verder. We beginnen te klimmen, de Grebbelinie nadert. We zitten op 800 meter. In de verte zie ik Wageningen al liggen. Overal op de grond rookt en brandt het. We naderen het “front”. Noordoost van Wageningen moeten we zijn; ik stuur mijn kist nog wat bij, we gaan recht op het doel af.

Dan ineens: drie Duitse jachtvliegtuigen, die in een duikvlucht op me af komen! Waar ze zo plotseling vandaan komen, is me een raadsel, ik vermoed uit de wolken. Regelrecht duiken ze op me af, in razende vaart ... Ik zie ze slechts een moment, ’t zijn Messerschmitts 109 of Heinkels 112. Drie razendsnelle zwaar bewapende moderne jagers tegen een oude, langzame verkenner. Geen kans. Weg! Naar de grond! Het daverd door mijn hoofd: in de lucht blijven en trachten te vluchten? Zelfmoord. Eruit springen? Als het lukt, zal ik met mijn parachute midden in de vuurlinie terecht komen en al dood zijn, voor ik beneden ben ... Een schop tegen het voetenstuur [voetenroer], een duw tegen het levier [stuurknuppel], in duikvlucht naar beneden, naar de grond!!

Het gasmanette [gashendel] vol open, over de stuitnok [begrenzer] heen, die we normaal alleen op grote hoogte mogen overschrijden [op grote hoogte door ijlere lucht neemt het effect van de propeller af]. Lopen zal die oude Rolls, al zal hij uit elkaar vliegen! Ze zitten al achter me, ik voel het, een die op me moet schieten, midden achter me, en twee opzij; voor omkijken is geen tijd. Hij begint te vuren. Dat is ontzettend. Een sproeiregen van lood laat hij op me los. Ik zie het, want zij gebruiken, evenals wij, zogenaamde lichtspoornunitie, waarbij iedere vijfde patroon een duidelijk zichtbaar lichtspoor nalaat in de lucht. Radeloos begin ik te schoppen, te duwen en te trekken; als een doller springt de kist door de lucht, slingerend en zwaaiend, met dreunende motor. Neen, hij zal me niet krijgen, we geven ons zo maar niet over! Als ik in een rechte lijn naar beneden was gedoken, had ik dit niet meer kunnen navertellen, dan zou hij me gemakkelijk in de bundel van zijn mitrailleurs kunnen hebben vangen. Hij vuurt als een bezetene, uit al zijn mitrailleurs spuwt hij ons zijn stralen dodend metaal achterna. Het is of wij in een smederij zitten of bij een groot elektrisch lasapparaat, links vuurstralen, rechts boven en onder ons! Aan alle kanten vonkt en gloeit het, en één kogeltje in mijn rug is voldoende om er een eind aan te maken, om ons met volle snelheid de grond in te doen duiken, ik verwacht het ieder moment.

We duiken nog steeds, in razende vaart. Mijn waarnemer vertelde mij later in het ziekenhuis, dat hij dacht dat onze staart er afgeschoten was tijdens de duikvlucht en dat we stuurloos omlaag doken, zo slingerend en zwaaiend dook ik de kist naar beneden. Hij had er zich reeds op voorbereid, dat we zo de grond in gingen en zat, zo vertelde hij me, gelaten en rustig de klap af te wachten ... Ik heb altijd grote bewondering gehad voor de moed, waarmee de waarnemers zich aan ons toevertrouwden.

Het “vuurwerk” achter ons houdt nog steeds aan. Dat je hersens in een dergelijke situatie nog werken, is een raadsel. Het flitste door mijn hoofd: over de Rijn, over de Rijn zien te komen! Ik wist dat noordelijk van de Rijn letterlijk “de hel” was losgebroken; als ik dus daar terecht kwam, werd ik, al kwam ik heelhuids aan de grond, toch wel “afgeschoten”, maar bezuiden ervan was de zaak nog betrekkelijk rustig.

We naderen de grond. De "vuurregen" houdt nog steeds onverminderd aan. Deze duik schijnt uren te duren, in werkelijkheid is alles een kwestie van seconden. Daar is de grond! Ik begin te trekken. Moeizaam, onder hevig trillen van het toestel, komt de neus omhoog. We razen over de uiterwaarden en zakken nog steeds lager. Geweldig snel gaat het, veel te snel! Een enorme klap, boem! Weg linker ondervleugel! De flarden hangen erbij, spaanders vliegen in het rond, we hebben een paal of een dijkje geraakt. De hele kist wordt omhoog gesmakt, maar schiet nog steeds met geweldige snelheid voort. Ik weet hem nog vlak te brengen en zie plotseling de grote winterdijk van de Rijn voor me. Van dit moment af houdt het vuren op. De Duitse jager, die veel sneller gaat dan ik, kan niet meer achter me blijven en schiet over me heen omhoog.

Ik zie de dijk, met een hek er bovenop, hij nadert snel; ik ik trek uit alle macht om erover te komen. Maar het toestel dat, hoewel het nog voldoende snelheid heeft, niet genoeg draagvermogen meer bezit wegens die afgeknapte ondervleugel, wil niet meer omhoog. In volle vaart, met voltoeren draaiende motor, vliegen we tegen de dijk aan. Het toestel slaat over de kop, wordt weer meters omhoog gesmeten, over de dijk heen en valt met een geweldige smak een heel eind verder tegen de grond, waarbij de hele "kist" in elkaar schuift, zodat er niet veel van over is.

Het wordt me zwart voor de ogen en ik denk bij mezelf; daar ga je! Nu is het afgelopen. Even later dringt een geluid van wegstromende vloeistof tot me door, ik ruik benzine en open mijn ogen. De tank, waarin nog circa 450 liter benzine moet zitten, blijkt zich boven in plaats van onder me te bevinden en loopt over me leeg Ik ben van boven tot onder drijfnat van de benzine en hoor een sissend geluid, dat eveneens van de benzine afkomstig blijkt te zijn, die over de gloeiend hete uitlaatpijpen stroomt. Dan dringt het ineens tot me door. Eruit! Weg! Mijn linkervoet blijkt beknelt te zitten, maar na enig wringen lukt het me, die vrij te krijgen. Ik kruip uit de puinhoop. Ik kan zelf niet begrijpen, dat ik nog leef. Hier is een wonder gebeurd, en onder het toestel zaten ook nog alle bommen, die, ondanks de verschrikkelijke klap waarmee we tegen de grond kwamen, niet ontploften.

Mijn eerste gedachte is dan: Ik zal wel toevallig in leven gebleven zijn, maar mijn waarnemer zal wel dood zijn. Maar ook mijn waarnemer leeft. Hij komt achter om de wrakstukken aanstropelen, had er dus blijkbaar aan de andere kant dan ik uit moeten kruipen en elkaar ondersteunend stropelen we weg. De Duitsers zagen ons waarschijnlijk tegen de grond vliegen, we hebben ze niet meer gezien. Er komen Hollandse hospitaalsoldaten aanhollen (hadden ons blijkbaar zien vallen); we blijken circa 20 meter voor de voorste Hollandse vuurlinie te zijn neergekomen."

De C-V was bij Opheusden in de Betuwe, tussen de voorposten van 46RI, neergekomen. De hospitaalsoldaten waren van dit regiment.

De C-V 619 van piloot Van Liempd en waarnemer Vrins zou de missie ook niet overleven, en werd vrijwel onmiddellijk nadat de toestellen waren besprongen omlaag gedwongen door de Duitse jagers. De Fokker maakte aanzienlijk beschadigd een noodlanding in de Nude, tussen Rhenen en Wageningen. Wat er daarna precies gebeurde is nog steeds onduidelijk. De beide inzittenden overleefden de noodlanding en kropen licht gewond uit het nog intacte toestel. Sergeant vlieger Van Liempd liep als eerste richting Duitse soldaten en stak als teken van overgave zijn handen omhoog, maar werd pardoes door de SS'ers van de *Standarte "Der Führer"* neergeschoten. Luitenant Vrins, gewond aan zijn hoofd door de crash, heeft zich nog even schuil kunnen houden nadat hij getuige was van de wederrechtelijke executie van zijn collega. Even later werd hij wel krijgsgevangen genomen.¹

1 Reserve sergeant vlieger A.J.M. van Liempd werd postuum onderscheiden met de Bronzen Leeuw. Hij werd vlak na de meidagen begraven op de erebegraafplaats op de Grebbeberg. Reserve 2^e luitenant waarnemer Th. Vrins herstelde van zijn verwonding en zou ook een Bronzen Leeuw ontvangen. Hij kwam een paar dagen later terecht in het *Durchgangslager* Oberursel, in de buurt van Frankfurt. Half juli werd hij ontslagen en keerde terug naar Nederland.

Reserve sergeant vlieger G.F. Roeloffzen werd ook onderscheiden met de Bronzen Leeuw, net als zijn waarnemer reserve sergeant waarnemer J.L. Holtz.

Allen ontvingen de onderscheiding voor de hierboven beschreven actie bij de Grebbeberg in combinatie met eerdere inzetten.

De 592 en 619 werden beschoten door Bf-109E jagers van de staf eenheid (Stabsstaffel) van II/JG27. Vermoedelijk bestond dat *Stabsstaffel* uit slechts vier jagers (wat de Duitsers een *Schwarm* noemen). De analen van dit squadron meldden de volgende overwinningen:

20.30 uur wordt door Leutnant Hermann Kohl van Stab II/JG27 (Me-109) een Fokker C-X neergeschoten, zuid van Wageningen. Geschutsfilm C.2036/II met bijsluiting "Anerkant" ofwel "erkend".

20.30 uur wordt door Leutnant Werner Andres van Stab II/JG27 (Me-109) een Fokker C-X neergeschoten, zuid van Wageningen. Geschutsfilm C.2036/II met bijsluiting "Anerkant" ofwel "erkend".

Vanzelfsprekend kan niet worden gezegd dat de overwinning op Roeloffzen een echte luchtoverwinning was, maar het is voor te stellen dat na bestudering van de geschutsfilm de crash van de 592 geïnterpreteerd werd als een luchtoverwinning. Het was tenslotte wel zo dat het toestel door toedoen van de Duitse jager(s) crashte.

Opvallend is dat beide meldingen uitgingen van het feit dat het hier om Fokker C-X toestellen zou gaan. De overeenkomst in grootte en model is, zeker van achteren beschouwd (zoals een geschutsfilm wordt geschoten), groot. Bovendien kwamen de tijdmeldingen overeen met de aanwezigheid van de Nederlandse toestellen boven Wageningen. Immers – de Duitse tijd (20.30) was 1.40 uur voor op de Nederlandse tijd (18.50 uur). Het is dus vrijwel zeker dat de tegenstanders van de Nederlanders in kwestie de bovenstaande twee officiërvliegers waren. Onbekend is welke van de twee, welke C-V neerschoot. Opvallend detail is, is dat de commandant van II/JG27 de Hauptman Walter Andres was – de broer van de vlieger 2^e luitenant Werner Andres was.

Wat gebeurde er ondertussen met de 605? Deze wist te ontsnappen en laagvliegend heelhuids op Ruigenhoek terug te keren en daar een shockerend verhaal te brengen. Door deze laatste dramatisch verlopen actie had de IIIe Verk Gr op de avond van 12 mei nog maar twee inzetbare vliegtuigen over, de C-V 605 en 621. De beschikbare toestellen van het type FK-51 werden – net als bij de andere groepen – niet operationeel ingezet omdat deze als veel te kwetsbaar werden beschouwd.

10.5 12 mei – Het stafwerk van Nierstrasz

Het stafwerk van Nierstrasz bevat nogal wat afwijkingen ten opzichte van (in het bijzonder) Molenaar. Ten aanzien van de eerste vlucht (verkenning van 5.05 uur) is al behandeld wat het stafwerk hier (vermoedelijk abusievelijk) opmerkte. Hetzelfde geldt voor de tweede verkenningsvlucht in het vak van het IV LK. De vlucht van de

drie C-V'n wordt zeer kort beschreven. Hierbij meldt het stafwerk dat de twee vernietigde C-V'n door vijandelijke mitrailleurs tot noodlanding werden gedwongen. Het suggereert abusievelijk dat het om grondvuur zou gaan.

De vluchten worden telkens afwijkend van het werk van Molenaar behandeld. De vlucht van de drie G-1'n is zelfs helemaal niet opgenomen.

10.6 Geallieerde hulp

We komen in vele militaire verslagen uit de meidagen verwijzingen tegen naar (vermeende) Geallieerde versterkingen en assistentie. Die meldingen kunnen niet alleen maar simpelweg worden gerangschikt onder het chapter "geruchten".

Ergens moet op 12 mei bij de CV daadwerkelijk het idee post gevat hebben dat er buitenlandse hulp zou komen. De CV heeft met klem om die steun gevraagd (bij generaal Winkelman) en zal – om hem moverende redenen die ons niet duidelijk zijn – gerekend hebben op die steun. We zien dat gedurende de meidagen op de Grebbeberg militaire communiqués uitgegeven werden (door bijv. majoor Landzaat en generaal Harberts) over Franse grondtroepen en Britse vliegtuigen; berichten die hoogstwaarschijnlijk oorspronkelijk via de CV of van het AHK zelf kwamen.

Op het Eiland van Dordt leidden vanuit het AHK gekomen berichten over assistentie door de tanks van het Franse 7^e Leger tot dramatische misverstanden doordat Nederlandse verdedigers Duitse tanks voor Franse aanzagen. Daarnaast leefden in de Vesting Holland (en op het AHK) ideeën – wellicht hoop – omtrent geallieerde steun ten aanzien van de luchtmacht. Vliegvelden zouden worden vrijgemaakt voor Engelse luchteenheden, die ter ondersteuning zouden aankomen (zoals Buiksloot, wat later alsnog werd ontruimd om andere redenen – namelijk de verwachte Duitse bedreiging van de stelling Amsterdam vanaf het IJsselmeer). Dat het volkomen onverantwoord was dat zelfs onze legerleiding meedeed aan deze windhandel in berichtgeving wordt alleen al aangetoond door de praktische bezwaren, die kleefden aan Engelse steun in de vorm van vliegtuigen; de Engelse vliegtuigen vlogen op 100 octaan brandstof (onze vliegtuigmotoren liepen op brandstof met een octaangehalte van rond de 90) en hun wapens waren van een ander kaliber dan die van ons. Zouden de Engelsen überhaupt toestellen overbrengen naar onze vliegvelden ... dan zouden wij dus noch brandstof noch munitie kunnen leveren. Een praktisch bewaar dat vooroorlogs bekend was!

