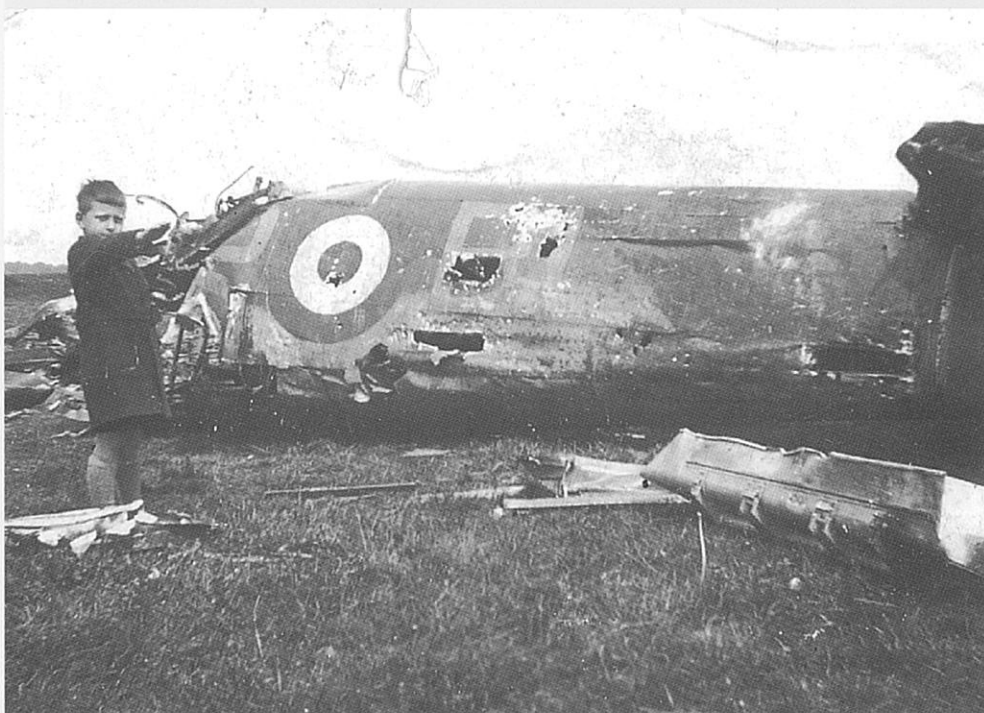


V **HISTORISCH** G VOORBURG

- '... en twee onbekende
Engelse vliegeniers'



Van de redactie

Drie jaar lang heeft Hans van Lith, de auteur van dit themanummer, onderzoek verricht naar de achtergronden van het neerstorten van een Britse bommenwerper op 10 mei 1940 nabij de Rodelaan in Voorburg.

Uit het uitgebreide bronnenoverzicht bij dit relaas moge blijken hoe diepgravend te werk werd gegaan om antwoord te geven op vragen als: hoe kwam de bommenwerper daar terecht, wat waren de achtergronden van de vlucht, wat gebeurde er met de bemanning, wat was dat '40 Squadron' waartoe het toestel behoorde en waren er Voorburgers getuige van het verongelukken?

Aanvankelijk werd de bemanning begraven als 'twee onbekende Engelse vliegeniers.' Zo, althans, werden zij genoemd in de gemeentelijke correspondentie over de gesneuvelden van de meidagen van 1940 en zo luidt nu ook de titel van deze speciale uitgave.

De voorbereidingen van Nederland, en dus ook van Voorburg, op de Tweede Wereldoorlog, de invallen in de ons omringende landen alsmede de heropricting van het bommenwerpers-squadron waarmee de latere aanval op vliegveld Ypenburg werd ingezet, komen aan de orde.

De organisatie van de verdediging van Ypenburg, de Duitse bombardementen en luchtlandingen op het vliegveld en de Voorburgse opvang van gewonden in ziekenhuis Sint Antoniusshove worden duidelijk uiteengezet.

De Nederlandse verzoeken om Britse luchtsteun met behulp van Blenheims, het tragisch einde van het neergestorte toestel en de beschrijving van wat er gebeurde met het graf van de omgekomen vliegeniers op de Oosterbegraafplaats worden omgeven door veelal uniek fotomateriaal.

De redactie meent u hiermee weer een lezenswaardig themanummer aan te bieden.

*Foto omslag:
Het wrak van Blenheim P 6901
bij de Rodelaan.
Collectie auteur*

Themanummer

Van de redactie	3
'... en twee onbekende Engelse vliegeniers'	4
'Wie zou ons willen doden?'	7
Memoranda voor de bondgenoten	10
'Het zag wit van de parachutisten'	12
Ze waren al onderweg	20
De aanval	25
'We will remember them'	34
Bronnen	40
Colofon	41

Engelse vliegeniers' '... en twee onbekende

Hans van Lith (1936) woont in Voorburg. Voordat hij met VUT ging werkte hij achtereenvolgens bij de N.V. Nederlandse Spoorwegen te Utrecht, het ministerie van Verkeer en Waterstaat in Den Haag en de N.V. Electriciteitsbedrijf Zuid-Holland te Voorburg, vrijwel steeds in voorlichtings- en public relationsfuncties. Zijn belangstelling gaat vooral uit naar het railvervoer en de geschiedenis van de Eerste en Tweede Wereldoorlog.

'Ik heb niets anders te bieden dan bloed, zwoegen, zweet en tranen.' Met deze grimmige woorden vraagt Winston Churchill op 13 mei 1940 het vertrouwen van het Britse Lagerhuis voor zijn nationaal oorlogskabinet. Drie dagen eerder is de Tweede Wereldoorlog door een onverhoedse Duitse aanval ook voor Nederland, België en Luxemburg in alle hevigheid losgebarsten. De Nederlanders vragen Groot-Brittannië om hulp. Bij een daarop volgende Engelse luchtaanval op Ypenburg –om de Duitsers van het vliegveld te verdrijven– gaan drie bommenwerpers van '40 Squadron' verloren. Een van de toestellen komt neer naast de schietbaan van de Burgerwacht bij de Rodelaan in Voorburg, ongeveer op de plaats waar nu het park achter De Mantel ligt. Twee bemanningsleden verliezen het leven, een derde loopt verwondingen op. Hij wordt opgenomen in het ziekenhuis St. Antoniushove, waar hij twee maanden blijft. Zijn gesneuvelde collega's vinden een laatste rustplaats op de Oosterbegraafplaats.

