

Meivliegers halen voorafgaand aan vijftigste reünie herinneringen op

Soesterbergers vlogen met

Kapitein b.d. Henk Sitter (88) overleefde tijdens de meidagen van 1940 met zijn Fokker D.XXI een gevecht met een Messerschmitt 109. Sitter vertelt er niet graag over. Hij heeft een afkeer van heldenverhalen. Eén feit wil hij benadrukken. "De middelen die ons ter beschikking stonden waren abominabel." Luitenant b.d. Hans Hellendoorn (87) en oud-commodore b.d. John Vermeulen (90) zijn dat hartgrondig met hem eens. Op die helse dagen waren bemanningen van Fokkers C-V en C-X actief boven Valkenburg, de Waalhaven, de Grebbeberg en de Afsluitdijk. Samen met zo'n vijftig andere oud-gedienden hopen zij op 8 juli op de vijftigste reünie van de Oud-Soesterbergers plezieriger herinneringen aan hun luchtmachtjaren op te halen.

Door: Dick Schaap

Henk Sitter was een geboren vlieger. Hij wordt nog lyrisch over wat hij zag, toen hij voor de eerste keer in 1937 met een Fokker C-5 een vlucht uitvoerde voor meteorologische waarnemingen en door een vrij dikke wolkenlaag moest klimmen om daar op 5.000 meter bovenuit te komen. "Je zag de zon! Dat was adembenemend mooi. Helder! Niet de verpeste lucht van nu.", vertelt hij. Sitter kreeg les op Soesterberg van de later vermaarde kolonel-vlieger jonkheer René Wittert van



■ Vliegers en waarnemers. Luitenant Hans Hellendoorn staat achter de stoel.
Foto: privé-collectie Hans Hellendoorn

Hoogland. "Stap er maar in. Je mag solo vliegen", zei deze na amper 13,5 uur opleiding tegen Sitter.

Bommetjes van 25 kilo

Hans Hellendoorn kwam in 1937 vrijwillig onder de wapenen. In oktober van dat jaar begon zijn opleiding voor reserve-officier waarnemer op Soesterberg. "Op de Fokker C-V en C-X en de Koolhovens heb ik al mijn opleidingskwalificaties behaald. Samen met Henk Sitter ben ik eind 1938 bevorderd tot reserve-officier. Vanwege de onderhandelingen over het Verdrag van München hebben we een maand langer gediend. Bij de voormobilisatie in april '39 ben ik op Gilze-Rijen gestationeerd. Een heideveldje met wat houten loodsen en hangars. Daar hebben we veel gevlogen en geoefend voor het aardige maandsalaris van 150 gulden plus fl. 2,88 per vlieguur. We vlogen voor handhaving van de Nederlandse neutraliteit boven de Belgische grens voor de luchtwachters, vaak wel vier uur. Die wachters rapporteerden dan het type vliegtuig en in welke richting het vloog. April '40 werden we als 3e Verkenningsgroep plompverloren naar het hulpvliegveld Ruygenhoek tussen de duinen bij Noordwijkerhout gedirigeerd. Het is