Zeker is dat in enkele gevallen op punten serieus werk werd gemaakt van het communiceren aan diverse Veldlegeronderdelen van berichten over naderende geallieerde hulp. De meest uitgesproken wijze waarop op geallieerde hulp werd gewezen is in de instructies rond de vermeend geplande Engelse luchtaanval op de vlakte tussen kilometerpaal 26 en de boerderij Kruiponder, ter voorbereiding op de grote tegenaanval (in de vroege morgen van 13 mei). Dat bericht werd slechts ingezet omdat de hulp was aangevraagd en men kennelijk meende daarom de suggestie voor (eigen) propaganda doeleinden te mogen misbruiken. Het kwam er natuurlijk niet van. Het werkte overigens eerder in het nadeel van het moreel, dan in het voordeel.

Dat de geruchtenstroom (in dit geval uit gevoelens van hoop) welig tierde in die tijd van angst en onzekerheid is natuurlijk niemand werkelijk verwijtbaar. Het blijkt alleen dat er bijzonder weinig aanknopingspunten zijn te vinden, die echte grondslag geven voor het aanwijzen van de oorsprong van de – ook door hogere commandanten gebezigde – beloften van geallieerde luchtsteun bij de Grebbeberg.

Wat bezielde de hoge legerleiding deze berichten de wereld in te helpen? Het nut ervan ontgaat de auteur, en de redenen worden ook niet bekend gemaakt in enig onderzoek of document. Zeker is dat Winkelman zich heel bewust was van de aperte weigering van Engeland enige substantiële steun te verlenen, en de beperkte steun die Frankrijk had toegezegd. Met Engeland functioneerden de overzese telefoon- en telexverbinding tot en met de 12^{de} mei, en met de Fransen had Winkelman zelf al op 10 mei (en nadien nogmaals) contact gekregen waarbij hem te verstaan was gegeven dat de assistentie ten noorden van de rivieren minimaal zou blijven. Was het dan alleen een vorm van moral-boost die het AHK voor ogen had? Het komt de auteur over als uiterst naief, en bij doorprikken van de geruchten [wat evident telkens al spoedig gebeurde] zelfs als uiterst contraproductief. Desondanks lijkt Winkelman buitengewoon happig te zijn geweest om alles wat ook maar riekte naar geallieerde toezegging als zodanig te aanvaarden én er zijn strategie op te baseren. Hij toonde zich onverantwoord daarin, hoewel dit ten aanzien van de strijd om de Grebbelinie niet relevant werd.

De officiële contacten die er zijn geweest met buitenlandse militairen zijn vooral gericht op de inzet van grondtroepen. Duidelijk was dat de Engelsen op dat punt niet veel zouden betekenen en de Fransen niets boven de rivieren zouden proberen (zouden ze er al hebben kunnen komen). Desondanks is de RAF wel vrij actief geweest boven Nederland tijdens de meidagen. Waalhaven en Ypenburg werden gebombardeerd door de Engelse bommenwerpers, waarbij vooral het avondbombardement van Waalhaven met inzet van aanzienlijke krachten werd verricht. Ook vele jager-sweeps zijn door de RAF bij IJmuiden, Den Haag en Rotterdam – in mindere mate rond Zeeland – uitgevoerd. De door de RAF uitgevoerde aanvalsmissies, waren vooral bombardementen die door ons opperbevel werden aangevraagd en middels een Britse liaison werden overgebracht naar Engeland. Dat deze Engelse assistentie in feite puur zelfzuchtig was – uitgevoerde missies vooral ook Britse belangen dienden – zij gezegd. Voor een verstandig Nederlands opperbevel was dat duidelijk, ook in die dagen. Vermoedelijk was men er niet blind voor. Het feit dat af en toe door de Engelsen wel degelijk de gevraagde luchtsteun werd verleend, mag ook een aanleiding heten voor eventueel vertrouwen dat men (zeker op een iets lager niveau) zou kunnen hebben gehad in andere aanvragen voor luchtsteun – zoals de aanvraag voor die steun bij de Grebbeberg. Het is een dunne argumentatie, maar mag in dit kader wellicht niet worden uitgesloten. Daarmee is voor dit onderwerp binnen de kaders van deze studie alles besproken.

10.7 13 mei 1940

Opdracht	2^e JaVA Buiksloot: 5 D-XXI'n en StratVerVA 4 C-X'n: bombardement van Duitse artillerie bij Wageningen	
-----------------	---	--

D-XXI	219	res. 2 ^e luit vl. H Doppenberg (c.)
D-XXI	244	res. 2 ^e luit vl J.W.Th. Bosch
D-XXI	240	res. 2 ^e luit vl. B. van der Stok
D-XXI	235	res. 2 ^e luit vl J.C. Plesman
D-XXI	242	dpl. sgt vl P. Smits
G-1A ¹	321	res 2 ^e luit vl. A van Ulsen / dpl sgt K. Vermaat
G-1A ¹	318	res 2 ^e luit vl. F. Peetoom / sgt Govers of geen staartschutter ²
C-X	705	1 ^e lt vl R. Hofstede (c.) / res. 2 ^e lt wrn M.G. A-Tjak
C-X	711	2 ^e lt vl H.C. Asjes / res. 2 ^e lt wrn R.B. Lewis
C-X	700	dpl. sgt – adsp res off vl Van Luijk / 2 ^e luit wrn H.J. Landman
C-X	712	dpl. sgt vl. D.J.F. Roxs / res. 2 ^e luit wrn J.H.M. Ten Holder
		res. 2 ^e luit vl S.J. Postma ³

¹ Het is vrijwel zeker dat de beide G-1'n apart vlogen en “per ongeluk” min of meer tegelijk met de andere negen toestellen aankwamen. Aanwijzing daarvoor is niet alleen te vinden in het gescheiden aan- en afvliegen, maar tevens in de “Morgenmeldung der 207. Division” van 13 mei. Hierin verklaart men dat negen Nederlandse vliegtuigen over de SS troepen op de Grebbeberg vlogen; negen dus en niet elf!

² Vier G-1'n kregen in de vroege morgen van 13 mei opdracht zich onmiddellijk gereed te stellen voor twee escortevluchten. Een escorte van twee toestellen zou meevliegen met de laatste T-V van de BomVa naar Moerdijk, de andere escorte zou de C-X'n medebegeleiden naar Wageningen. Tijdens de haast om bij de toestellen te komen botste een van de marconisten met zijn auto tegen een muurtje en raakte daarbij gewond. Hierdoor werd met de bemanningen geschoven en vloog de luitenant Peetoom tenslotte zonder tweede man, aldus Molenaar. Er zijn echter later berichten gekomen dat Peetoom vloog met staartschutter sergeant Govers. Vooralnog houdt de auteur een reserve wat betreft deze vermelding, omdat het slechts een aanwijzing betreft. Het lijkt echter logisch aan te nemen dat er wel degelijk met een staartschutter werd gevlogen. De vertraging tijdens de voorbereiding kan de aanleiding zijn voor de separate aanvliegroutine van de G-1's.

³ Er is een grote kans dat reserve 2^e luitenant vlieger S.J. Postma van de StratVerVA zowel deze missie als die van 11.22 uur vloog. Hij heeft in zijn na de oorlog gepubliceerde boek (zie bronvermeldingen in 15.0) namelijk een beschrijving van beide missies gegeven, die integraal hieronder is geplaatst. Het is alleen niet bekend in welk toestel Postma de eerste missie dan vloog. Daarom is de indeling van Molenaar (o.b.v. rapporten StratVerVA) vooralsnog gehandhaafd en luitenant Postma apart toegevoegd. Er is een mogelijkheid dat Postma het rapport van 1^{ste} Luitenant Hofstede, commandant van de onderhavige missie, gebruikte voor zijn boekverslag.

Deze missie naar de Grebbeberg zou het grootste eskader bijeenbrengen wat gedurende de meidagen door de ML bijeen zou worden gebracht op een enkele missie. Als het bevel letterlijk en volledig was uitgevoerd dan waren zestien toestellen ingezet – het werden er elf (eigenlijk; negen plus twee). Al om 21.30 uur in de avond van 12 mei werd de C.StraVerVA door de C.lvd op de hoogte gesteld van een te plannen bombardement van vijandelijke batterijen bij Wageningen. Dit bombardement werd aangevraagd door de CV. Aan die (voor Nederlandse begrippen) grote missie ging een uitgebreid bevel vooraf, wat overigens in eerste instantie (spoedheidshalve) om 0.25 uur telefonisch aan de C.StraVerVA (en aan beide andere commandanten) werd doorgegeven. Later werd het schriftelijk per telex bevestigd. Het bevel werd letterlijk als volgt geschreven:

AHK, 13 mei 1940
Afd. Lvd
No.1B

Bevel.

1. *Vijand stootte op 12/5 door in de lijn Renkum – Wageningen – Rhenen en bereikte de oostrand van de Grebbe onder steun van artillerievuur uit opstellingen, gelegen in westelijke bosrand vt. 36-38 bij O van Oranje-Nassau-Oord.*
2. *Eigen troepen bereiden tegenaanval voor, terwijl vijand overwicht heeft in de lucht*
3. *Opdracht: Bombardeer op 13/5 de artillerie opstellingen genoemd in punt 1 en mitrailleur deze opstellingen en troepen, welke in de omgeving hiervan en in of nabij Wageningen worden waargenomen.*
4. *Uitvoering door 1 T-V van 2-I-1 LvR, beschermd door drie, zo mogelijk vier G-1 vliegtuigen van 4-II-1 LvR (te verzamelen van Bergen en Schiphol) en 5 C-X'n van 1-I-1 LvR, beschermd door 6 D-XXI vliegtuigen van 1- en 2-II-1 LvR.*
5. *C.-I-1 LvR draagt zorg, dat de vliegtuigen – zoveel mogelijk gelijktijdig – de opdracht uitvoeren te 4.30.*
6. *Bij ontmoeting van overmachtige vijand kunnen de bombardementsvliegtuigen uitwijken, de jachtvliegtuigen zullen alsdan trachten de opstellingen te mitrilleren, hiervoor mag echter de veiligheid der bombardementsvliegtuigen niet worden opgeofferd.*
7. *Spoedshalve geeft C.-I-1 LvR rechtstreeks de vereiste bevelen, waarbij machtiging is verleend aan de ondercommandanten, ook van II-1-LvR, in onderling overleg te doen treden (zulks met het oog op de verbindingen en de dislocatie).*
8. *Bericht wanneer vliegtuigen zijn gestart, geland en welke waarneembare resultaten, ook inlichting omtrent eigen troepen.*

De OLZ

Aan: C.-I-1 LvR
Op last van Lvd spoedshalve C.-I-1 LvR

Opgemerkt dient te worden dat om 3.30 uur de inzet van de T-V werd ingetrokken. Om die tijd werd namelijk op het AHK bekend ¹ dat een Duits pantserleger (9.Pz.Div.) de Moerdijkbruggen had bereikt. Een besluit tot vernietiging van de verkeersbrug vereiste de inzet van de laatste T-V bommenwerper van onze luchtmacht ...

<p>¹ Om ca. 0100 uur (13 mei) hoorde men op de Duitse radio – Radio Bremen, via de radio af luisterdienst in Den Haag uitgeluisterd –dat de Moerdijkbruggen bereikt waren)</p>

Het gevolg dat aan het bevel werd gegeven was dat 5 D-XXI'n, 2 G-1A'n en 4 (5) C-X'n de missie(s) naar Wageningen zouden gaan maken. Hiertoe werden op Buiksloot en Bergen de nodige voorbereidingen getroffen.

Om 3.47 uur vertrokken 4 C-X'n van Bergen. De C-X 713 die als vijfde bommenwerper zou meegaan had motorproblemen en bleef achter. De G-1A'n vertrokken om exact 4.00 uur van vliegveld Bergen. Rendez-vous van de D-XXI'n en C-X'n was bij Buiksloot, waar om 3.58 uur de D-XXI'n opstegen. De route die werd gevolgd voerde de vliegtuigen van Amsterdam via Loosdrecht – De Bilt – Doorn naar

de Grebbeberg. Voor Rhenen werd door de bommenwerpers geklommen naar 350 meter wat voor de bommen net boven de minimum afwerphoogte was. Om exact 4.30 uur werden 32 mijnbommen van 50 kg afgeworpen op Duitse artillerie ten noordoosten van Wageningen, waardoor het bos in brand raakte. Op deze hoogte stond enige Duitse artillerie op 12 en 13 mei. Na het bombardement werden kortstondig levende doelen gemitrailleerd door de negen toestellen, waarbij door een mankement één van de mitrailleurs van D-XXI no. 219 bleef hangen en ineens leeg geschoten werd. De Duitse luchtafweer weerde zich flink en de vliegtuigen liepen schades op door dat afweervuur.

Uit een onderdeel van de KTB van IV./AR.256 (ingedeeld bij 207.ID) wordt duidelijk welke Duitse eenheid gebombardeerd werd. Dat was 10./AR.256. Het Duitse rapport [Ba/Ma RH41-III AR.256] meldt het als volgt:

“Um 6,00 Uhr [AG: 0420 uur NL tijd] erfolgt ein Tieffliegerangriff auf die Feuerstellung der 10.Batterie. Abwehr durch M.G. und Gewehrfeuer. Keine Verluste.”

Via dezelfde route werd teruggevlogen. Onderweg werd de eenheid nog beschoten door een Nederlandse autocolonne. De G-1'n vlogen gescheiden van de rest naar hun thuisbasis Bergen, na vermoedelijk kort na of kort voor de grote formatie boven het doelgebied gronddoelen te hebben gemitrailleerd. Op de terugvlucht schoot de G-1 no. 321 volgens rapporten een Bf-109 neer die naar verluid bij Woerden neerstortte (zie 10.7.1).