Een klein incident in een immens conflict, maar oorlogen bestaan nu eenmaal niet alleen uit grote veldslagen. Vaker is er sprake van talloze kleine voorvallen, die echter de levens van de direct betrokkenen en hun omgeving dramatisch kunnen veranderen. Ooggetuigen raken de herinnering eraan soms nooit weer kwijt. Desondanks komen deze kleine gebeurtenissen zelden in de officiële oorlogsgeschiedenis terecht. En toch zijn juist zij het, die de onmenselijkheid van de oorlog het beste illustreren, omdat de dood van één mens in de directe omgeving meer indruk maakt dan gigantische aantallen gevallen aan een ver front. Alleen al daarom mogen die kleine episoden niet in de vergetelheid raken. Bovendien hebben degenen die 'erbij' waren en hun nabestaanden er recht op

dat dat niet gebeurt. Tenslotte vormen de 'grote' en de 'kleine' dingen samen het beeld van de geschiedenis. Onze geschiedenis... Maar laten we niet op de zaken vooruitlopen.

Als Hitler in 1933 aan de macht komt, is onze verdediging volstrekt onvoldoende. De achtereenvolgende kabinetten Colijn verwaarlozen de defensie op ernstige wijze. Pas eind jaren dertig bestelt de regering militaire uitrusting: kanonnen, luchtdoelafweergeschut... Maar we zijn gewoon te laat. In een tijd van oplopende spanning bestelt iedereen wapens en de bestellingen worden maar voor een klein deel geleverd. Sommige landen verbieden zelfs de uitvoer van oorlogsmateriaal.

In 1938 richt Nederland het

Commando Luchtverdediging op, dat direct verantwoording schuldig is aan de Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht, generaal I. H. Reynders. Onder het commando ressorteren de staf, de Luchtvaartbrigade (jachtvliegtuigen, bommenwerpers en verkenner van het 1e Luchtvaartregiment), de Brigade Luchtdoelartillerie (het luchtafweergeschut en de luchtafweermitrailleurs), het 3e Regiment Genietroepen (zoeklichten), de Vrijwillige landstormkorpsen 'luchtwachtdienst' en de 'luchtafweerdienst' (respectievelijk de vrijwillige waarnemers en de bemanningen van 'particulier' luchtafweergeschut –aangeschaft via een fonds van industrie, bankwezen en verzekeringsmaatschappijen– die dan gemilitariseerd worden). Commandant wordt generaal-majoor P.W. Best (57),

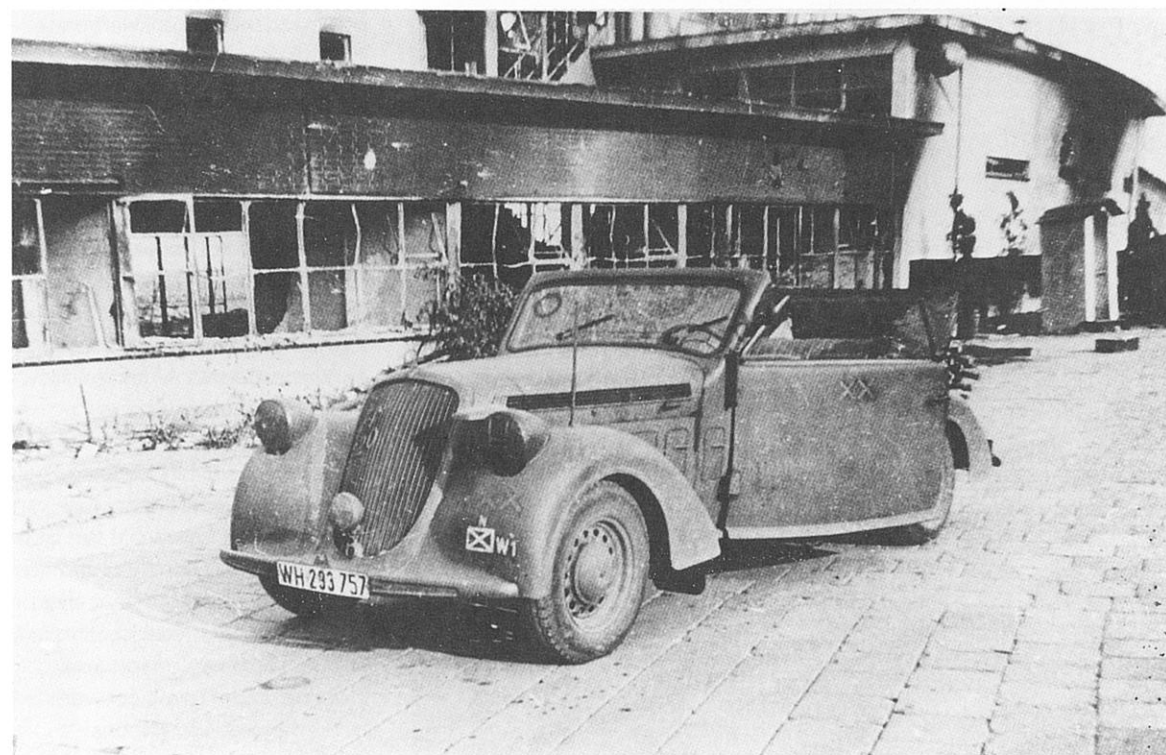
een man met een duidelijke visie op het gebruik van de luchtmacht en een bijna griezelig scherp inzicht in de manier waarop een volgende oorlog zich zal ontwikkelen. Hij voorspelt een strategische overval –zonder oorlogsverklaring– door sterk gemotoriseerde troepen bij het aanbreken van de dag, gepaard gaande met verrassende luchtaanvallen op Nederlandse vliegvelden. Tevens stelt hij een plan op om binnen drie jaar te komen tot een moderne luchtverdediging onder centrale leiding.