het enige vliegveld dat niet door de offen is gebombardeerd. Daar heb ik de oorlogsdagen meegemaakt." Laagvliegend met een C-V om de Messerschmitt-jagers te ontwijken, zag Hellendoorn Junker 52 transportvliegtuigen op Valkenburg staan. "Ik zei tegen mijn vlieger dat we omhoog moesten, want we werden vanaf de grond beschoten door de Duitsers. Die C-V was een geheel open tweepersoons verkenning-vliegtuig. Oud, constructie uit de jaren twintig, maar overigens een goed toestel. De vlieger zat voorin. We zijn wat hoger gaan vliegen vanwege dat schieten. Onder de vleugels hingen vier bommetjes van 25 kilo. Die heb ik laten vallen. Ik weet niet wat ermee is gebeurd, want om ze laten ontploffen moet je voldoende hoogte hebben. Om met de bommenrichtkijker nauwkeurig te bombarderen moet je hoger zitten." Volgens het overzicht van kolonel b.d. F.J. Molenaar in Band II van zijn boek *De Luchtverdediging in de meidagen 1940* schoot sergeant-vlieger B. de Geus van de 3e Verkenningsgroep die dag tussen Den Haag en Gouda een Junker 52 neer. De patrouille-commandant 2e luitenant-vlieger J.C. Plesman schoot met sergeant-vlieger J. Roos op Duitse tegenstanders in de lucht en op het strand bij Katwijk gelande Duitse vliegtuigen. "Wij hebben met drie, vier toestellen nog een vlucht in de richting van de Waalhaven gemaakt. Het stoomschip *Statendam* stond daar in brand", vervolgt Hellendoorn. "Maar bij Delft was er al geen doorkomen meer aan. Duitse kisten op allerlei hoogtes. We zijn teruggegaan. De Ruygenhoek was nog steeds vrij. De Duitsers kenden de positie van dit vliegpark, maar vonden het niet. Het bestond uit weiden die door de Heidemaatschappij met contrasterend materiaal, een soort asfalt, waren bekleed. Het was één geheel. Uit de lucht leek het nog steeds op een weide." De commandopost van de 3e Verkenningsgroep was gevestigd in de 'Kampwinkel'. De manschappen waren ondergebracht in jeugdherberg de Duinark, vlakbij het vliegpark. De officieren had-

abominabel materieel



■ Regimentsdiner op Soesterberg in 1939.
Foto: privé-collectie Hans Hellendoorn

den onderdak in Noordwijkerhout gevonden. De gevechtssklare vliegtuigen stonden in gedekte opstellingen met camouflagenetten buiten het landingsterrein. Op de eerste dag werden vanaf Ruygenhoek negen vluchten door 21 vliegtuigen uitgevoerd. Op 14 mei kwam in de namiddag om 17.00 uur het bericht binnen om de wapens neer te leggen. De manschappen begonnen met het vernietigen van het materieel. Later op de avond werd bevolen de vernielingen in overeenstemming met de voorwaarden voor de wapenstilstand onmiddellijk te staken. Zonder toestemming vertrokken 1e luitenant-vlieger E.M. Hoekstra met kapitein waarnemer C.G.R. Marcelis Hartsinck met een Fokker C-X richting Zeeland. Kapitein Marcelis Hartsinck ontkwam naar Engeland.

Beter officier dan soldaat

Vermeulens vader was er in 1935 vast van overtuigd dat oorlog onvermijdelijk was. "Je moet in dienst gaan", zei hij daarom tegen zijn zoon die in dat jaar van de HBS kwam. "Mijn vader was ingenieur. Hij zei: 'Je kunt beter officier zijn dan soldaat, want dan zit je in een loopgraaf.' Het punt was dat mijn broer al in dienst was bij de Luchtvaartafdeling en ik vanwege broederdienst buitengewoon dienstplichtig was. 'Als ze je oproepen, kom je bij de landmacht. Je moet ook naar de Luchtvaartafdeling gaan', zei mijn vader. Zo heb ik me in 1935 gemeld op Soesterberg. Ter hoogte van het Casino, de officiersmess, kwam een meneer naar buiten. 'Waar ga jij naartoe, jongeman?', vroeg hij. 'Naar de vliegmedische keuring, meneer', antwoordde ik. 'Hoe heet je dan?' Ik zei:

'Vermeulen, meneer.' 'Oh God, nee toch, ben jij een broer van die andere?' Ik zei: 'Ja, meneer.' 'Nog zo'n Vermeulen! Vreselijk. Ik hoop dat die zich beter zal gedragen', zei hij en liep hoofdschuddend door."