Tussen Buiksloot en Bergen vlogen de 4 C-X'n zonder escorte, omdat de G-1'n een andere koers waren gevlogen. Om 4.52 waren de D-XXI'en terug op Buiksloot. De C-X'n landden om 5.01 op Bergen. De G-1'n waren daar volgens het stafwerk al rond 4.45 uur, zwaar beschadigd, teruggekeerd (dit lijkt vrijwel niet haalbaar). Als dat zo is dan heeft de terugtocht van deze toestellen inclusief luchtgevecht (zie 10.7.1) maar ongeveer een kwartier geduurd. Hier zal dus wel wat aan de accuratesse van de gegevens in het stafwerk mankeren (zoals Molenaar de toestellen al om 4.29 uur Doorn laat passeren, maar ook “exact om 4.30 uur” de hele formatie de bosrand bij Wageningen laat bombarderen en mitrailleren!). In ieder geval zouden de beide G-1'n door de onderweg opgelopen schades niet meer kunnen worden ingezet.

Een van de piloten van een C-X die (waarschijnlijk) meevloog op deze vlucht was 2^e luitenant vlieger S.J. Postma. Hij schreef vlak na de oorlog een boek (“HuBoBe, de Strategische VerVA in de oorlogsdagen van 1940”) waaruit onderstaand verhaal is opgemaakt. Geen woord over de beide G-1'n overigens:

“Het veld ligt vaag grijs in de ochtendschemering, als we starten. Direct na het loskomen houden we het toestel gedrukt; we vliegen tussen de boerderijen door. Hu-Bo-Be! Zo passeren we hoge fabrieksgebouwen van de Zaanstreek; reeds doemen de, nu voor ons hoog lijkende kranen in de Amsterdamse havens op... Oostzaan... Buiksloot. De D-XXI'n staan reeds te draaien en wanneer we de rand van het terreintje zijn genaderd, starten de kisten.

Even later zitten ze schuin achter ons; alles verloopt uitstekend volgens programma. Ten westen van Weesp vliegend, zien we boven ons vijandelijke toestellen. Dankzij ons systeem worden we niet opgemerkt, rustig maar snel gaat het naar het doel. Een man op een seinwachtershuisje zwaait geestdriftig naar de Nederlandse kisten, die toch nog schijnen te bestaan.

Met een boog vliegen we om Utrecht heen, volgen nagenoeg de Kromme Rijn en daarna de Rijn bezuiden Amerongen. Ten Noorden van ons ligt de Utrechtse heuvelrug, die mij uit de lucht nog nooit zo hoog heeft toegeschenen.

Boven ons strekt zich een effen grijs wolkendek uit, waar boven, naar later pas bleek, zich vele vijandelijke jagers ophielden. Plotseling, voor de toeschouwer op de grond, komen we van achter de Grebbeberg te voorschijn en beginnen te stijgen naar ongeveer driehonderd meter, welke hoogte beslist noodzakelijk is, willen onze bommen ontploffen.

Nog enige ogenblikken, dan zijn we boven het doel van onze vlucht, de bossen in de buurt van Wageningen, waar zich de vijandelijke batterijen ophouden, die voortdurend de stellingen op de Grebbeberg bestoken. Snel overzie ik het escadrille, het verband blijft goed gehandhaafd, de waarnemers zijn druk in de weer. Onverwachts bewegen zich vanaf de grond talrijke vurige strepen naar ons toe, we worden beschoten met luchtdoelgeschut en mitrailleurs. Rustig gaan we door, nu terugkeren, terwijl we vlak boven het doel zitten, is toch al te gek. Op hun beurt zenden onze jagers talrijke vurige strepen naar de bossen onder ons, bijna gelijktijdig met de bommen, die de waarnemers nu laten vallen. Telkens wanneer er een ontploft, krijgt mijn toestel een behoorlijke tik, zweven we even boven onze stoeltjes. Grote vlammen schieten op vele plaatsen uit het bos omhoog, gevolgd door wolken aarde.

Met de grootste mogelijke snelheid vliegen we terug, immers de vijandelijke jagers kunnen gewaarschuwd worden en ons dan gemakkelijk inhalen; we moeten met de weinige toestellen die we hebben elk gevecht zoveel mogelijk vermijden. Over de Loosdrechtse plassen, Diemen, Buiksloot, waar de jagers landen, en het Alkmaardermeer, gaan we terug naar Bergen, waar we met vreugde worden ontvangen”

De vliegers rapporteerden aan de C.-Jachtgroep en C.-StraVerVA dat er bij Rhenen en Amerongen grote Nederlandse troepenconcentraties waren waargenomen. Dit rapport werd aan de C.-Lvd doorgebeld om 5.45 uur:

“De vliegers hebben ten westen van Rhenen veel Nederlandse militairen en voertuigen waargenomen, die volkomen ongedekt stonden. Tussen de Grebbe en Wageningen hebben zij weinig van de vijand gezien; alleen ten oosten van de Grebbeberg is “enige” vijand onderkend. Wageningen was sterk bezet; men heeft vele mitrailleuropstellingen waargenomen, waarop – na het bombardement – verschillende malen is aangevallen. De vliegtuigmatrailleurs hebben goed gewerkt. De klacht van de vliegers is, dat zij meerdere malen door eigen troepen zijn beschoten”.

Het rapport bevatte constatering die later – in een korte nabeschuiving van de ML acties – nog zullen worden besproken. Overigens eindigde het rapport met de weinig realistische kreet van de C.-1^e JaVA (kapitein Schmidt Crans) *“geef ons nieuwe vliegtuigen”*. De commandant stelde namelijk vast dat de toestellen vrijwel versleten waren en dat dit aan het moreel van zijn vliegers knaagde. Dat was natuurlijk voor niemand nieuws! Maar of de negatief retorische vraag om nieuwe vliegtuigen het moreel zou verbeteren ... ?

Opdracht	2^e JaVA Buiksloot: 5 D-XXI'n en StratVerVA 4 C-X'n: bombardement van Duitse doelen in en bij Wageningen	
-----------------	---	--

D-XXI	212	res. 2 ^e luit vl. A.M. van de Vaart (c.)
D-XXI	236	res. 2 ^e luit vl H.B. Sitter
D-XXI	240	res. 2 ^e luit vl. A.F. Postma
D-XXI	224	res. 2 ^e luit vl F.C. Bik
D-XXI	242	dpl. sgt vl B. de Geus
C-X	705	res. 2 ^e luit vl S.J. Postma (c.) / res. 2 ^e luit wrn M.G. A-Tjak
C-X	711	dpl. sgt vl F.K.A. Rombach / res. 2 ^e luit wrn R.B. Lewis
C-X	713	res 2 ^e luit vl.wrn. J.F. De Laat / res.2 ^e luit wrn H.A.M. van der Heijden
C-X	712	res. 2 ^e luit vl P. Kool / res. 2 ^e luit wrn G.H. Salomé

Een voor de samenstelling van de ML (qua toestelbezetting) typerende vlucht naar de Grebbeberg. Van de 13 bemanningsleden was er niet één beroepsmilitair – allen waren reservisten. Het vluchtcommando over vrijwel de laatste fitte selectie vliegtuigen van de ML werd overgelaten aan twee 2^e luitenants ...

Twee uren na het vorige bombardement op de vijandelijke stellingen voor de Grebbeberg werd door de staf CV bij de C.Lvd gesmeekt om een herhaling van het ochtendbombardement. Het vorige zou merkbaar verlichting hebben gebracht [hetgeen vermoedelijk meer een “verkooppraatje” was dan een feitelijke vaststelling van zaken]. De C.-Lvd beschikte echter negatief op het verzoek. Mannen en materieel waren toe aan een pauze, meende hij. De CV kon echter wel over de vliegtuigen van het 2^e Luchtvaartregiment blijven beschikken. Een hoogst merkwaardige situatie. De CV zou dus wel de beschikking mogen houden over de C-V'n en C-X'n, maar het escorte die de kwetsbare dubbeldekkers ontegenzeggelijk nodig hadden kreeg de CV niet!

Al om 7.20 uur nam de CV het besluit zeker gebruik te maken van de gereed gemelde vijf C-X'n en ook van de operationeel beschikbare C-V'n indien nodig. Even later trad de CV persoonlijk in contact met de C.-Lvd en deelde hem mede dat de situatie aan de Grebbeberg uiterst kritiek was; zo kritiek dat het behoud van de linie op het spel stond en thans het uiterste van een ieder moest worden gevraagd. De C.-Lvd beseftte de ernst van de situatie en gaf bevel aan de StraVerVA zich gereed te maken voor een herhaling van de eerdere missie naar de Grebbeberg.

C.StraVerVA kapitein Van der Werff vroeg om vrijwilligers en allen boden zich aan. Hierop werden vijf bemanningen aangewezen. Het technische personeel, dat al twee etmalen niet had geslapen, moest alles in het werk stellen om de toestellen klaar te maken voor de vlucht. Van der Werff nam contact op met kapitein Schmidt Crans (C.-1^e JaVA) en verzocht deze om maximale jagersteun. Hij kreeg de toezegging dat weer vijf D-XXI'n zouden escorteren. Zo zouden 5 C-X'n door 5 D-XXI'n worden begeleid.

Om 11.00 uur werden de motoren der bommenwerpers gestart en bleek dat de C-X 715 beslist niet meekon. De motorkoeling had een ernstig defect. De aangewezen eskadercommandant (1^e luitenant-vlieger J.C.J. Vermeulen) kon daarom niet vertrekken. Commando werd overgegeven aan reserve 2^e luitenant Postma. Een voor de kwaliteit van leidinggeven typerend besluit: waarom niet een van de overige vliegers door de ervaren beroepsluitenant, die zich als aangewezen commandant op de missie had voorbereid, werd vervangen, is onverklaarbaar! Wel is het verklaarbaar als dit besluit werd ingegeven door het feit dat de andere toestellen al vertrokken waren, en dus in vlucht een nieuwe commandant is aangewezen. Het is niet bekend hoe het precies tot stand kwam. Een eindoordeel kan dus niet worden gegeven.

Om 11.22 uur vertrokken de C-X'n naar Buiksloot waar om 11.34 uur de D-XXI'n vertrokken. Via Weesp en de Bilt werd naar de Nederrijn gevlogen, en vervolgens langs de Rijn richting Wageningen gevlogen om de kunstweg Rhenen-Wageningen te bombarderen en te mitrailleren. Luitenant Postma vertelde:

“Deze keer vlieg ik het eerste toestel van het escadrille; we besluiten dezelfde weg te nemen als de eerste keer, daar deze het meest verassende werkt en verrassing is het enige middel voor ons, dat nog kans van slagen heeft. Langer dan gewoonlijk is de handdruk van onze commandant, dieper in ons gemoed trilt de Hu-bo-be-roep van de mannen, die ons de weg naar het veld zien aftaxiën.”

Het afhaken van de jagers in Buiksloot verloopt weer even vlot en voort gaat het laag over de grond richting Utrecht. Af en toe komt er een jager naast mijn toestel vliegen ... We passeren hetzelfde seinwachtershuisje als een paar uur tevoren en weer staat onze vriend enthousiast te zwaaien. Vol goede moed gaat het voort naar de Rijn. Grote rookwolken stijgen boven de heuvelrand omhoog, richting Amersfoort en richting Wageningen.

Wanneer we beoosten Wijk bij Duurstede de Rijn naderen, zien we de oorsprong van de laatstgenoemde rookwolken. Het is Rhenen dat brandt. Temidden van een vuurgloed, rossig gekleurde vlammen en rookwolken, instortende huizen, staat de Cuneratoren nog ongeschonden. Bij deze plaats gekomen beginnen we te klimmen. Duidelijk zijn de bezette stellingen op de Grebbeberg en de loopgraven in de vlakte er voor te onderscheiden. Jagers kunnen we ook nu niet ontdekken. Van die kant hebben we, voorlopig althans, niets te duchten. De snelle D-XXI'en duiken onophoudelijk naar beneden, de vijanden met hun mitrailleurs onder vuur nemend.

Dan even onverwachts als we boven de vijand zijn gekomen, neemt hij ons onder vuur. Rondom, maar hoofdzakelijk voor ons, lichtflitsen van ontploffende granaten, onmiddellijk gevolgd door donzig witte of zwarte wolkjes: de hoogte van de vijandelijke luchtafweer is uitstekend: de snelheid is evenwel, gelukkig voor ons, te hoog geschat. Zo vlak boven ons doel gekomen, laten we ons ook nu niet verjagen. Rustig werkt mijn waarnemer met de bommenrichtkijker, rustig houd ik mijn toestel op de goede hoogte, blijf ik met constante snelheid vliegen. Een tikje op mijn schouder, mijn waarnemer waarschuwt, hij laat de bommen vallen. Ik kan het zien, want kort na elkander verdwijnen de puntjes van onze bommen, die een eindje voor de rand van de ondervleugel uitsteken. De kisten links en rechts van mij hebben eveneens hun last afgeworpen, grote opspattende modderwolken geven de plaats van inslag aan.

Ik duw mijn stuurknuppel naar voren, het toestel duikt, een druk op de hendel, mijn voormitrailleur begint te ratelen. Een vuurstreep, veroorzaakt door de lichtspoornunitie, beweegt zich maar de aarde en speelt langs de loopgraven. Ik ontdek een opstelling van luchtafweer, een duwtje tegen mijn voetstuur, een tikje links tegen de knuppel, de vuurstraal eindigt in de batterij. Zo cirkelen we enige ogenblikken, onophoudelijk naar beneden duikend, boven de vijandelijke stellingen.

Dan wordt het tijd dat we terug gaan, er moet ook nog munitie overblijven voor de terugtocht. Ik trek op uit mijn laatste duik, een schok, mijn toestel wordt opgetild. Meteen slaat een stroom fijne druppeltjes mij in het gezicht. Benzine: mijn motor sputtert. Even kijk ik om, mijn waarnemer staat haast rechtop, en beduidt, dat hem niets mankeert, hij neemt zelfs foto's. [AG: waar zijn deze foto's gebleven?] Een blik op mijn instrumentenbord, geen ernstige afwijking.