Ondanks de onheilspellende Europese ontwikkelingen als gevolg van de agressieve politiek van Hitler, zit de angst er in Neder-

land nog niet echt in. Wij zijn immers neutraal! De internationale spanning (vooral tussen Duitsland en Polen) neemt zo toe, dat de regering niettemin op 28 augustus 1939 besluit tot algemene mobilisatie. Tienduizenden reservisten moeten onder de wapenen komen.

Steden en dorpen gaan over tot verduistering en andere luchtbeschermingsmaatregelen. We zien dat ook in Voorburg. Al in 1937 stelden directeur W. van der Sluijs van Gemeentewerken en administrateur A.H. Keijser van diezelfde dienst een lijvig luchtbeschermingsplan op. Het Provinciaal Bestuur keurde het in 1938 goed en sprak zelfs lovend over een

'zeer goed plan'. Er kwam een Luchtbeschermingsdienst met Van der Sluijs aan het hoofd. Verder werden een 'Opruimings- en Herstelingsdienst', een 'Waar-schuwings- en Alarmdienst' en een 'Chemische Dienst' gevormd. Voorburg kreeg een indeling in vakken, wijken en blokken. De Nederlandsche Vereeniging voor Luchtbescherming (NVL) richtte een afdeling Voorburg op. De NVL was een landelijke –door de overheid erkende– organisatie, die de bevolking voorlichtte over wat luchtgevaar inhield en die hielp bij het invoeren van maatregelen tegen de gevolgen daarvan. Eind 1937 vond in het gebouw West-einde 8 een tentoonstelling plaats van materiaal dat met de civiele



Verlaten Duitse stafauto voor het geblakerde stationsgebouw van Ypenburg, direct na de strijd van de meidagen 1940. Collectie Sectie Militaire Geschiedenis Koninklijke Landmacht

Dr. J. Bijloos.
Foto auteur, 1996

In de Herenstraat nr. 15 richt de 1e Verbandplaats Afdeling (VBA) zich in.

Foto auteur, 1997

6

bescherming tegen luchtaanvallen te maken had: blusmiddelen, gasmaskers, emmerspuiten, noodverlichting enzovoort. Elke avond hielden deskundigen voordrachten over een onderwerp uit de luchtbescherming. Ook werden pamfletten en adviezen verspreid. Aan de Laan van Heldenburg kwam een 'consultatiebureau' van de NVL, waar het publiek informatie kon krijgen. Om de aandacht van de Voorburgers te trekken, hield de Luchtbescherming oefeningen 'die waren ingesteld op het spectaculaire'.

De gemeente bouwt tien houten(!) en zes stenen openbare schuilplaatsen. Tegen voltreffers helpen ze niet, maar wel tegen



scherven en mitrailleursalvo's. De 'blokken' van de Luchtbescherming krijgen blusmiddelen, laarzen, brancards, gasmaskers, helmen, verbandmateriaal enzovoort. De Geneeskundige Dienst en de Opruimings- en Herstelingsdienst ontvangen elk twee speciaal ingerichte auto's. Daarnaast schaft de gemeente gereedschappen en verbandmiddelen aan. Op zes plaatsen in Voorburg verschijnen sirenes om de bevolking te waarschuwen voor luchtgevaar. Het commando van de plaatselijke Luchtbescherming wordt gevestigd in het gemeentehuis. Als het nodig is, zal een uitkijk worden ingericht in de toren van de Nederlands-hervormde Kerk aan de Herenstraat.

Bij het ingaan van de mobilisatie marcheert de 1e Verbandplaats Afdeling (VBA) van het 1e Legerkorps Voorburg binnen en betreft kwartier in de Herenstraat nr. 15, tegenover de Sophiaschool. In de school zelf worden de soldaten gelegerd, terwijl het personeel van de ziekenauto's een onderkomen vindt in villa Heeswijk bij de Oude Tolbrug. Commandant van de 1e Verbandplaats Afdeling is majoor

R. de Weert. In het ziekenhuis St. Antoniusshove aan het Oosteinde komt een militaire polikliniek. Deze wordt ingericht in een benedengang van het pension-gedeelte voor bejaarde dames en heren. Gynaecoloog in ruste dr. J. Bijloos (nu, in 1997: 88 jaar), die in Voorburg zijn praktijk uitoefent en daarnaast in St. Antoniusshove werkt, trekt het militaire pak aan. Hij vertelt: 'Ik was eerst assistent geweest in het Westeinde Ziekenhuis (dat toen nog Ziekenhuis St. Johannes de Deo heette) in Den Haag. Na mijn specialisatie in april 1939, ging ik naar St. Antoniusshove. Op 28 augustus werd ik gemobiliseerd. Ik was reserve-officier, eerste luitenant-arts. Toen de Verbandplaats Afdeling naar Voorburg kwam, zorgde de commandant voor inkwartiering. Maar voor mij gold dat niet, omdat ik al een huis aan de Parkweg had.' Dr. Bijloos blijft gewoon aan de slag in St. Antoniusshove en doet de militaire poli erbij. 'Ik moest wel veel dienst doen op feestdagen want "ik woonde immers toch al in Voorburg". Je was in die tijd verplicht het uniform te dragen.' Hij legt uit dat de 1e Verbandplaats Afdeling voor zijn komst naar Voorburg, in Delft en Woerden gelegerd was geweest. Steeds binnen de Waterlinie, omdat het de taak van het onderdeel was in tijd van oorlog binnen de vesting Holland een hospitaal in te richten, met alles wat daaromheen speelde (zoals het transport van gewonden). Militairen zijn al gauw een vertrouwd beeld in Voorburg.



'Wie zou ons willen doden?'