Vermeulen werd goedgekeurd voor waarnemer. Voor vlieger waren zijn ogen niet goed genoeg. De cursus duurde tot 1936. Daarna keerde hij terug naar de burgermaatschappij. "Het was erg gezellig vliegen op Soesterberg. Overal naartoe. Bommetjes gooien. Schieten. Oefenen met de landmacht. Artilleriewaarneming om te zien waar de schoten vielen. Daarna ben ik in dienst gekomen van Koolhoven Vliegtuigen. De heer Frits Koolhoven was mijn stiefvader. Daar heb ik drie jaar

verschillende functies vervuld. Koolhoven had 1.500 man in dienst. Hij leverde ook FK-51's aan Franco. Ik ben daar niet met ruzie weggegaan, maar omdat de oorlog naderde. De Luchtvaartafdeling zocht vrijwilligers. Al heel gauw kwam de mobilisatie en werden we overgeplaatst naar Schiphol."

Op 10 mei 1940 was Vermeulen als 2e

Vermeulen heeft een vlucht gemaakt naar Valkenburg. Op dat vliegveld waren Nederlandse infanteristen in een fel gevecht gewikkeld met de Duitse para's. "De voorgeschreven vlieghoogte was 1.500 meter. Dom natuurlijk. Tegen de snellere Duitse jagers konden we toch niet op. En andere groep vloog uit Bergen naar Waalhaven. Daar zijn er

krijgsgevangenschap ontsnapt. Ze waren geen beroepsofficieren. Sitter was dat wel. Hij werd in 1943 opgepakt en gevangen gezet in Stanislau, *Stalag 371*. Vermeulen vond een baan in Rotterdam en eerst een huis in Scheveningen en later in Voorschoten. Ze zijn wel bij hem aan de deur geweest. Hij stond op een lijst van aanstaande beroepsofficieren. "Toevallig was ik aan het tennissen op een baan naast ons huis. Mijn vrouw zei dat ik er niet was. Ze zeiden dat ik me moest melden op Plein 4. Dat heb ik natuurlijk niet gedaan. Ik ben ondergedoken." Na de oorlog is hij voor een glanzende carrière als beroepsofficier bij de luchtmacht teruggekeerd.



■ Luitenant waarnemer John Vermeulen in 1939. Foto: privé-collectie John Vermeulen

luitenant-waarnemer gestationeerd op het vliegpark Bergen. "Ik was die dag precies een jaar getrouwd. We woonden aan de rand van het vliegpark aan de Alkmaarseweg tussen Bergen en Alkmaar. We lagen in bed en werden om vier uur wakker van allerlei lawaai. Ik keek uit het raam en zag grote Duitse bommenwerpers tussen de huizen vliegen. Op Bergen stonden Fokker G-1 jachtvliegtuigen en C-X's als strategische verkenners. De twaalf G-1's waren in opdracht van het hoofdkwartier op het platform opgesteld. Ze werden op een na zwaar beschadigd. De plaatsvervangende commandant, 1e luitenant-vlieger J.W. Thijssen, heeft met die ene G-1 jacht gemaakt op de moffen. Onze C-X's hebben ze nooit ontdekt. Daar waren al maanden eerder allemaal verspreide opstellingen voor gemaakt aan de bosrand van Bergen. Gelukkig maar, anders was er van dat dorp geen spaan heel gebleven. Uit die opstellingen zijn vluchten gemaakt naar de Grebbeberg, Waalhaven en Valkenburg. Op twee na hebben alle C-X's de oorlog overleefd."

twee van afgeschoten. Toen is besloten huisje, boompje, beestje te vliegen. Héél laag. Bij het naderen van het doel even optrekken en dan weer gauw laag verder. Dat is met groot succes alle oorlogsdagen volgehouden. Bij de Grebbeberg ondersteunden we de landmacht. We hadden acht bommen van vijftig kilo onder de vleugels. Aan het eind van die oorlogsdagen moesten we naar Schiphol, maar dat was *ausgebombt*. Op de Ruygenhoek hebben we de capitulatie meegemaakt. We hadden naar Engeland kunnen vliegen, maar dat mocht niet. Het was in strijd met de voorwaarden van de door generaal Winkelman getekende capitulatie. Bevel was bevel. Achteraf had onze commandant en hadden ook de generaals 'weg met die spullen' moeten zeggen. Al de overgebleven C-V's, C-X's en Koolhovens hadden kunnen wegvliegen. We hadden de bommen in een sloot gegooid. Die moesten we er weer uithalen. Alles moest onbeschadigd aan de Duitsers worden overgedragen." Hellendoorn en Vermeulen zijn aan het