Laag over de boomtoppen scherend klimmen we over de heuvelrug, de laatste kist is het hoogste punt gepasseerd. Vlug tel ik de toestellen, er mankeert geen één, ook dit hebben we nagenoeg weer goed achter de rug. Via Buiksloot, waar de jagers ons verlaten, keren we naar ons veld terug, zonder verdere gebeurtenissen."

Het bombardement van Duitse eenheden op de autoweg van Wageningen naar Rhenen werd naar verluid succesvol uitgevoerd. De 32 mijnbommen van 50 kg die de C-X'n afwierpen vielen in één run, want de afweer was te groot voor meerdere runs. Daarna volgde het mitrilleren van herkenbare doelen door jagers en bommenwerpers. De Duitse LuA schoot fanatiek terug, maar werd zelf ook op de korrel genomen. De D-XXI no. 224 keerde terug met een doorschoten radio en een afgeschoten aileron (maar zou de volgende dag alweer hersteld zijn). In een open formatie werd teruggevlogen op circa 35-40 meter (150 voet) hoogte, waar om 12.30 uur de jagers op Buiksloot landden. Om 12.40 uur landden de C-Xn op Bergen.

De bomaanval zal ongetwijfeld enig effect hebben gehad op de Duitsers, die het ten deel viel. Het Kriegstagebuch van de 207. I.D. volstaat met de eenvoudige melding van de Nederlandse luchtaanval. Details werden niet gegeven. Andere Duitse

eenheden melden slechts de *'Tieffliegerangriff'*, maar ook zij melden geen slachtoffers. Duidelijk lijkt uit de Duitse verslagen dat ze van de vliegtuigen nauwelijks last hadden; veel meer van de artillerie zo blijkt uit hun aantekeningen van stellingswisselingen wegens artilleriebeschieting.

Voor de strijd aan de Grebbe maakten de aanvallen niets uit. Op het moment van het tweede bombardement was de stoplijn bovendien al gevallen en werd deze zuidwaarts opgerold. Vier uur later zou de terugtocht officieel aanvangen en trok het Veldleger terug op het oostfront van de Vesting-Holland.

Zo eindigde dan ook de laatste aanvalsmissie van de ML naar het front bij de Grebbeberg. Nog drie missies zou de ML vliegen ter ondersteuning van het terugtrekkende Grebbeleger, maar oostelijker dan Elst zou de ML niet meer komen.

10.7.1 De G-1'n op 13 mei

De gemelde crash van de Duitse Bf-109E bij Woerden, door toedoen van een G-1, kan op geen enkele wijze worden bevestigd. Er is geen wrak gelokaliseerd bij Woerden of in de omgeving van Woerden. Op 13 mei is wel bij Loosdrecht een Bf-109 neergekomen (wat relatief gezien in de buurt is), maar daarvan is slechts een officieuze melding. Deze geclaimde luchtoverwinning blijft dan ook een twijfelgeval. Desondanks klopt Loosdrecht perfect met de route die werd gevlogen. De bommenwerpers vlogen noordoost van Utrecht terug, over de Loosdrechtse Plassen en via Buiksloot terug naar Bergen.

Naast deze kwestie van de neergeschoten Bf-109, is opvallend dat de sorties van beide G-1'n niet gelijktijdig met de negen D-XXI en C-X plaatsvonden, maar kort daarvoor, danwel kort daarna. Het stafwerk gaat echter uit van een gezamenlijke vlucht van alle elf toestellen. Dat lijkt een betwistbaar uitgangspunt van het stafwerk. Molenaar zegt (Deel I, pagina 277) *"De C.Lvd stelde de C.4^e JaVA kort na 3.30 in kennis met deze wijziging en gaf hem opdracht om de vlucht van de C-X vliegtuigen naar Wageningen bovendien te laten beschermen door 2 G-1 vliegtuigen (...)".* Dit laatstgenoemde bevel lijkt dan niet als zodanig te zijn uitgevoerd, of anders, onder afwijkende condities van het bevel van de OLZ te zijn uitgevoerd.

Voor het argument dat de G-1'n een eigen missie hadden zijn drie aanwijzingen te vinden. De eerste in het boek van C.C. Küpfer (*"Nederlandse vliegers in het vuur"*, pagina 228) *"De vlucht vond plaats onder bescherming van vijf jagers van Buiksloot en tegelijkertijd met den aanval door twee jachtkruisers op hetzelfde boschcomplex".* Deze formulering wijst erop dat de G-1'n inderdaad een gescheiden opdracht hadden en 'gewoon' (min of meer) tegelijkertijd werden ingezet – net zoals eerder op 12 mei om 16.45 uur drie G-1A'n zelfstandig werden ingezet tegen gronddoelen. Küpfer's ¹ bron in deze is niet bekend. De tweede aanwijzing vinden we in de *"Morgenmeldung der 207. Division"* van 13 mei, te weten: *"Neun feindliche Kampfflugzeuge (holl.) nach Meldung SS uber Grebbe im Einflug."* Ofwel – de Duitse troepen melden ook maar negen toestellen die over hun hoofd vlogen richting Wageningen. Deze melding slaat zeker op de vlucht van 3.45 uur (en niet op die van 11.22 uur die daadwerkelijk met totaal negen toestellen werd uitgevoerd), omdat de Duitse "morgenmeldung" van rond 0500 uur Nederlandse tijd stamt (NB: het rapport meldt 0630 uur Duitse tijd). Maar goed, de Duitsers kunnen natuurlijk nog altijd verkeerd hebben geteld. De derde en meest sterke aanwijzing dat de G-1'n een aparte opdracht hadden komt tenslotte uit het verslag van de commandant van het Nederlandse escadrille, de 1^{ste} luitenant vlieger Hofstede. Twee citaten uit zijn rapport vermelden duidelijk dat het alleen om een formatie van C-X'n en D-XXI'n

lijkt te gaan. Immers: “Te 4.30 uur moest het bombardement plaats hebben onder bescherming van vier [**sic**: het waren er vijf] D-XXI toestellen van het vliegveld “Buiksloot.” en “Na het bombardement werd het bosch door de D-XXI vln beschoten, terwijl de C-X vln eveneens met de voormitrailleuseur in duikvlucht het bosch beschoten hebben.”

Conclusie is dat er een zeer sterk en legitiem vermoeden bestaat voor de theorie dat de G-1'n een aparte missie hebben gevlogen, en dus niet op de onder 10.7 geciteerde opdracht vlogen. Het stafwerk verbindt deze twee gescheiden missies blijkbaar onterecht. Dat kan verklaren waarom de G-1'n de C-X'n niet verder hebben begeleid en dat zij een afwijkende route vlogen.

¹ Kapitein vlieger Küpfer – eerder 17 jaar lang landmacht militair in het KNIL in Nederlands-Indië – was tijdens de meidagen commandant (kapitein) van de Depottroepen van de ML (150 man) die waren gelegerd bij de luchtmachtschool in Rotterdam. Küpfer was wegens lichamelijke ongemakken niet langer goedgekeurd voor de vliegdiens.

10.8 13 mei – Het Stafwerk van Nierstrasz

De eerste missie van maandag 13 mei leverde naast directe grondsteun ook inlichtingen op omtrent de vijandelijke aanwezigheid in Wageningen en omgeving. Daar waar aparte verkenningmissies eerder niets van belang op de grond waarnamen, namen deze “toevallig” passerende aanvalsvliegtuigen juist heel veel militaire activiteit waar. Volgens Nierstrasz werden de inlichtingenrapporten van de vliegers en waarnemers via de CV aan de LKAC (Legerkorps Artillerie Commandant II LK) doorgegeven, die op zijn beurt de DAC (Divisie Artillerie Commandant) opdracht gaf vuur 161 op Wageningen te geven, wat tegelijkertijd door I-15RA (LK artillerie) werd gegeven. Dit was omstreeks 6.00 uur. Hierop werden – volgens de artilleriesverslagen bij het NIMH – de volgende korte maar intensieve vuren afgegeven:

- door I-15RA (houwitser 15 L 15): te 6.57; 7.24; 7.53; 7.59 en 8.15 (telkens met verspringing van 200 meter per vuur en een lichte kaarthoek verdraaiing)
- door I-8RA (veldgeschut 7 veld): te 6.30 uur
- door III-8RA (houwitser 15 L 17): te 6.10 uur

Voorts vertelt het Stafwerk ons niets wat we al niet hierboven in de studie vermeldden. Het is vooral erg summier ten aanzien van de inzet van de ML.

10.9 14 mei 1940

Opdracht	1^e JaVA Buiksloot: 5 D-XXI'n patrouille over vakken IILK en IVLK ter dekking terugtocht op VH. 4^e JaVA Schiphol: 2 G-1A en 2 G-1B patrouillevlucht boven vakken IILK en IVLK ter dekking terugtocht op VH
-----------------	--

D-XXI	240	res. 2 ^e luit vl. J. Tuininga (c.)
D-XXI	236	res. 2 ^e luit vl. H.B. Sitter
D-XXI	221	res. 2 ^e luit vl. H.J. van Overvest
D-XXI	244	wmr vl. W. Hateboer
D-XXI	242	dpl. sgt vl B. de Geus

G-1A	308	res. 1 ^e lt vl A van Oorschot / dpl. sgt W.P. Wesly
G-1A	322	res. sgt vl. H. Hartkoren / dpl. sgt J van den Breemer
G-1B	342	res. 2 ^e luit vl F.G.B. Droste / dpl. sgt J. Staal
G-1B	343	res. 2 ^e luit vl G. Steen / geen of onbekende marconist

De C.Lvd gaf om 2.00 uur aan de C-Jachtgroep (majoor vlieger H. van Weerden Poelman, beter bekend als "de Poel", oud-commandant van 2^e JaVA) opdracht om vanaf het aanbreken van de dag een aantal patrouilles te vliegen met de overgebleven jachtvliegtuigen ter dekking van de terugtocht van het veldleger op de Vesting-Holland. Hiertoe werden een tweetal patrouilles geformeerd van G-1'n en D-XXI'n die de vakken van II LK en IV LK, alsmede de omgeving Utrecht / Wijk bij Duurstede moesten dekken.

De C. 1^e JaVA kreeg als opdracht mee van de C-Jachtgroep:

Te 4.00 uur of zodra het weer het toelaat, moeten vijf D-XXI vliegtuigen aanwezig zijn in het vak Odijk – Zeist – De Bilt – Groenekan – Utrecht. Vijf G-1 vliegtuigen bevinden zich ten zuiden van dit vak.

Vliegweg: via Woerden naar Utrecht.

Opdracht: indien geen vijandelijke vliegtuigen te bestrijden zijn, moeten levende doelen op de grond worden aangevallen, indien deze met zekerheid als vijand herkend worden. De terugweg voor de patrouilles geschiedt eerst in westelijke daarna in noordelijke richting. Beide patrouilles landen op het vliegpark Schiphol. Daarna benzine en patronen bijvullen en gereed melden op mijn commandopost. Commandanten van het 1^{ste} en 2^e JaVA dragen zorg dat alle mecano's [technenuten – grondpersoneel] en alle munitie bij het aanbreken van de dag naar het vliegpark Schiphol vertrekken. Commandant vliegpark Schiphol draagt zorg, dat na het vertrek van de 1^{ste} en 2^e JaVA het landingsterrein van Buiksloot wordt vernield.

Buiksloot werd ontruimd na vertrek van de laatste toestellen. Dat dit een bizarre ontwikkeling was komt later aan de orde (hoofdstuk 11). Het was thans onderdeel van het bevel waarbij een aantal patrouilles in de lucht werd gebracht om het veldleger te dekken. Inmiddels ontdekten de vliegers (door de aard en inhoud van de opdracht) dat het veldleger de Valleistelling (Grebbeinie) had verlaten, en dit kwam als een schok. Er was veel propaganda gemaakt voor de sterkte van het veldleger in de Valleistelling, en men nam nu aan dat het einde nabij was. Het moreel kreeg een ontzettende deuk. Als vliegers hadden zij waarschijnlijk net zo goed of wellicht beter een beeld van de situatie van ons leger dan wie dan ook, met uitzondering van de staf op het AHK. Zij wisten dat de Duitsers het zuidfront van de Vesting-Holland

hadden doorbroken, zij wisten van ontruiming van de kop van Noord-Holland, ze wisten nu van het doorbreken van de Valleistelling ... kortom ze wisten dat het einde van de worsteling naderde.

Pas om 7.05 uur konden de D-XXI'n vertrekken, omdat eerder een dichte grondmist – die de avond ervoor al was begonnen – vliegen lastig, en waarnemen onmogelijk maakte. De patrouille werd gevlogen in het vak Odijk-Zeist-De Bilt-Groenekan-Utrecht. Natuurlijk werden de toestellen weer beschoten door eigen troepen. Al binnen drie kwartier keerden de toestellen terug, nu op Schiphol. De D-XXI no. 236 kreeg motorstoring en maakt een noodlanding bij Vleuten. Er is ook een theorie, afkomstig van luitenant Doppenberg, dat de 236 een kapotte oliedrukmeter had en dat luitenant Sitter hierdoor dacht dat zijn motor het ieder moment kon opgeven en een noodlanding verstandiger zou zijn. Luitenant Sitter zelf verklaart [de oud-vlieger leeft nog anno januari 2007] dat zijn motor verdere dienst weigerde en dat daarom een noodlanding werd gemaakt. Sitter stak de jager in brand alvorens naar Schiphol te vertrekken.