Op 1 september 1939 valt Hitler-Duitsland Polen binnen. Engeland en Frankrijk stellen de Führer een ultimatum dat hij zijn troepen moet terugtrekken. Direct beginnen de Britten vliegtuigen en militairen naar Frankrijk over te brengen om zo nodig te helpen. Daarbij is ook '40 Squadron' van de Royal Air Force (RAF). Later, op 10 mei 1940, zal dit een rol spelen bij de aanval op Ypenburg.

De geschiedenis van de eenheid gaat terug tot 1916. Het vocht in de Eerste Wereldoorlog al in Frankrijk, onder meer tegen het eskader van de beroemde Duitse jachtvlieger Manfred Freiherr von Richthofen, bijgenaamd de Rode Baron (naar de kleur van zijn vliegtuig).

Nadat 40 Squadron in 1919 tijdelijk was opgeheven, werd het in 1931 opnieuw opgericht. Niet als verkennings- en jachtvlieger-eenheid, zoals in de Eerste Wereldoorlog, maar als bommenwerpersquadron. De eerste basis was Upper Heyford in Oxfordshire. Een jaar later volgde de verhuizing naar Abingdon, op twaalf kilometer van Oxford. Hier vierde 40 Squadron in 1937 zijn eenentwintigste verjaardag, met onder andere een diner voor alle rangen. Dat was nogal bijzonder, want het leven op de basis was erg formeel. Er bestond een grote afstand tussen officieren en overig personeel. Als een mindere bij-voorbeeld een gesprek wilde hebben met een officier, dan moest hij dat officieel aanvragen.

Daarna diende hij af te wachten of en wanneer aan het verzoek werd voldaan. Ook onderling hielden de officieren strikte omgangsvormen aan. Voor iedereen golden straffe kledingseisen. Enkele maanden later ontving het squadron officieel een eigen wapen met spreuk. Het bestond

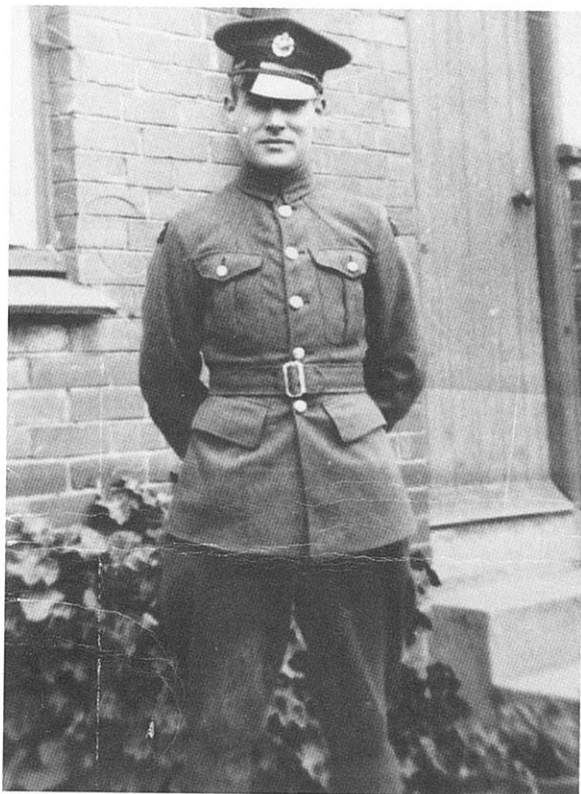
uit een bezem en het motto: 'Hostem A Coelo Expellere' (verdrijf de vijand uit de lucht). Dit was een eerbetoon aan Mick Mannock, commandant van de A-flight van 40 Squadron in de Eerste Wereldoorlog, die op 26 juli 1917 sneuvelde en op dat moment eenenzestig luchtover-



Dr. J. Bijloos als officier van gezondheid in 1940.

Fotograaf onbekend

winningen op zijn naam had. Hij vuurde zijn mannen altijd aan met de kreet: 'Sweep the damned Huns from the air' (vrij vertaald: 'Veeg die rotmoffen de lucht uit').



*John Holmes tijdens zijn eerste verlof bij de RAF in 1936.
Fotograaf onbekend*

In Frankrijk krijgt 40 Squadron Bethéniville –op vijftientig kilometer van Reims– als basis. Het onderdeel gaat deel uitmaken van de Britse 'Advance Air Striking Force' (AASF van de RAF), die de Fransen zal helpen als het vechten wordt met Duitsland. Op de lijst van de personeelsleden staan ook sergeant-pilot (sergeant-vlieger) Rob Robertson, pilot officer (tweede luitenant) Jo Stevenson en sergeant-observer (sergeant-waarnemer) John

Holmes. De eerste twee zullen 10 mei 1940 deelnemen aan een luchtaanval op Ypenburg.

Hitler antwoordt niet op het Britse en Franse ultimatum over Polen en de Tweede Wereldoorlog breekt uit. Holmes (nu, in 1997: 82 jaar) herinnert zich die dag –3 september 1939– nog heel goed: 'Er was geen gevoel van een grote dag, eerder van een aanloop tot iets. Evenmin dacht iemand serieus na over de gevolgen van een werkelijke oorlog. Wij waren jong, opgewonden en vol ideeën uit de leesboekjes over de cavalerie van de lucht. Wanneer ik de brieven nalees, die ik schreef aan mijn toenmalige verloofde –later mijn vrouw– dan denk ik dat de vrouwen het nog 't zwaarst te verduren hadden.'

Nederland publiceert een neutraliteitsverklaring waarin staat dat de regering 'ter zake van den oorlogstoestand, die is ontstaan tusschen eenige vreemde Mogendheden, volstreckte onzijdigheid zal in acht nemen.' Op 28 september 1939 geeft Polen zich over. De oorlogstoestand in Frankrijk is spookachtig. Aan de grenzen liggen de tegenstanders tegenover elkaar maar er wordt vrijwel geen schot gelost. Al gauw ontstaan benamingen als phoney war (schemeroorlog) en Sitzkrieg (in tegenstelling tot Blitzkrieg). Toestellen van 40 Squadron voeren verkenningsvluchten uit in het Frans-Duitse grensgebied. Holmes: 'Wij konden ons niet in ernst voorstellen dat iemand ons

wilde doden. Waarom zouden ze? Zelfs na mijn eerste actie, waarbij wij boven de Siegfriedlinie vier voet van een vleugel van onze Battle-bommenwerper kwijtraakten en nauwelijks meer thuis konden komen, genoten we nog elke dag van het leven.' In de vrije uren gaan de mannen op zoek naar afleiding: bezoeken aan Parijs en Reims, concerten, de bioscoop en de kroeg.