De vijf vingers

Henk Sitter was soldaat bij de Lucht-doelartillerie en verzocht in 1937 in aanmerking te mogen komen voor de opleiding tot vlieger op Soesterberg. "Er waren enorm veel kandidaten voor slechts vijftien plaatsen. Ik had een goede lichamelijke conditie. Misschien op basis daarvan - samen met ook wel andere kwaliteiten - werd ik goedgekeurd voor de opleiding tot vlieger", vertelt hij. "Proberen boven de wolken uit te komen zoals geschetst, was in die tijd wonderbaarlijk. Je deed dat meer op je gevoel dan op je instrumenten", zegt Sitter. Vliëgend boven Nederland oriënteerden vliegers zich op herkenbare stationnetjes. De kompassen wezen vaak de verkeerde kant op. Sitter werd na het behalen van zijn brevet geplaatst bij de 2e Jachtvliegtuig Afdeling op Schiphol. Vrij spoedig werd hij lid van het door kapitein-vlieger Hendrik van Weerden Poelman geleide escadrille-Versteegh, het vermaarde demonstratieteam 'Vijf vingers aan een hand'. De latere generaal-majoor vlieger W.C.J. Versteegh was luchtvaartpionier, van 1919 tot 1935 commandant van de Vliegschool Soesterberg en oprichter van het demonstratieteam. Het met Fokkers stuntvliegende escadrille-Versteegh kon bogen op talrijke successen op internationale luchtvaartshows. "We vlogen met vliegtuigen van het type C-V. Van Weerden Poelman vloog vooraan. Ik zat aan de buitenzijde van het escadrille", vertelt Sitter. "Je had geen hulpmiddelen om met elkaar in contact te blijven. Geen radio. Je zat naast je voorman met je rechtervleugel-tip op een halve meter tot een meter

van het stabilo van zijn richtingroer. Van Weerden Poelman gaf aan hoe we moesten vliegen. Bocht naar links, bocht naar rechts. Het was behoorlijk inspannend. Ik had na een vlucht altijd een natte rug. Tijdens zware remous bij een van die vluchten sloeg mijn voorganger met zijn vleugel het stabilo van het hoogteroer van de commandant

patrouille-commandant met een Fokker D-XXI luidde: 'Onmiddellijk opstijgen en aanvallen.' In de lucht zagen we een escadrille *Heinkels* 111. "Ik heb geprobeerd om die Heinkels aan te vallen. Ik heb die dag drie vluchten uitgevoerd. Je beseft niet wat er gebeurt. We hadden geen radioverbindingen, wel een mitrailleur van 1.100 schoten per

Den Haag. Hij moest op zijn post blijven. Toen ik terugkwam telden de monteurs 52 kogelgaten aan weerszijden van mijn vliegtuig. Dat waren dus 26 treffers. Het werd een wonder genoemd dat ik niet was geraakt", aldus Sitter. "Op de derde dag moest ik, deel uitmakend van een patrouille van zes D-XXI vliegtuigen, drie Fokker T-V's van de Bombardeer Vliegtuigafdeling begeleiden. Op de heenvlucht kwamen we in een dunne wolkenlaag terecht. We verloren daardoor het contact met elkaar. Ik heb toen het tweede deel van mijn opdracht uitgevoerd en Junker vliegtuigen op Waalhaven beschoten. Omhoog stijgend zag ik onze bommenwerpers op circa vijf- tot zeshonderd meter voor mij. Een Messerschmitt 109 vloog rakelings langs mij heen. Zijn vliegsnelheid was ruim 100 kilometer groter dan van de D-XXI. Hij vond mij blijkbaar geen interessant object. Meerdere Messerschmitts vielen onze bommenwerpers aan. Er werden er twee in brand geschoten. Met een van de Messerschmitts die terugkeerde, raakte ik in gevecht en ik wist hem te raken. Omdat ik met de D-XXI een kleinere bocht kon maken dan die Messerschmitt heb ik dat overleefd. Mijn vriend Tom Bodaan, 1e luitenant-vlieger, is op die vlucht op de derde oorlogsdag neergeschoten naar ik later hoorde. Ik was toen 22 en moest samen met de commandant een condoleancebezoek brengen aan zijn ouders. Dominee Bodaan en zijn vrouw. Ik keek in haar ogen. Dat heeft een ongelooflijke invloed op mij gehad. Tom was een vent van formaat. Het zijn deze ervaringen die bij het ophemelen van veteranen bij mij aversie oproepen." 