De G-1'n startten ook om 7.05 uur [het heeft er alle schijn van dat centraal een commando tot vertrek van beide patrouilles is gegeven – ook al wordt dit niet in het Stafwerk vermeld], van vliegpark Schiphol. De G-1B no. 346 met dienstplichtig sergeant vlieger C.R. Ottes reed daarbij, door een geblokkeerd wiel, tegen de 343 op en raakte te zwaar beschadigd om te kunnen vliegen. De 343 kon gewoon vertrekken. Zij voerden hun patrouillevlucht uit in een zuidelijk vak van het Veldleger, namelijk het gebied tussen Utrecht, Wijk bij Duurstede, Elst en terug over Doorn naar Schiphol [wat ook hier weer in strijd lijkt met het bevel. Immers – *“de terugweg geschiedt eerst in westelijke daarna in noordelijke richting”*]. Onderweg werd geen vijand waargenomen – wat mede gezien de omstandigheden niet vreemd was. De piloten vlogen zo laag dat de propellers van de 308 waren verbogen. Op een dergelijk hoogte kon geen dieptewaarneming worden gedaan en de nevels voorkwamen een eerlijke kans op waarneming. Wellicht dat de vliegers zo laag vlogen door de grondnevels, maar de angst voor jachtvliegtuigen van de vijand zal waarschijnlijk een hoofdrol hebben gespeeld. Twee andere G-1'n vertoonden na de vlucht defecten aan hun landingsgestel. Ook deze patrouille stond ruim binnen het uur terug op de basis.

Opdracht	1^e en 2^e JaVA Schiphol: 5 D-XXI'n patrouille over vakken IILK en IVLK ter dekking terugtocht op Vesting Holland	
-----------------	--	--

D-XXI	219	res. 1 ^{ste} luit vl. N.W. Sluyter (c.)
D-XXI	224	res. 2 ^e luit vl. F.C. Bik
D-XXI	221	res. 2 ^e luit vl. B van der Stok
D-XXI	235	res. 2 ^e luit vl J.C. Plesman
D-XXI	212	res. 2 ^e luit vl. A.M. van der Vaart

Oorspronkelijk zou nog een G-1 aan de patrouille worden toegevoegd, maar bij het opstarten van de motoren bleek deze niet gevechtsgereed. De oorlog voor de G-1'n was, na de vorige vlucht, echt voorbij. De laatste vlucht van de ML stond nu op de rol. Het was tijd geworden voor de zwanendans van ons moedige luchtwapen

Vijf D-XXI'n van de acht (of negen) gereed gemelde toestellen zouden de laatste missie voor onze aanvalsvliegtuigen van de C.-Lvd uitvoeren:

“Op commando “opstijgen” verzamelen de afdelingen boven Schiphol; gezamenlijk moet met een snelheid van ongeveer 300 km/u via Breukelen - De Bilt naar Wijk bij Duurstede worden gevlogen. Terugkeer via IJsselstein en dan in noordwestelijke richting naar Schiphol. Na landing onmiddellijk bijvullen en klaar melden op commandopost. De bemanning moet voor iedere vlucht worden afgelost. Indien de verbinding met mijn commandopost is verbroken, moet laatstgenoemde opdracht in de loop van de 14^{de} mei zo vaak als mogelijk worden herhaald. Dit moet in onderling overleg worden geregeld. De aanvalsrichting op eigen initiatief variëren. Bij terugkeer moet men erop bedacht zijn dat Schiphol eventueel kan zijn gebombardeerd. “

De vijf jagers vertrokken om 10.45 uur van Schiphol. Er werd gepatrouilleerd volgens de opgegeven route Breukelen – De Bilt – Wijk bij Duurstede – IJsselstein – Schiphol. Niets of niemand werd door de patrouille waargenomen en om 11.23 werd alweer geland op Schiphol. Ook deze patrouille is nooit meer dan 25 minuten boven het doelgebied geweest.

Het zou de laatste missie van de ML JaVA's blijken te zijn. De vliegers en het grondpersoneel waren op, de toestellen hadden bovenmatige slijtage en de mitrailleurs waren naar verluid vrijwel allen versleten. De commandant Jachtgroep kreeg te horen dat nieuwe missies voorlopig moesten wachten, en nadat om 19.00 uur de capitulatie bekend was gemaakt was ook duidelijk dat de laatste missie van de ML JaVA's op 14 mei om 11.23 uur al voorbij was. De laatste ML missie werd gevlogen door een C-X (700), die een verkenning zou moeten uitvoeren naar eventuele brugslag tussen het Kralingse Veer en Kinderdijk. Om 12.15 uur vertrok de verkenners van Ruigenhoek. Het toestel keerde echter niet terug en vloog via een omweg naar Frankrijk, waar het op 22 mei tenslotte op het vliegveld van Caen (met meer Nederlandse toestellen van de vliegscholen) terecht kwam. Er is na die tijd nog een C-X (705) vertrokken, en wel om 20.15. Dat was echter geen sortie, maar een vlucht (in de letterlijke zin van het woord), wat in strijd was met de capitulatie afspraken. Deze verkenners kwam bij Duinkerken terecht. De kapitein-waarnemer in kwestie stak over naar Engeland, de vlieger kwam om onduidelijke redenen terug naar Nederland.

Nabeschuwing

11.0 Statistische gegevens

Als men de verslagen van Nederlandse militairen leest - of de gemiddelde geïnteresseerde hoort - over de slag om de Grebbeberg dan zou men denken dat de ML schitterde door afwezigheid op dit voornamelijk slagveld. Niets is minder waar. Zoveel heb ik duidelijk willen maken met deze uitgebreide studie ten aanzien van de verrichtingen van onze luchtmacht bij en rond de Grebbelinie. Om een en ander nog duidelijker te maken, een statistische vergelijking.

Een schematische recapitulatie van de Grebbevluchten:

Gegeven	Grebbelinie (IV LK)	Grebbelinie (II LK)
Aantal missies 10 – 13 mei	3	8
Aantal (afgeronde) sorties	4	49
• C-V	3	13
• C-X	1	9
• D-XVII	0	3
• D-XXI	0	19
• G-1A en G-1B	0	5
Aantal missies 14 mei*	3	3
• D-XXI / G-1 op 14 mei*	14	14

* Beide getallen slaan op dezelfde 3 missies die op 14 mei gevlogen werden.

Onderstaande tabel geeft per sortie een opsomming. Ook de afgebroken sorties zijn daarin vermeld:

11 mei			
1	7.00 uur	C-V	612
2		C-V	646
Verkenning IJssel- en Grebbelinie noord val IV LK			
3	6.25 uur	D-XXI	212
4		D-XXI	218
5		D-XXI	244
6		C-V	639
7		C-V	592
Verkenning Ede / Arnhem - bij Elst afgebroken			
8	10.10 uur	D-XXI	221
9		D-XXI	235
10		D-XXI	240
11		C-V	619
12		C-V	645
Verkenning Ede / Arnhem - herhaling			
13	15.10 uur	C-V	612
Verkenning gebied Amersfoort –Apeldoorn vak IVLK			
12 mei			
14	5.05 uur	D-XXI	240
15		D-XXI	224
Verkenning richting Arnhem			

16	D-XXI	218	
17	C-V	631	
18	C-V	645	
19 7.10 uur	C-X	719	Verkenning gebied Amersfoort –Apeldoorn vak IV LK
20 16.45 uur	G-1A	325	Grondsteun Grebbeberg
21	G-1A	303	
22	G-1A	322	
23 17.00 uur	D-XVII	205	Bombardement artillerie bij Wageningen – verkenning Grebbe bij Wageningen en Rhenen
24	D-XVII	2..	
25	D-XVII	2..	
26	C-V	612	
27	C-V	594	
28	C-V	646	
29	C-V	650	
30	C-X	719	
31 18.32 uur	C-V	605	Grondsteun bij Wageningen
32	C-V	619	
33	C-V	592	
13 mei			
34 3.47 uur	D-XXI	219	Bombardement artillerie bij Wageningen en mitrilleren van zichtdoelen
35	D-XXI	244	
36	D-XXI	240	
37	D-XXI	235	
38	D-XXI	242	
39	G-1A	321	
40	G-1A	318	
41	C-X	705	
42	C-X	711	
43	C-X	700	
44	C-X	712	
45 11.22 uur	D-XXI	224	Bombardement kunstweg Rhenen – Wageningen en mitrilleren van zichtdoelen
46	D-XXI	244	
47	D-XXI	240	
48	D-XXI	236	
49	D-XXI	242	
50	C-X	705	
51	C-X	711	
52	C-X	713	
53	C-X	712	
14 mei			
54 7.05 uur	D-XXI	221	D-XXI: patrouille noordelijk deel vak II LK en IV LK op VH. G-1: patrouille zuidelijk deel vak II LK en IV LK op VH.
55	D-XXI	244	
56	D-XXI	240	
57	D-XXI	236	
58	D-XXI	242	
59	G-1A	308	
60	G-1A	322	
61	G-1B	342	
62	G-1B	343	

63	10.45 uur	D-XXI	219	D-XXI: patrouille vak II LK en IV LK op VH
64		D-XXI	224	
65		D-XXI	221	
66		D-XXI	235	
67		D-XXI	212	

Uit bovenstaande tabellen blijken de volgende statistische gegevens:

- Dat er in totaal 49 sorties (enkelvoudige toestelbewegingen) zijn geweest richting de Grebbeberg, waarvan er maar 5 (in één missie, bij Elst) zijn omgekeerd en de Grebbeberg dus niet hebben bereikt.
- Dat er in totaal 67 sorties zijn geweest in de vakken van II en IV LK.
- Dat er in totaal 8 missies naar de Grebbeberg zijn gevlogen, waarvan 3 verkenningsmissies en 5 aanvalsmissies. (N.B.: als de eerste vlucht op 13 mei inderdaad een gescheiden vlucht was van enerzijds 5 x D-XXI + 4 x C-X en anderzijds 2 x G-1, dan zijn er dus 9 missies naar de Grebbeberg gevlogen, waarvan 6 aanvalsmissies – we laten het hierna echter bij 8 missies)
- Na 10 mei 1940 werden er door de ML nog maar 36 operationele missies gevlogen (ofwel: geen proefvluchten, transitovluchten, direct na de start afgebroken vluchten).
- In totaal waren 19 van die 36 missies niet meer dan verkenningsmissies die niet zelden door een C-V of C-X alleen werden gevlogen. Er werden dus maar 17 aanvalsmissies gevlogen na 10 mei 24.00 uur.
- Van die 36 missies gingen er 11 naar de Grebbelinie
- Van die 11 gingen er 8 naar de Grebbeberg en directe omgeving.
- Ofwel – 22% van de missies na 10 mei 24.00 uur is naar Rhenen en Wageningen gevlogen.
- Van de 17 aanvalsmissies gingen er 5 naar de Grebbeberg
- Ofwel – 29% van de aanvalsmissie na 10 mei 24.00 uur is naar Rhenen en Wageningen gevlogen
- Geen doel in Nederland is zo vaak aangedaan door de ML als de omgeving van de Grebbeberg.

Er kan zonder enig overdrijven worden gesteld dat de ondersteuning van de ML – in verhouding tot haar omvang, capaciteit en haar activiteiten vanaf 11 mei (toen het front ‘pas’ aan de Grebbelinie kwam te liggen) – van het Veldleger aan het Grebbefront relatief groot is geweest. Dat dit voor de troepen onvoldoende was, ja zelden merkbaar zal zijn geweest, is een ander aspect. De luchtsteun van de Duitsers aan hun grondtroepen tijdens de slag om de Grebbeberg is in feite ook alleen tijdens de Stuka aanval op 13 mei rond het middaguur duidelijk merkbaar geweest. Maar toen was de Grebbeberg eigenlijk al gevallen, omdat de stoplijn toen niet meer was.

11.1 Opvallende zaken

Er zijn een aantal zaken die sterk opvallen als we de gegevens rond de “Grebbevluchten” nuchter bekijken en/of bestuderen:

1. Er werd zeer rigide met de uitleg van opdrachten omgegaan door de bemanningen – of anders geformuleerd – men gaf meestal een zeer “enge” uitleg aan die opdrachten. Verkenners met een vliegbereik voldoende voor 3 tot 3 ½ uur vliegen, blijven hoogstens een ½ uur binnen hun (grote) doelgebied, waarbij de meeste plaatsen maximaal eenmaal worden

gepasseerd, en wegende de totale vliegtijd, ook nog eens op hoge tot maximale snelheid (datzelfde geldt voor patrouille vliegtuigen). Dat is vreemd. De verkenner, met maar één waarnemer zonder buikkoepel, kan slechts één zijde van de vliegroute aandachtig bestuderen. Daarbij dient de hoogte ook nog eens gunstig te zijn. Dat wil zeggen – te laag vliegen betekent dat er te weinig overzicht is (maar kan wel goed zijn voor extra studie van een specifiek object) en te hoog vliegen betekent dat te veel detail aan de aandacht ontsnapt.

Het is [op zich] vanzelfsprekend te begrijpen dat als urgent informatie werd verwacht door het veldleger dat dan kortere missies werden gevlogen. Maar dat zou dan moeten hebben gegolden voor een missie waarop men direct een wetenswaardigheid waarnam – niet als bleek dat na een enkele overvlucht niets was waargenomen in een gebied waar het vermoeden van vijandelijke aanwezigheid grensde aan zekerheid! Daarbij had men de mogelijkheid informatie tijdens een vlucht af te werpen in koerierskokers, en kon men dus tussendoor rapport uitbrengen. Radio's hadden onze verkenners (in het land van Philips) helaas niet, wel kon men naar de grond telegraferen.

2. De verkenningsmissies hebben zeer magere resultaten opgeleverd – eigenlijk geen resultaten (tenzij valse resultaten ook als resultaten worden geteld). Feitelijk is geen enkele verkenningsmissie naar de Grebbelinie of de IJssellinie goed geweest voor enige waardevolle informatie, in tegendeel zelfs. Dat, terwijl zo'n 50,000 vijandelijke militairen met hun voertuigen, fietsen, paarden en artillerie in tenminste twee sectoren optrokken en ontplooiden: te weten vanaf Zutphen en het Apeldoorns kanaal naar Amersfoort en vanaf Doesburg / Arnhem naar de ruimte Renkum / Wageningen / Rhenen. Het feit dat hiervan tijdens de verkenningsmissies geen enkele positieve verkenning is gedaan in de vorm van daadwerkelijke waarneming of de sporen van verplaatsing geeft zeer te denken over de kwaliteit van uitvoering en/of de uitvoerders.