Begin december 1939 keert 40 Squadron terug naar Groot-Brittannië en krijgt Wyton in Huntingdonshire als basis. Hier wordt het squadron uitgerust met tien en later nog eens met zes nieuwe Blenheim IV bommenwerpers. De tweemotorige toestellen behoren tot de lichte bommenwerpers en kunnen 640 kilo bommen meenemen. Hun grootste vlieghoogte is 22000 voet (circa 6600 meter). De bemanning bestaat uit een vlieger, een waarnemer en een schutter/radioman. De toestellen zijn bewapend met een mitrailleur in de vleugels en een dubbele mitrailleur in een draaiende koepel bovenop de romp. Later wordt nog een dubbele mitrailleur aan de onderkant ingebouwd. Deze kan worden bediend met behulp van een stelsel van spiegels. De vliegtuigen worden gebouwd door Bristol Aeroplane Company Ltd. in Bristol en in licentie door enkele andere bedrijven. In totaal worden er 1930 Blenheims IV gebouwd.

De trainingen beginnen direct: gewoon vliegen –soms in de

simulator— formatievliegen en bombarderen. Het grondpersoneel krijgt instructie voor het onderhoud van de Blenheims. Holmes herinnert zich dat vooral de oudere beroepsmilitairen onder hen nogal vastgeroeste ideeën hebben over werkzaamheden en discipline. De vliegtuigbemanningen zijn wat losser in de omgang. Over de oorlog wordt nog steeds vrij luchthartig gedacht. Dat verandert overigens naarmate de tijd verstrijkt. 'Later begonnen we de serieuze houding aan te nemen die de volgende vijf jaar nodig was.'

9 april 1940, Hitler-Duitsland overvalt Noorwegen en Denemarken. Hoewel 40 Squadron in april en de eerste dagen van mei weinig vliegt, wordt de stemming grimmiger. Nog een luttel aantal weken later —als de strijd in het

westen in alle hevigheid is losgebarsten— kijken de bemanningen heel anders tegen de situatie aan dan tijdens de schemeroorlog in 1939. Oud-radioman/schutter R. Peacock, die in juli 1940 —dus na de val van Duinkerken en de capitulatie van Frankrijk— bij het squadron komt, over de dan heersende gevoelens: 'We wisten allemaal heel goed dat we nog minder dan vijf procent kans hadden te overleven. De levensduur van de mannen die van de trainingseenheden kwamen om bij een operationeel squadron te dienen, was zelfs bijna altijd minder dan drie weken. Van degenen die werden neergeschoten, werd misschien een op de twaalf krijgsgevangen gemaakt. Zoals gezegd, we wisten het, maar we accepteerden het op een fatalistische manier. Que sera, sera en zo.'

'40 Squadron'

'40 Squadron' wordt gebruikt als eigenaam, dus zonder lidwoord, maar met een hoofdletter. Een squadron bestaat doorgaans uit zestien tot vierentwintig toestellen. Het wordt verdeeld in meestal twee of drie flights. Later in de Tweede Wereldoorlog wordt de derde flight vaak gebruikt voor de opzet van een nieuw squadron. De squadrons behoren tot een groep —in dit geval de 2nd. Bomb Group— die (aanvankelijk) een bepaald geografisch gebied beslaat en met vaste typen vliegtuigen werkt. De grootte van de groep hangt af van het aantal squadrons binnen dat gebied. De Bomb Groups zijn onderdeel van het overkoepelende Bomber Command (Bommenwerpercommando), dat tijdens de oorlog wordt geleid door Sir Arthur Harris, bekend als 'Bomber Harris'.



Jo Stevenson als net bevorderd flying officer in Bethéniville Frankrijk 1939. Hij staat voor het 'hoofdkwartier' met het Squadronsymbool, de bezem. Fotograaf onbekend

Blenheim bommenwerper in 1940 tijdens de vlucht.

Collectie Sectie Militaire Geschiedenis Koninklijke Landmacht



Memoranda voor de bondgenoten

In oktober 1939, een maand na de Duitse inval in Polen, geeft Hitler zijn generaals opdracht een offensief tegen Nederland, België, Luxemburg en Frankrijk voor te bereiden. 'Fall Gelb' wordt op stapel gezet. De Nederlandse militaire attaché majoor G.J. Sas –ingelicht door een bevriende Duitse relatie– informeert onze legerleiding. Generaal Reynders heeft zijn twijfels, maar na overleg met de Nederlandse regering worden er brieven opgesteld met daarin het Nederlandse defensieplan en een opgave van de gewenste hulp. Zwak punt van het geheel is natuurlijk dat Reynders geen rekening kan houden met geallieerde plannen, omdat er nu eenmaal geen structureel overleg bestaat. De stukken worden verzegeld bewaard op onze gezantenschappen in Londen en Parijs. Ze moeten worden geopend bij een Duitse aanval en besproken met de Britse en Franse regering (in

verband met onze neutraliteit wordt zo'n stuk formeel ook opgesteld voor de gezant in Berlijn).