■ De meivlegers bij elkaar, v.l.n.r.: Hans Hellendoorn, John Vermeulen en Henk Sitter. Foto: Karin Stroom

schuin omhoog. Voor het beheersen van je toestel is dat levensgevaarlijk. Ik zag het gebeuren. Aangeslagen verliet hij het escadrille en zwaaide af naar Schiphol. Van Weerden Poelman had zoveel kwaliteiten, dat hij ondanks de beschadiging van zijn hoogteroer zijn toestel netjes aan de grond zette. Boos liep hij naar de barak en liet de vlieger bij hem komen. 'U wordt gestraft met verzwaard arrest', kreeg hij te horen. Je zou denken dat-ie gestraft werd voor het beschadigen van het hoogteroer, maar nee hoor. Hij werd gestraft omdat hij het bevel van de commandant om in formatie te blijven vliegen had genegeerd. Je hebt discipline of geen discipline. Zo was Van Weerden Poelman."

250 patronen

Vlak voor de meidagen van 1940 kwam Sitter na plaatsing op andere vliegparcken als 2e luitenant-vlieger met zijn 2e Jachtvliegtuig Afdeling weer terug op Schiphol. "Op 10 mei werden we verrast door overvliegende vliegtuigen, maar die kwamen vanuit zee terug voor het uitvoeren van bombardementen. Wij werden onmiddellijk de lucht ingestuurd. De opdracht voor mij als

minuut, maar je kreeg slechts 250 patronen per mitrailleur mee. Van Schiphol zijn we naar Buiksloot verplaatst. Een oefenterreintje van Fokker, maar het was niet bekend bij de Duitsers. Vanaf Buiksloot hebben we alle oorlogsdagen vluchten uitgevoerd. Voor mijn vierde vlucht op de eerste dag moest ik bij mijn commandant Pim Janssens komen. 'Henk', zei hij, 'ik zal Den Haag melden dat ik die vlucht van je overneem.' Maar hij kreeg gedonder met

Vijftigste reünie oud-Soesterbergers op 8 juli 2006

De oudste groep veteranen van de militaire luchtmacht in Nederland, verenigd onder de naam *Reünie-Comité Oud-Soesterbergers e.a.*, hoopt op zaterdag 8 juli a.s. zijn vijftigste reünie en herdenking te houden in Soesterberg. Het ochtendprogramma vindt plaats in het Officierscasino aan de Kampweg 1. Daar worden dan onder meer enkele films vertoond over de situatie in vroegere jaren en over de huidige militaire luchtvaart in Nederland. Na de maaltijd gaat men 's middags gezamenlijk naar de vliegbasis voor een herdenking bij het Monument voor de gevallen. Er is een vlaggenritueel, kranslegging en na het voorlezen van de namen en de minuut stilte zal het Wilhelmus klinken. Generaal-majoor F.H. Meulman heeft toegezegd om een toespraak te houden en na het defilé keert men terug naar het Casino om nog wat na te praten. Diegenen die bekend zijn bij het Reünie-Comité hebben inmiddels bericht ontvangen of krijgen dit zeer binnenkort. Luchtmachtveteranen die nog niet bij de organisatie bekend zijn, kunnen informatie over deze dag verkrijgen bij het Reünie-Comité Oud-Soesterbergers, Kampweg 1, 3769 DE Soesterberg of telefonisch op 050-4061758.