Het meest prominente voorbeeld hiervan is de missie op 12 mei van 2 C-V'n die door 3 D-XXI'n werden geëscorteerd op een verkenningsvlucht langs de weg Wageningen – Arnhem – Westerfoort. Ondanks het feit dat de complete 207^e division met al zijn extra toegevoegde onderdelen plus de *Standarte "Der Fuhrer"* – tesamen goed voor zo'n 25,000 militairen met al hun toebehoren – langs deze route is ontplooid en daar deels nog verplaatst, zagen of herkenden de vliegers geen sporen van een groot zich verplaatsend en zich ingravend leger, misten zij de sporen en aanwezigheid van vermoedelijk zo'n 3,000 (of meer) paarden, zagen ze geen vrachtauto's, pantserwagens, trekkers, personenwagens, infanterie, artillerie – helemaal niets! Dit is vanzelfsprekend aan het volkomen onverklaarbare grenzende. De wetenschap dragende dat er Duitsers moesten zijn te vinden op de autoweg Wageningen – Rhenen, had men bij het niet herkennen van iets of iemand op grote hoogte, in scheervlucht langs de weg moeten vliegen. Echter – het vermoeden van de auteur is groot dat juist op een hoogte van pakweg 750 tot 1,000 (wellicht zelfs nog hoger) meter is verkend of op een veel te grote breedte van het doel, en het is beslist niet onwaarschijnlijk dat heel ruim noordelijk of zuidelijk van de autoweg is gevlogen in plaats van erboven. Probleem is dat een mens bij een hoogte van 500 meter al zeer slecht zichtbaar is geworden, een voertuig op 1,000 meter is een stipje en zo gemist. Vermoedelijk gebeurde het vaker gedurende verkenningsvluchten boven vijandelijk gebied die dagen dat men op een te gepaste afstand bleef – in breedte, diepte en/of hoogte.

Typend is een vergelijkingsvoorbeeld. Op 12 mei werd een Nederlandse luchtverkenner naar Noord-Brabant gestuurd om te kijken of de geruchten van een optrekkende Duitse pantsercolonne door de Langstraat op waarheid berustten. Opgedragen route boven het doelgebied was de verwachte logistieke hoofdroute voor de Duitse grondtroepen, Breda – Tilburg – Eindhoven. Het Nederlandse toestel vertrok om 0910 van Haamstede (Schouwen-Duiveland) en was reeds om 1030 uur terug. Het meldde als bijzonderheid slechts een uitgebrande militaire vrachtauto te hebben gezien. Onder het toestel waren – als het de juiste route had gevlogen – echter delen van twee infanteriedivisies, delen van een gemotoriseerde infanteriedivisie en een groot deel van de volledig gemotoriseerde (deels gemechaniseerde) 9^e Panzerdivision aanwezig geweest. Bovendien waren rond Tilburg en Breda belangrijke delen van twee Franse divisies aanwezig. Kort voordien vloog een Duitse verkenner van 4 (H)/21 [de P2+MM] over de sector Tilburg – Breda – Geertruidenberg. Deze meldde: “*Motorische Kolonnen auf Strasse Tilburg-Geertruidenberg, Anfang 1 km westlich Sprang, Ende etwa 5 km nördl. Tilburg.*” Het is onvoorstelbaar dat het Nederlandse toestel niets waarnam als het de aangewezen route vloog. Anderzijds blijkt uit de vliegtijd dat het of het doelgebied niet geheel overgevlogen is of dat het op topsnelheid vloog. De route – de autoweg volgende – had een lengte van 130 km. Heen en weer dus 260 km. De kruissnelheid voor een C-V was rond de 180-190 km/u, de topsnelheid 250 km/u. Met een vliegtijd van 1 uur 20 minuten, en gemakshalve de verloren snelheid rond start en landing vergetende, zou de piloot over de gehele route een gemiddelde snelheid van 195 km/u hebben moeten vliegen. Hij heeft de route dus simpelweg op relatief hoge snelheid overvlogen, vermoedelijk niet eens helemaal, en vrijwel zeker verzuimd om op cruciale punten enige patronen te vliegen, zodat uit diverse hoeken wordt verkend. Resultaat van deze mislukte verkenningvlucht was dat men in Den Haag de signalen van aankomst van een Duitse tankdivisie bleef afwijzen in plaats van erkennen. Daar waar de Duitse verkenner duidelijk meerdere colonnes waarnam, en in wezen de hele sector Tilburg daarvan vergeven zag, zag de Nederlander niets dan een verbrande vrachtwagen ...

Men kan in repliek op het bovenstaande stellen dat verkennen vaak weinig resultaat opleverde, en dat dit gedurende de oorlog bij andere partijen niet anders was. Dat geldt echter voor gecamoufleerde eenheden en veelal voor strategische verkenning [hoog en diep]. Een optrekkend leger, dat weinig moeite doet zich te verschuilen, laat onmisbare sporen na, en kan zich niet volledig gecamoufleerd houden. In België vlogen de Belgische en Franse verkenners soms op enkele meters hoogte over de wegen, en namen zodoende waar. Ze verloren hierdoor belangrijk meer toestellen, maar kwamen ook vaker met belangrijk resultaat thuis. De investering van het verlies van enkele verkenners tegenover de importantie van de boodschap, die ze kunnen brengen is zijn investering waard; hoe macaber die investering ook is. Met goede verkenning rapporten had de commandant van het II^e LK bijvoorbeeld niet tot 12 mei in de avond gedacht dat slechts kleine eenheden tegenover hem stonden. Hij had dan op 12 mei al kunnen weten dat een divisie tegen zijn positie bij Rhenen oprad. Die kans werd opzichtig gemist.

3. Gebrek aan eigen initiatief. Een zaak die bij het (veld)leger met enige regelmaat positief opviel was het lokale eigen initiatief van officieren, onderofficieren of soms korporaals en manschappen. Bij de ML leek dit [aan het Grebbefront] veel minder aanwezig. Sprekend voorbeeld is de missie waarbij twee C-V'n (in de rol van lichte bommenwerpers) hun vluchtleder

volgden, die door schade aan zijn toestel wegdook van het doel (overigens pas nadat hij zijn bommen had afgeworpen op het doel), en hun bommen niet afwierpen. Men nam deze terug mee naar huis! Onder het mom van “we konden geen doel vinden”. Dat komt qua eigen initiatief overeen met de verkenners die – in de wetenschap van een aanwezige vijand – de (kunst)weg Rhenen – Arnhem afvliegen en naar huis vlogen met de mededeling “geen vijand waargenomen”. Een initiatiefrijke en verantwoordelijke commandant of piloot zou nog een ronde gevlogen hebben. Met alle risico’s van dien. Immers – de risico’s die gebrek aan waarneming mee kunnen brengen kunnen veel groter zijn. Risico van het niet kunnen anticiperen op de vijandelijke acties, maar tevens het feit dat een missie opnieuw zou moeten worden gevlogen. In feite is dit in aanvulling op het onder punt 1 en 2 gemeldde.

4. Dat er geen jagerescorte beschikbaar werd gesteld voor sommige vluchten is opvallend te noemen. Tot het moment dat 3 zelfstandige, ongeëscorteerde C-V’n naar Grebbeberg werden gestuurd en er 2 daarvan verloren gingen, werden de oude tweedekkers – die volmaakt kansloos waren tegen Duitse toestellen – soms gewoon ongeëscorteerde naar de Grebbeberg (of elders) gestuurd.
5. Bijzonder is dat het Nederlandse vliegtuig van de meidagen – het werkpaard en manusje van alles – het oudste vliegtuig is wat werd ingezet: de Fokker C-V. Dit type toestel werd tijdens de meidagen ingezet als verkenners en als bommenwerper, en het vloog vrijwel vanaf het eerste tot het laatste uur. De C-X’n (StraVerVA) werden verrassend weinig ingezet, werd zelfs meer dan 24 uur niet voorzien van enige opdracht (onder het naoorlogse mom van “er waren geen verbindingen”). De D-XXI en G-1 hadden na een of enkele vluchten al last van overmatige slijtage van motoren, wapens en elektronica. Dat was niet ongebruikelijk in dat era, daar veel materieel in de luchtvaart op de ontwerpgrenzen werd aangewend, met alle kansen op snelle slijtage en falen van dien. Mitrailleurs met vuursnelheden van 1,100 – 1,500 schoten per minuut, die van temperaturen ‘racen’ van -30 tot +300, gaan niet lang mee. De C-V echter (buisen, linnen en een oude maar degelijke Rolls Royce motor) voldeed wonderbaarlijk goed! De verliezen zijn daarnaast ongelofelijk beperkt gebleven! Bijzonder is dat zowel de Italianen en de Finnen dezelfde ervaringen met dit toestel opdeden. Betrouwbaar en verrassend goed inzetbaar. Uiteraard bij die conclusie aantekend, dat over de marge van luchtmacht inzet wordt gesproken en niet een luchtmacht ondersteuning zoals die anno 1940 (en later) inmiddels was gewenst.
6. De inzet van de ML lijkt [niet alleen aan het Grebbefront] vaak volkomen willekeurig en tamelijk visieloos te zijn geweest. Onlogische missies werden gevlogen met schaarse vliegtuigen. De opdracht van C.-Lvd om de laatste T-V in te zetten ten bate van de onbetekenende opvangstelling bij Wons, is ronduit bizar te noemen. Veel grondsteun missies werden gevlogen in levensgevaarlijke zones, zoals bij Rotterdam en Overschie, waar men vliegtuigen inzette voor een aantal absoluut onnodige missies (met in het achterhoofd de verliezen en de kwetsbaarheid van onze toestellen in dit geheel door de Luftwaffe beheerste gebied) tegen lichte luchtlandingstroepen; vliegtuigen op stranden werden aangevallen (waren geen bedreiging), de parkeerplaats bij Feyenoord werd aangevallen (geen bedreiging – het argument dat de Duitsers er een hulpvliegveld zouden bouwen is lachwekkend), verspreidde en gecamoufleerde Duitsers bij Overschie werden

gebombardeerd (effect vermoedelijk nihil). De ML had zich moeten concentreren op drie punten: Moerdijk (zuid- en noordhoofd), Eiland van Dordrecht en de Grebbeberg. De drie strategische brandpunten in de strijd waar onze ML zinvolle en noodzakelijke grondsteun had kunnen verlenen. Bombardementen van vliegvelden, parkeerplaatsen, stranden en verkenningsmissies naar lang verloren gebied (zoals op 12 mei naar Fort Westervoort en de IJssel) waren zin- en doelloos, wegende het enorme gebrek aan materieel, munitie, reservedelen en personeel.

7. De organisatie van de luchtverdediging was onhandig en ondoordacht te noemen. Het feit dat de ML, en dan in het bijzonder de JaVA's, vrijwel geen beroepspersoneel hadden was een schrijnende zaak. Het was meer een gezellige vliegerclub dan dat aan enige tactische training werd gedaan. Overigens waren de meeste piloten wel bijzonder bedreven in de besturing van hun vliegtuigen, omdat acrobatiek veel werd bedreven. De tweedeling in de ML, deels onder het algemeen commando – deels onder het Veldleger, was onpraktisch, maar gezien de (ook al achterhaalde) indeling onder de landmacht, verklaarbaar.

Het bij voorbaat opgeven of niet operationeel gebruiken van vliegvelden of -parken als Vlissingen, Hilversum en Soesterberg is onbegrijpelijk. Deze hadden uitstekend dienst kunnen doen als hulpvliegvelden, waarbij een kleine strategische voorraad munitie en brandstof snelle inzet van middelen had kunnen bewerkstelligen. Het feit dat voor Hilversum en Soesterberg al direct gevreesd werd voor verdragende Duitse artillerie mocht dan aanleiding zijn dit soort velden geen thuisbases te maken. Het ingericht houden als hulpvliegveld lag echter zeer voor de hand. Dat bleek ook wel tijdens de meidagen, waarbij Soesterberg buitengewoon belangrijk bleek. Dankzij onzinnige versperringen (ondanks gebruik) werden echter talloze vliegtuigen beschadigd.

Het feit dat onontdekte velden als Buiksloot en Middenmeer werden omgeploegd vanwege fantoomvijanden vanuit het noorden was zeer impulsief. Het typische is dat in dergelijke gevallen (vernietiging tijdens de gevechten) ons leger zo vaak veel te voortvarend te werk leek te gaan terwijl dat met meer voor de hand liggende zaken zoals sterk pro-actief handelen tijdens acties juist weinig werd geconstateerd.

Het aspect van de vernielde vliegvelden rust zeker deels op het conto van Winkelman en Best – en daarin worden ze naoorlogs overdreven gespaard. Als de oorlog niet na vijf dagen was geëindigd dan had hen dit lelijk opgebroken. Het feit dat er jagers, waaronder tenminste 2 D-XXI'n en een G-1A, op de Vlijt bleven staan en behalve de basiscommandant aldaar niemand het idee opvatte deze bij de organieke sterkte te voegen is ook onvoorstelbaar. Het feit dat de D-XVII'n wel bij de sterkte werden getrokken geeft aanleiding extra vragen te stellen over de gang van zaken rond de drie moderne jagers. De beide D-XXI'n vielen later onbeschadigd in Duitse handen. Wat generaal Best hier voor reden voor had is niet duidelijk – er moet haast een logische verklaring voor zijn.

Het blijkt dat de ML eigenlijk amper of niet was voorzien van reserveonderdelen, in het bijzonder daar waar het betrof bewapening en motoren. Daarnaast het onvoorstelbare fenomeen van militaire (hulp)vliegvelden zonder munitie, brandstof, aanzetslingers, etc. Welk een

desorganisatie en naïeviteit straalt er uit van dergelijk onvoorbereid handelen? Het maakt helder dat de ML logistiek gezien een chaos was.