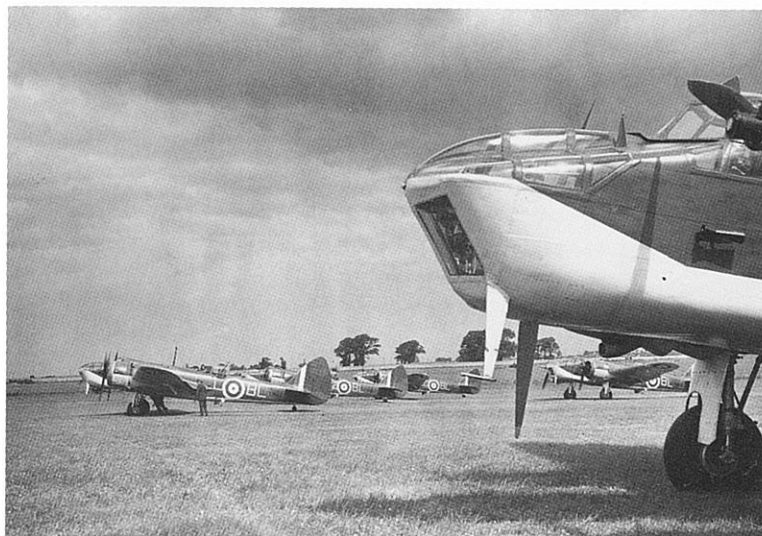
De opperbevelhebber komt later in conflict met de regering en vraagt uiteindelijk ontslag uit de militaire dienst. Zijn opvolger is de al gepensioneerde generaal H.G. Winkelman (per 6 februari 1940). Hij laat nieuwe memoranda voor de bondgenoten opstellen met

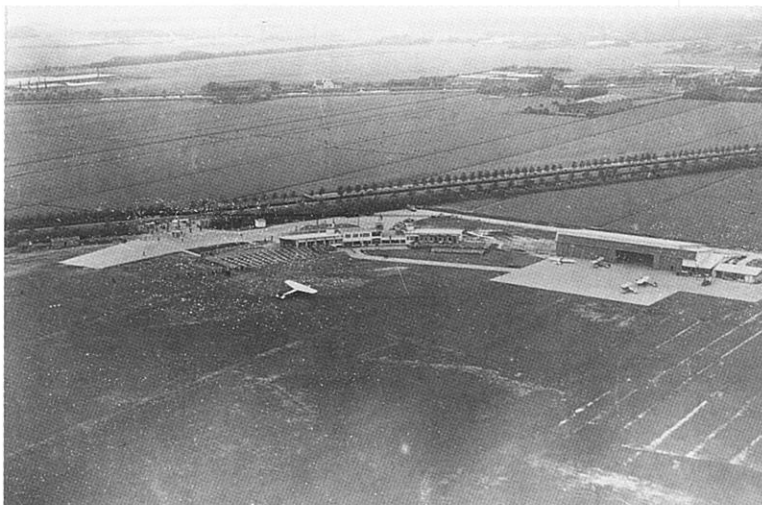
het jongste Nederlandse defensieplan en een lijst concrete wensen. Van de Fransen vraagt hij vier divisies infanterie, van de Britten een hele reeks onderdelen, zoals een divisie infanterie (met luchtsteun) voor de verdediging van Zeeland, zeventig batterijen middelzwaar en licht luchtdoelgeschut, dertig secties zoeklichten, dertien secties versperringsballons, acht squadrons jagers, twee squadrons verkenningsvliegtuigen, alles met bemanningen en munitie.

Verder moet de Nederlandse gezant er bij de Britten op aandringen op aanvraag bommenwerpers in te zetten voor aanvallen tegen bruggen en andere objecten. Nederlandse marine-eenheden worden in principe beschikbaar gesteld voor de geallieerde oorlog ter zee. Op 23 maart 1940 zijn de documenten klaar. Kolonel b.d. F.J. Molenaar van de Koninklijke Luchtmacht, die een standaardwerk schreef

Blenheim bommenwerpers van 40 Squadron op de vliegbasis Wyton in 1940.

Collectie Imperial War Museum





over de luchtverdediging van Nederland in mei 1940, zegt in zijn boek dat de aanvraag niet getuigt van veel realiteitszin. Bovendien is het de vraag of de Britten –zo ze het al kunnen– bereid zullen zijn een dergelijke strijdmacht af te staan aan een land dat zijn defensie zo lang verwaarloosd heeft. In de praktijk blijkt ook dat hulp in deze omvang niet wordt geboden.

Wanneer op 9 april 1940 Hitler's troepen Denemarken en Noorwegen binnenvallen en luchtlandingstroepen aan de grond zetten op het vliegveld van Oslo, is daar toevallig KLM-vlieger E. van Dijk ooggetuige van. Als hij een week later met zijn DC-3 verkeersvliegtuig PH-ASK 'Kemphaan' in Nederland terugkeert, geeft hij gedetailleerde informatie aan onze legerleiding. Dat leidt tot een verbeterde aanpak van de verdediging van de vliegvelden en een onderzoek naar mogelijke andere landingsplaatsen voor

Duitse transportvliegtuigen. Een gedeelte van de grote wegen wordt versperd door allerlei hindernissen te plaatsen, zoals oude vrachtwagens en autobussen. Commandant luchtverdediging Best (op 1 november 1939 bevorderd tot luitenant-generaal), geeft opdracht dat onze luchtbases niet alleen naar buiten verdedigd moeten worden, maar

dat de automatische wapens vooral ook de velden zelf dienen te bestrijken om para's en luchtlandingstroepen te kunnen aanvallen. De vliegvelden Schiphol, Ypenburg en Waalhaven krijgen als extra ondersteuning een bataljon infanterie en enkele pantserwagens; kleine velden als Soesterberg, Bergen, Haamstede en Ruijterhoek worden versterkt met enige compagnieën infanteristen. In tegenstelling tot wat de Duitsers hopen, zijn de Nederlanders dus voorbereid op wat er gaat komen. Ze worden niet verrast, maar hun defensiecapaciteit is kwantitatief en kwalitatief onder de maat.

Ypenburg wordt verdedigd door het 3e bataljon van het Regiment Grenadiers, versterkt met twee pelotons van het 1e Eskadron Pantserwagens. De militairen staan onder bevel van de commandant luchtverdediging en worden voor een deel opgesteld

Luchtfoto van het vliegveld Ypenburg, ca. 1939.

Collectie Sectie Luchtmachthistorie, Koninklijke Luchtmacht

11



Het stationsgebouw van Ypenburg bestaat nog. Thans is daarin het Informatiecentrum van het bouwproject Buitenplaats Ypenburg gevestigd.

Foto auteur, 1997

langs de rand van Ypenburg en bij de gebouwen. Ze krijgen steun van enkele pantserwagens. Hun gezamenlijke taak is vooral het bestrijden van luchtlandingen en zonodig het vuren op doelen buiten het veld. Een andere groep infanteristen vormt de politie-wacht bij de ingang van het vliegveld. Naast deze 'binnenverdediging' vormt een compagnie grenadiers –versterkt met mitrailleurs en één pantserwagen– de buitenverdediging. Deze bestaat uit drie 'schermen' buiten Ypenburg, die ervoor moeten zorgen dat valschermtroepen en eventuele vijfde colonnes niet op het veld kunnen komen. De schermen 'Hooibrug' en 'Broekpolder' dekken de zijde van de Vliet af, terwijl 'Delft' de zuidkant van de vliegbasis beschermt. Om het veld staan drie pelotons luchtdoelmitrailleurs, terwijl in Park Leeuwenbergh te Leidschendam en bij de Van Vredenburgweg in Rijswijk stukken 7,5 centimeter luchtdoel-

geschut zijn opgesteld. Rond Delft en Den Haag staan verder talrijke luchtdoelmitrailleurs en batterijen luchtdoelgeschut opgesteld, aangevuld met zoeklichten en waarnemingsposten. In feite is dit het enige stuk van Nederland dat met luchtafweer behoorlijk verdedigd is (hoewel de hoeveelheid munitie beperkt is). Een zoeklichtpeloton heeft zijn installatie opgesteld in de nabijheid van de Rodelaan in Voorburg. (zie kaartje op pag. 39)

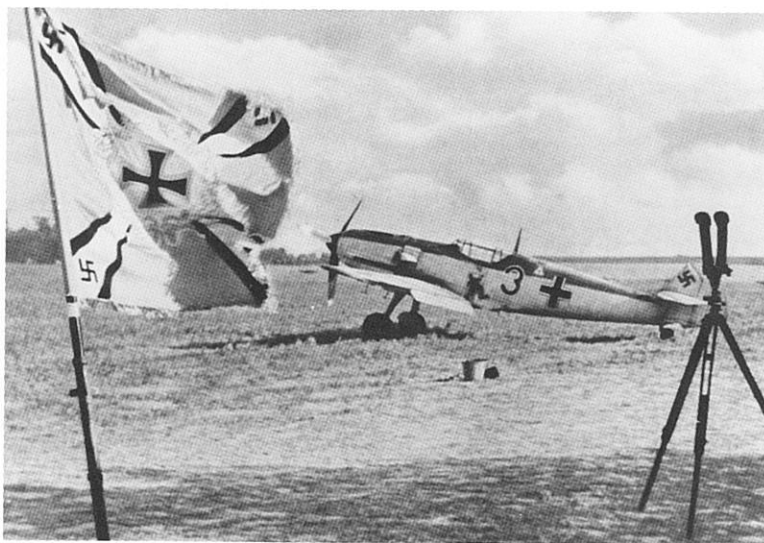
Vanaf 7 mei 1940 geldt voor de luchtverdediging een staat van verhoogde paraatheid. Verloven worden ingetrokken, militairen krijgen geen bewegingsvrijheid meer. Een dag later wordt zelfs de hoogste paraatheid gecommandeerd. De automatische wapens moeten constant in de stellingen bemand zijn. De vliegtuigen dienen direct te kunnen opstijgen. Op 9 mei lijkt het gevaar weer enigszins geluwd. 's Ochtends wordt bekendge-

maakt dat de opgeschorte les- en oefenvluchten weer toegestaan zijn. In de loop van de middag komen opdrachten binnen om voorbereidingen te treffen de vliegvelden zo nodig te vernielen. Aan het einde van de dag opnieuw een geruststellende mededeling: bijzondere verloven mogen weer worden gegeven. Maar dan is het optimisme voorbij. De Bevelhebber van Land- en Zee-macht laat weten dat er van de grens 'zeer verontrustende berichten' komen. En vanuit Berlijn seint majoor Sas: 'Morgenvroeg bij het aanbreken van de dag. Houd je taai...'

'Het zag wit van de parachutisten'

Er zijn twee codewoorden, 'Augsburg' en 'Danzig'. Bij Augsburg wordt de aanval op Nederland, België en Luxemburg uitgesteld, bij Danzig gaat hij door. Hitler zegt: 'Danzig'. Fall Gelb gaat van start, 10 mei 1940. De officiële aanvangstijd is 5.35 uur Duitse tijd (3.55 uur Nederlandse tijd). Op dat moment zullen troepen van het 18e en 6e Duitse leger over de oostgrens ons land binnrukken, waarbij delen van het 6e leger –via Limburg– naar België moeten doorstoten. Beide legers behoren tot Legergroep B onder commando van luitenant-generaal F. von Bock. Ten zuiden van de lijn Aken - Keulen sluit daarop Legergroep A van kolonel-generaal G. von Rundstedt aan, die met zijn tanks door de Ardennen richting Frankrijk zal trekken.

Messerschmitt Me 109, hier op een basis aan de Kanaalkust, waarschijnlijk in juni 1940. Collectie Daimler Benz Aerospace, München



'Heeresgruppen' A en B worden ondersteund door de 2e Luftflotte van Hermann Goerings Luftwaffe, waartoe niet alleen bommenwerpers en jagers behoren, maar ook luchtlandingstroepen en parachutisten.