8. Het leek erop of men totaal geen lering trok uit de eerste missies. Zo werd de laatste T-V bijna ingezet bij de volstrekt onbelangrijke Wonsstelling (boven het IJsselmeer teruggestuurd), en stuurde men de schaarse bommenwerpers op de meest gevaarlijke missies naar Ockenburg en Waalhaven. Het belang van het immobiliseren van Waalhaven was evident, maar het bombardement van Ockenburg was pure onervarenheid met de oorlog. In de tussentijd vlogen schaars overgebleven toestellen missies (zie 1 en 2) die niets opleverden omdat men verzuimde duidelijke missiedoelen en missie-instructies op te geven. Zelfs op de laatste dag landden drie patrouilles jachtvliegtuigen nog met driekwart volle tanks omdat een 'rondje om de kerk' met volle snelheid (blijkbaar) en bovendien minimale hoogte beantwoordde aan de bevelen. Patrouilles en verkenningen werden te vaak op topsnelheid uitgevoerd of de beoogde doelgebieden werden amper aangedaan. Resultaat was vaak nul, maar de complimenten voor overleving waren groot, wat op zich (menselijkerwijs) natuurlijk begrijpelijk was. De inzet van onze ML bij de Grebbeberg – die deels was gestoeld op mentale steun van onze grondtroepen – had niet vier, vijf keer richting Wageningen of zelfs oost daarvan moeten zijn gericht, maar veel meer direct voor de frontlinie van de Grebbeberg – zeker op 13 mei. Dat had niet alleen het moreel van de troepen echt kunnen versterken maar tevens was dat de enige kans geweest op daadwerkelijke steun. Immers – een vijand die oprukt in open veld aanvallen met bommen van 50 kg kan effectief zijn. Timing was alleen – door ontbreken van verbinding en de lange organisatieketen – een probleem. Maar in het derde echelon opgestelde artillerie aanvallen, die blijkbaar (coördinaten werden zelfs opgegeven) qua locatie slechts bij benadering bekend was, lijkt zeer opportuun, en had ook door batterijen 10-veld kunnen worden beschoten (N.B.: I-12 RA, uitgerust met 4 batterijen zeer modern 10 veld geschut, en gelegerd in het vak van II LK behaalde volgens Duitse artilleriesrapporten prima resultaten tegenover 227.ID). De artilleriescommandanten bij de Grebbeberg mochten echter uiterst karig met opdrachten omgaan. Men koos niet voor de beschikbare artillerie, maar vroeg om de luchtmacht. Toch is het al met al dus niet zo heel vreemd dat de militairen op de Grebbeberg niet of nauwelijks iets van de Nederlandse luchtactiviteit merkten. Als ze al iets op de grond merkten was dat vaak niets van de aanvalsacties zelf. De toestellen vlogen slechts over voor hun gevoel. Daarmee werd het bedoelde psychologische effect in elk geval grotendeels gemist.
9. De tegenstand van de Luftwaffe buiten de regio Rotterdam / Dordrecht viel enorm mee. Het laag (scheervlucht) vliegen hielp hier natuurlijk wel bij. Bij de Grebbeberg, waar men 8 missies naartoe vloog, had men slechts één keer contact met de vijandelijke luchtmacht. Helaas was precies toen geen escorte meegestuurd. Duidelijk is wel dat de Luftwaffe weliswaar op 10 mei al haar macht toonde boven Nederland, maar na 10 mei haar eenheden vooral elders inzette. Daardoor was het buiten het Zuidfront van de Vesting-Holland vrij rustig in de lucht. Dat gold zeker voor de Grebbelinie, wat men met alle overtuiging een Luftwaffe luw gebied mag noemen tijdens de meidagen. De Luftwaffe liet zich er na de ochtend van 10 mei slechts eenmaal offensief zien, op 13 mei, kort na het middaguur bij Rhenen. Het hielp ook dat om operationeel logische redenen veel Duitse (jager)bases in Midden- en Zuid-Duitsland waren te vinden. Uit de aard van die stationering kan worden afgeleid waarom veel minder Duitse jagers en vooral aanvalsvliegtuigen in het

gebied rond de Grebbe vertoefden dan bijvoorbeeld boven Brabant en de Betuwe. Vanaf de middag van de 10^e mei lag de Luftwaffe focus op de sector tussen de Bersche Maas en de sector Metz; de eerste drie dagen zelfs vooral in het noordoosten van België en Noord-Brabant.

10. Op 12 mei vonden bij de Grebbeberg maar liefst 3 aanvallen van de ML plaats binnen drie uur, waarvan alleen de laatste eindigde in een onfortuinlijk luchtgevecht boven het strijdperk. Het is opvallend dat de (relatieve) intensiteit van de aanwezigheid van de ML op dat moment vrijwel geen militair, vriend noch vijand, lijkt te zijn opgevallen. Opvallend want – de daaropvolgende dag worden in de ochtend nog twee vrij zware Nederlandse luchtaanvallen op Wageningen en de Nude uitgevoerd. Dat zijn in 20 uur maar liefst vijf Nederlandse aanvallen op Duitse doelen rond Rhenen en Wageningen, waarbij telkens de toestellen via de Grebbeberg aanvliegen. Het is zeer opvallend hoe weinig Nederlandse militairen hiervan notie hebben genomen. Sommigen hebben niets gemerkt, anderen merken schamper op dat “eindelijk enkele eigen Fokkertjes overkwamen”. Duidelijk is dat dit meer aan een gebrek van opmerkzaamheid van de Nederlandse troepen heeft gelegen dan dat daadwerkelijk zo weinig werd gezien van de ML. Logisch overigens, want veel Nederlandse militairen herkenden Nederlandse vliegtuigen niet en schoten op alles wat vloog. De Duitsers meldden wel enkele keren Nederlandse luchtaanvalsacties, maar geven weinig detail over de effectiviteit.

Het bevreemdt dus eigenlijk dat we moeten concluderen dat nergens in Nederland een militair de ML vaker aan het werk heeft kunnen zien dan boven de Grebbelinie bij Rhenen, maar dat van die activiteit nauwelijks iets lijkt te zijn opgemerkt.

Bijzonderheden vliegers

12.0 Inleiding

Sommige vliegers die in de eerste dagen van de oorlog een vlucht naar de Grebbeberg maakten, werden later bekend door een heldhaftige voortzetting van de oorlog, in het verzet of in dienst van de Geallieerden. Zij verdienen het om kort nader belicht te worden.

12.1 Bob van der Stok

Bram (Bob) van der Stok werd in 1915 op Sumatra geboren, waar zijn vader in dienst was van de BPM. In de jaren dertig studeerde hij medicijnen in Leiden, en was lid van de bekende studentenvereniging Minerva. Hij was ijshockey international in het Nederlands team. Zijn opleiding tot reserve 2^e luitenant vlieger was op Soesterberg, waar zijn sergeant instructeur de vlieger Hateboer was, die zelf enkele malen naar de Grebbeberg zou vliegen in de meidagen. Van der Stok werd na zijn brevettering weekendvlieger (reservist). Tijdens de mobilisatie ingedeeld bij het 1^{ste} JaVA [en vloog daar met de op 10 mei gesneuvelde oud-oom van auteur, wachtmeester-vlieger Jacob van Zuylen]. Tijdens de meidagen behaalde hij enkele luchtoverwinningen.

Na de capitulatie wilde hij naar Engeland toe en deed tenminste twee mislukte pogingen. Hij vluchtte tenslotte in juni 1941, aan boord van het Zwitserse schip St. Cerque (samen met o.a. Erik Hazelhoff Roelfzema – soldaat van Oranje – en Peter Tazelaar) naar Engeland en ging vliegen bij de RAF squadrons 91 en 41. In april 1942 werd flight-lieutenant (kapitein) Van der Stok, dan goed voor zes bevestigde kills in RAF dienst, met zijn Spitfire Vb-BL595 boven Frankrijk door een Focke Wulf Fw-190 neergeschoten. Hij kwam terecht in StaLag Luft III. Op 24 maart 1944 ontsnapte Van der Stok met 74 anderen via de tunnel “Harry”. De ontsnapping die via Paul Brickhill’s boek “the Great Escape” (waar Van der Stok vakkundig was vervangen door een Amerikaan) wereldwijd bekend werd. Slechts twee Noren (Rocky Rockland en Jens Muller) en Van der Stok bereikten Engeland. Op persoonlijk bevel van Hitler werden 50 van de weer gepakte ontsnapt geëxecuteerd.

Van der Stok – toen tweemaal Engelandvaarder – werd spoedig na terugkomst in Engeland weer ingedeeld bij de RAF, en werd als flight-lieutenant opgenomen in fighter squadron no. 74. Niet lang daarna deed hij de cursus voor squadron commandant, werd vervolgens na goed gevolg bevorderd tot squadron-leader (majoor) en de nieuwe commandant van 322 “Dutch” squadron. Toen hij als squadron leader werd aangesteld was 322 inmiddels in Nederland (Schijndel) gestationeerd. Tot en met de bevrijding bleef Van der Stok bij 322, om kort na de oorlog zijn luchtmachtpet aan de wilgen te hangen. Zijn familie bleek zwaar getroffen. Twee broers waren als verzetstrijders vermoord door de nazi’s en zijn vader bleek zo gemarteld dat deze kort na de oorlog stief aan de gevolgen daarvan.

Hij studeerde na de oorlog af in Utrecht (medicijnen). Hij immigreerde met (Engelse) vrouw en kinderen naar de VS en werkte daar als (scheeps)arts en gynaecoloog; hij was ook betrokken bij NASA onderzoeken in Alabama naar bloedcirculatieproblemen in een gewichtloze omgeving.

Bob van der Stok was in Nederland bij de viering van 75 jaar KLu (1988), en werd uitgebreid geïnterviewd op televisie. In februari 1993 overleed Van der Stok, 77 jaar oud, in Virginia Beach (VS). Hij was de Vlieger van Oranje en de meest gedecoreerde Nederlandse oorlogsvlieger. Buitengewoon opvallend is dat Van der Stok, met zijn –

zeker voor Nederlandse begrippen – enorme staat van dienst geen Militaire Willemsorde in ontvangst mocht nemen. Daar waar vele de MWO voor zelfs maar een fractie van zijn prestaties mochten krijgen, viel hem de eer niet ten deel. Het is een zoveelste bewijs van de enorme willekeur van de Nederlandse kapittels.

De volgende onderscheidingen en benoemingen vielen hem wel ten deel:

- Bronzen Kruis (NL),
- Bronzen Leeuw (NL),
- Vliegerkruis, 2 x (NL),
- Kruis van Verdienste (NL),
- Officier Oranje Nassau (NL),
- Nederlands Oorlogskruis (NL),
- Officier Orde Leopold II met palmen (B),
- Belgisch oorlogskruis met plamen (B),
- Membership of British Empire MBE (VK),
- Croix de Guerre (F),
- Pools oorlogskruis (P).

Zijn autobiografie “Bob van der Stok – Oorlogsvlieger van Oranje” is een nuchter geschreven, maar fantastisch boek over zijn oorlogsbelevissen. Hoewel het enkele opvallend onjuistheden in zijn eigen reconstructie bevat, blijft het verhaal van Van der Stok boeien van begin tot eind.

12.2 Hans en Jan Plesman

Hans Plesman (J.C.) en Jan Plesman (J.L.), zonen van KLM oprichter Anton Plesman, waren beide 2^e luitenant vlieger gedurende de meidagen. Hans ingedeeld bij het 2^e JaVA en Jan was in de laatste fase van zijn opleiding voor jachtvlieger, en vloog (zij het wat onfortuinlijk) de ingezette D-XVII. Beide Plesmannen vlogen missies naar de Grebbeberg. Hans Plesman vloog tien missies tijdens de meidagen en kreeg daarvoor de Bronzen Leeuw. Hij ging later het verzet in, en overleefde de oorlog (en kwam na de oorlog op tragische wijze om bij een KLM ongeluk in 1949).

Jan Plesman vluchtte tijdens de oorlog naar Engeland, samen met reserve 2^e luitenant G.A.C. Overgaw (waarnemer op C-V/C-X). Jan Plesman werd RAF piloot en vloog Spitfire. In juni 1943 kwam Jan Plesman bij het 322 “Dutch”squadron, waar hij uiteindelijk flight-commander (kapitein) werd. Hij haalde verschillende V-1 raketten neer. Op 1 september 1944 werd Jan Plesman neergeschoten door Duitse flak bij St. Omer in Frankrijk, en hij overleefde de crash niet. Zijn lichaam werd nooit gevonden [of dit werd nooit bekend].

12.3 Tjerk Hidde Leegstra

Reserve 1^e luitenant vlieger T.H. Leegstra vloog gedurende de meidagen maar één operationele missie en wel in de G-1 no. 325 naar de Grebbeberg op 12 mei. Leegstra werd geboren in 1912 in Soerabaja, maar zijn jeugd bracht hij vooral door in Hilversum. Hij studeerde in Delft (een studie die hij nooit zou afmaken) en speelde eind jaren twintig in het Nederlands hockeyelftal. Hij was vlieger geworden in 1933, en werd later instructeur op Soesterberg. In 1937 heeft hij de Fokker G-1 een aantal malen voorgevlogen voor geïnteresseerde potentiële kopers van dit toestel. Hierna kwam hij als vlieger in dienst bij de Fokker fabrieken, en werd daar de collega van beroemde mensen als Emil Meinecke (de Duitse testvlieger van Fokker van WOI) en Gerben Sonderman. In 1938 vloog Leegstra een hoogterecord met een D-XXI (217) naar 11.353 meter. Dit record zou pas na de oorlog worden gebroken door een Gloster Meteor (met piloot Flinterman – RAF 322 squadron).

Tijdens de bezetting werd Leegstra door de Duitsers in dienst gehouden voor het invliegen van afgebouwde G-1's. Ook moest hij in Nederland neergeschoten, maar in Amsterdam-Noord bij Fokker herstelde, Ju-52 toestellen invliegen. Hij vloog naar eigen schatting 70 tot 75 Ju-52 in voor de Luftwaffe. Op 5 mei 1941 kaapte Leegstra samen met Fokker ingenieur Vos een "Duitse" G-1 en vloog naar Engeland.

Piet Vos kwam bij de RAF als jachtvlieger, Leegstra werd RAF instructeur op de jagers. Vlak daarna vertrok hij naar de VS waar hij vliegtuigen aankocht voor Nederlands Indië. Na de oorlog kwam Leegstra in dienst bij de KLM, waarvoor hij de verantwoordelijke man werd aan de oostkust van de VS. Na zijn pensioen is Leegstra in Portugal gaan wonen. Vos overigens werd RAF piloot, vloog jagers en jachtbommenwerpers en werd na de oorlog KLM directeur in Engeland.

Leegstra ontving tweemaal het vliegerkruis. Bij de beoordeling van zijn 'verdiensten' werd hem kennelijk ook zijn 'verwijtbaar handelen' voor de voeten geworpen. Want een Vliegerkruis voor het uit bezet Nederland vluchten met een G-1, was anders wel erg pover. Voor Govert Steen gold hetzelfde.

12.4 Govert Steen

Steen was 2^e luitenant vlieger op de D-XXI en vloog met een G-1B Wasp een patrouille boven het vak van II LK op 14 mei. Hij was op de 10^{de} mei om 5.00 uur al met zijn D-XXI (1^e JaVa, 2^e Luchtvaart regiment) no. 215 geland op het strand van Kijkduin. Komische noot is dat hij de tram terug nam naar Ypenburg, waarbij mensen in de tram niet geloofden dat het oorlog was. Waarom Steen verontwaardigd uitriep: "Wat? En ik ben zelf net door een Duitser uit de lucht geschoten!" Waarop de mensen elkaar meewarig aan hadden gekeken van "arme jongen, helemaal in de war".

Van der Steen zat bij het groepje Fokker invliegers waar Vos en Leegstra ook bij zaten. Samen bedachten zij het plan met deze Nederlands-Duitse toestellen naar Engeland te ontsnappen. Steen besloot een vrij voor anker liggende Fokker T-VIII-W (een modern Fokker watervliegtuig, wat onze Marine Luchtvaart Dienst gebruikte, en wat zowel door de Luftwaffe als de RAF organiek in gebruik is genomen) bij Amsterdam te stelen en er mee naar Engeland te vliegen. De Nederlanders vlogen naar Engeland en landden wonder boven wonder in een dode hoek van de kustafweer. Anders waren zij zeker beschoten. Govert Steen ging bij de RAF.

Steen sneuvelde op 5 juni 1942 voor de kust van Frankrijk, waar hij met zijn toestel in zee stortte. Hij werd tweemaal onderscheiden met het vliegerkruis. Ook hem werd kennelijk euvel geduid dat hij nog korte tijd in Duitse dienst werkte, want slechts een Vliegerkruis voor een uit Duitse handen gestolen waardevol vliegtuig, was zeer pover.

12.5 Jan Bosch

Jan Bosch (J.W.Th.) was een vooroorlogs maatje van Bram van der Stok bij het 1^{ste} JaVA op de Kooy. Hij studeerde ook tijdelijk in Leiden, maar ambieerde sterker een vliegeropleiding. Als 2^e luitenant vlieger werd zijn D-XXI op 10 mei tijdens de landing in brand geschoten. Hij ontsnapte op tijd. Op 12 mei vloog hij een escortevlucht naar de Grebbeberg.

Bosch wilde erg graag naar Engeland om verder te vechten en na vele mislukte pogingen lukte het hem in februari 1943 te ontsnappen, samen met de G-1 vlieger 2^e luitenant vlieger Jonkheer B. (Bodo) Sandberg. Bosch werd met enige moeite vlieger (voor kenners: denkt u aan de hierop gebaseerde RAF keuringsscene van

Erik in Soldaat van Oranje) op een De Havilland Mosquito en ingezet als Pathfinder bij 139 squadron RAF. Na de oorlog werd Jan Bosch KLM piloot.

Jan Bosch is in 2003 overleden. Hij kreeg tweemaal het vliegerkruis. Ook hij werd bijzonder karig onderscheiden voor een Engelandvaart.

12.6 Theo Vrins

Theo Vrins werd in 1917 geboren. Hij werd in 1937 luchtmacht officier, en behaalde in 1938 zijn waarnemersbrevet. Als waarnemer nam hij deel aan de tragische vlucht waarbij zijn piloot, reserve sergeant vlieger Van Liempd, door de Duitse Waffen SS in de Nude (tussen Rhenen en Wageningen) werd doodgeschoten nadat ze waren neergestort met hun C-V verkenners. Vrins raakte licht gewond, en verbleef korte tijd in krijgsgevangenschap (in een doorgangskamp bij Oberursel, bij Frankfurt). Net als alle Nederlandse krijgsgevangenen werd ook hij in juli gerepatriëerd.

Hij ondernam een aantal serieuze pogingen om naar Engeland te ontkomen tijdens de oorlogsjaren. Telkens mislukten deze pogingen. Zijn eerste echte poging – samen met Bram van der Stok – mislukte toen hun boot op een zandbank vastliep. Twee jaar later, in maart 1943, probeerde hij opnieuw te ontsnappen met een boot, deze keer een kleine zeilboot. Samen met zeven anderen. Ze werden een paar mijl buitengaats door een Duitse patrouilleboot onderschept en transport naar Duitsland was het gevolg. Vrins ontsnapte, maar vijf van zijn zeven vrienden vonden de dood in Duits gevangenschap. In augustus werd een nieuwe oversteekpoging gedaan, maar wederom slaagde deze niet. Een Duitse boot bracht de onfortuinlijke Nederlander weer naar de kust. Vrins werd ter dood veroordeeld, maar de commandant van het Duitse leger in Nederland, generaal Christiansen, verleende gratie op basis van het officierschap van Vrins. Hij overleefde de oorlog, en bleef bij de luchtmacht.

Vrins overleed in juni 2000. Hij werd onderscheiden met de Bronzen Leeuw voor de onfortuinlijke Grebbevlucht van 12 mei 1940.

13.0 Nawoord

In deze studie naar de verrichtingen van de luchtverdediging aan het Grebbefront heeft de auteur getracht open – en in hoofdzaak objectief – de zaken te behandelen en te beschouwen. Daarbij werd zo nu en dan ook een kritische noot gekraakt. Kritiek op bepaalde handelingen, besluiten of bevelen betekent echter niet dat respect voor betrokkenen onder druk komt te staan. Het kritisch beschouwen van de geschiedenis is belangrijk voor de juiste verslaglegging, voor de objectieve optekening van gebeurtenissen en de eerlijke evaluatie van prestaties van mensen, middelen en organisaties.

Het voornoemde gezegd hebben mag echter nimmer betekenen dat de inzet en inzetbereidheid van het vliegend en grondpersoneel van de ML een zaak is geweest waarbij de mensen binnen de organisatie zich nadrukkelijk onderscheiden hebben. Terecht werd het wapen (de afdeling) collectief onderscheiden met de Militaire Willemsorde.

Het voert te ver om Churchill zijn woorden, aan de RAF gericht na de “Battle of Britain” (samengevat “*never so many, owed so much to so few*”), van toepassing te verklaren, maar de ML heeft wonderbaarlijk veel verricht met de schaarse middelen die zij – zelfs na de eerste zo verliesgevende uren van de strijd – ter beschikking had. Misschien is het goed om de woorden van de overwinnaar te gebruiken, zoals die (met een gezonde portie hoffelijkheid) op 17 mei 1940 werden uitgesproken door de Duitse Luftgau commandant tegenover kolonel Wilmar, chef-staf van het commando luchtverdediging:

“Ik stel er prijs op te verklaren, dat de Duitse vliegers met zeer veel bewondering en respect spreken over het optreden van de Nederlandsche Luchtstrijdkrachten, speciaal wat den jachtdienst betreft, welke zonder verliezen of overmacht te tellen aanviel.”

Gemakshalve gaan wij er vanuit dat indien de Duitsers de inzet van onze tweedekkers hadden kunnen “meten en weten”, zij deze in een adem hadden genoemd met de jachtdienst. Zo niet – dan doen wij het bij dezen. Het waren immers de ultieme helden die in hun gedateerde tweedekkers met open cockpit de macht hadden hun angst om te zetten in moed en in hun inferieure, zwak bewapende, ongepantserde en trage tweedekkers de vaak zeer modern uitgeruste vijand te trotseren.

En laat niemand – met de kennis van dit document – beweren dat de ML onzichtbaar was boven het Grebbefront ...

14.0 Tenslotte dit ...

Ik wil dit bescheiden werk, deze inventaris van de luchtverdediging rond de Grebbeberg, heel graag opdragen aan twee bijzondere mensen. Twee mensen die – zonder dat ik dit wist toen ik (op papier) aan beiden werd geïntroduceerd – toevallig op die vroege morgen van 10 mei 1940 samen van start gingen om voor ons land te vechten. Ik wil ze aan u voorstellen.

Allereerst een persoon die mij – van jongs af aan – heel sterk heeft geboeid en me heeft ontroerd door zijn eenvoud en bescheidenheid, maar ook door zijn moed en oprechtheid. Mijn persoonlijke held van de Tweede Wereldoorlog is Bram (Bob) van der Stok. Een oorlogsheld, die na mei 1945 in de anonimiteit opging, en die ik in 1988 live mocht aanschouwen tijdens een interview voor de televisie naar aanleiding van 75 jaar KLu. Bob van der Stok was iemand die ik nooit persoonlijk gekend heb, maar die me dierbaar werd door zijn meeslepende schrijfstijl, maar vooral ook door eerder genoemde edele eigenschappen.

De tweede persoon aan wie ik deze studie wil opdragen is mijn oudoom, die op 10 mei 1940, in zijn Fokker D-XXI no. 223 van het 1^{ste} JaVA – slechts een half uur na het begin van de oorlog – het hoogste offer bracht. Hij stortte neer in de duinen bij Katwijk, en niemand weet wat er precies met hem gebeurd is in de minuten daaraan voorafgaande, in de lucht. Slachtoffer als hij werd van het feit dat zijn vluchtcommandant hem niet kon bereiken toen de patrouille werd afgebroken, omdat mijn oom (als onderofficier) geen radio aan boord had. In zijn eentje kwam hij in een luchtgevecht met enkele He-111's en overleefde dat niet. Net voor de oorlog op 24 april 1940 getrouwd, liet hij een weduwe na, die nooit zou hertrouwen en die [als ik dit schrijf] zeer recent, in februari 2007 zich uiteindelijk bij mijn oudoom heeft gevoegd.

Mijn oom – Jacob van Zuylen – stierf 26 jaar jong voor onze vrijheid. Om onverklaarbare redenen kreeg hij geen Vliegerkruis toegekend, hoewel dit vrijwel alle in de strijd gesneuvelde vliegers ten deel viel. Maar voor mij is hij een grote held die – hoe kan het ook anders – op de Grebbeberg ligt begraven.

Opdat zij mogen rusten in vrede!

15.0 Bronnen

De auteur heeft vrij uitgebreid eigen onderzoek verricht, maar is vanzelfsprekend sterk afhankelijk van bestaande bronnen, archieven en onderzoeken. Deze bronnen zijn onmisbaar voor een gedegen beschrijving van de gebeurtenissen, en de auteurs en andere personen in kwestie is veel dank verschuldigd voor hun bijzonder belangrijke krijgshistorische onderzoeken en publicaties.

De bronnen, archieven en onderzoeken waarvan veel gebruikt is gemaakt zijn:

- Nederlands Instituut voor Militaire Historie (voorheen IMG) - Den Haag, in het bijzonder alle beschikbare verslagen van 10 Bt LuA, en 4 Comp Lu Mitr.
- Sectie Luchtmachthistorie NIMH – Den Haag (in het bijzonder de heer F. Gerdessen – vrijwilliger bij de SLH)
- Molenaar, F.J. – De luchtverdediging in de meidagen 1940 (Stafwerk) – SDU 1970
- Nierstrasz c.s. – De strijd op het Nederlands grondgebied tijdens de WOII – De operatiën van het veldleger en het oostfront van de Vesting Holland mei 1940 (Stafwerk – Groene Serie) – SDU 1955
- Nierstrasz c.s. – Inleiding en algemeen overzicht van de gevechtsdagen van 10-19 mei 1940 (Stafwerk – Groene Serie) – SDU 1957
- Jansen, A.A. – Fliogerhorst Schiphol “onze nationale luchthaven in bezettingstijd – De Bataafsche Leeuw 1996
- Groot, S.J. de – Vestingartillerie in het Veldleger – Bataafse Leeuw 2002
- R. de Bruin c.s. (werkgroep Mobilisatie) – Illusies en Incidenten – DMKlu 1988
- Hooftman, H. – De Nederlandse Vliegtuigencyclopedie G-1 / D-XXI – Cockpit uitgeverij 1970
- Brongers, E.H. – Inventarisatie uit diverse bronnen van in de meidagen van 1940 tijdens de strijd in Nederland neergeschoten of vernielde Duitse vliegtuigen, weergegeven per provincie of gebied – versie juni 2004 (en later)
- Brongers, E.H. – De Nederlandse cavalerie in de meidagen van 1940 – St. Museum Cavalerie 1998
- Hoogterp, S.H. – Strijd om ons luchtruim – 1950
- Küpfer, C.C. – Nederlandse vliegers in het vuur – 1946
- Peeters, R. – informatie Nederlandse bewapening
- Postma, S.J. – HuBoBe, de Strategische VerVA in de oorlogsdagen van 1940 – Born's uitgeversbedrijf NV 1945
- Bosscher, Dr. Ph.M. – De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog – 1984
- Gevechtsrapporten van 207.ID, 227.ID en IV./AR.256
- Website www.bhummel.dds.nl : website over de Nederlandse Legerluchtmacht tijdens de meidagen van 1940.
- Website www.grebbeberg.nl: website over de Slag om de Grebbeberg
- Website www.luftarchiv.de: website over de organisatie van de Luftwaffe
- Website www.2wk-lexikon.de: website over Duitse wapens
- Website www.forten.info: website over de forten, stellingen en kazematten in Nederland en België
- VVV Rhenen