Nog voor de Duitse grondtroepen ons aanvallen, zullen bommenwerpers onze vliegvelden bestoken om de Nederlandse luchtmacht uit te schakelen en de verdediging van de vliegbases Waalhaven, Ypenburg, Ockenburg en Valkenburg zoveel mogelijk schade toe te brengen. Daarnaast zijn de kazernes tussen Den Haag en Scheveningen het doelwit. Na het bombardement zullen bij Ypenburg, Ockenburg en Valkenburg parachutisten springen van de 7e Flieger Division, deel uitmakend van het Luftlande Korps van generaal-majoor K. Student. Enkele eenheden hebben opdracht direct naar Den Haag op te rukken om H.M. Koningin Wilhelmina, de ministers en de militaire top gevangen te nemen. De overige moeten de drie vliegvelden overmeesteren. Daar zullen namelijk Junkers Ju 52 transporttoestellen landen, die troepen en materieel van de 22e Luftlande Division onder commando van generaal-majoor L.W. Graf von Sponeck aanvoeren. Deze 22e divisie is ook onderdeel van het luchtlandingskorps van Student. Als de mannen van Von Sponeck veilig zijn geland, moeten ze naar Den Haag om de stad als geheel te bezetten. Andere parachutisten van de 7e divisie zullen bij Moer-



Messerschmitts Bf 109 begeleiden Heinkel bommenwerpers op weg naar hun doelen, 1940.

Collectie Daimler-Benz Aerospace AG. München

dijk, Dordrecht en Rotterdam worden neergelaten om respectievelijk de Moerdijkbruggen, de bruggen bij Dordrecht en de Maasbruggen in handen te krijgen. In Rotterdam moeten ze bovendien het vliegveld Waalhaven veroveren om ook daar landingen van de 22e divisie mogelijk te maken. De bruggen zijn nodig om een snelle opmars van de 9e Pantzerdivision via Tilburg en Breda naar de Randstad veilig te stellen.

In de nacht van 9 op 10 mei worden in Duitsland de motoren gestart. Op de vliegvelden van Nordrhein-Westfalen draaien bommenwerpers, transporttoestellen en jagers warm. De laatste voorbereidingen worden getroffen.

De Nederlanders zijn op hun hoede. Tussen half twee en kwart voor drie 's nachts (3.10 - 4.25 uur Duitse tijd) gaan grote aantallen vliegtuigen hoog over Neder-

land in westelijke richting. Andere stromen toestellen worden gesignaleerd, die via de Waddeneilanden langs de kust naar het zuiden koersen. Er zijn nog geen meldingen van grensoverschrijdingen door grondtroepen. Gaan de vliegtuigen naar Engeland? Op grond van de neutraliteitsverklaring wordt erop geschoten, als ze binnen bereik van onze kanonnen komen. De onzekerheid duurt maar kort, want de Duitsers keren plotseling terug boven Nederland en beginnen vliegvelden te bombarderen: Texel, De Kooy, Bergen, Schiphol, Valkenburg, Waalhaven... De eerste bommen op Ypenburg vallen even voor vier uur 's morgens. In de 'Völkischer Beobachter' -de partijkrant van de Nazi's in Duitsland- verschijnt kort daarop een verslag van een bombardementsvlucht. Uiteraard overheerst de propaganda: 'Wij hebben opdracht de luchtafweersstellingen bij de vliegvelden in de regio Rotterdam - Den Haag -

Delft aan te vallen en te vernietigen. Een stikdonkere nacht maakt alle voorbereidingen onzichtbaar. De start is gesteld op 4.30 uur (2.50 uur Nederlandse tijd). Wij vliegen nu de ochtendschemering van de 10e mei binnen. Voor mij de toestellen van eerste luitenant Beermann.

Tijd

Wie zich bezighoudt met de geschiedenis van mei 1940 krijgt te maken met het tijdsverschil tussen Nederland, Groot-Brittannië en Duitsland. Men moet rekening houden met de bestaande verschillen tussen de gehanteerde Greenwich Meantime (Groot-Brittannië), Amsterdamse tijd (Nederland) en Midden-Europese tijd (Duitsland) en met zomer- en wintertijd. Op 10 mei 1940 was het zomertijd.

Ter vergelijking: Nederland 12.00 uur = Engeland 12.40 uur = Duitsland 13.40 uur.

Wij vliegen dicht op elkaar en de vlammen van de uitlaten vormen een goed herkenningspunt voor het vliegen in formatie. Langzaam stijgen we tot aanvalshoogte. Het wordt steeds lichter. Schuin voor ons herkennen we 'ons' vliegveld. Er omheen flitst onophoudelijk het mondingsvuur van het luchtafweergeschut. Wij moeten het vernietigen om te voorkomen dat de inzet van parachutisten gehinderd wordt. Aan de zuidelijke rand van het vliegveld zie ik al de eerste bominslagen. Ik ga in duikvlucht. Duizelingwekkend snel komt het doel op mij af. Ik laat de bommen los. Tegelijkertijd slaan de salvo's van onze zware boordwapens van geringe hoogte in de luchtafweerbatterijen. De boordschutter meldt: "Hoera! Voltreffer! Voltreffer!..." Het is natuurlijk niet zo'n complete 'successtory' als de Völkischer Beobachter wil doen geloven. Nog voordat de eerste bommen vallen, zien de acht

DXXI jachtvliegtuigen en de elf Douglas Northrop bommenwerpers, die op Ypenburg staan, kans op te stijgen. Direct vallen ze de Duitsers aan, maar de Nederlandse toestellen zijn niet opgewassen tegen de Messerschmitts, die de Duitse bommenwerpers begeleiden. De Douglas is nu eenmaal geen jachtvliegtuig al heeft hij vier mitrailleurs. Onze DXXI jagers zijn langzamer dan de Duitse Messerschmitts, maar vormen door hun grotere wendbaarheid toch geduchte tegenstanders. Als de Nederlanders uiteindelijk het onderspit delven, hebben ze zeker vijf Duitse toestellen neergeschoten. Een van de omgekomen Nederlandse bemanningsleden is de reserve tweede luitenant-waarnemer J. Vonk uit Voorburg.

De bommen vallen op en rond Ypenburg. Ze komen onder andere terecht in de weilanden achter de tuinbouwschool, het huidige



Groene Delta College aan de Westvlietweg. In Voorburg rinkel en breken de ruiten. De bevolking is inmiddels klaarwakker. 'Ik was in retraite in het pensioonaat van St. Antoniushove', herinnert zuster Sebastiana (nu, in 1997: 86 jaar) –Augustines in ruste– zich. (De zusters Augustinessen hebben de zorg voor patiënten en bejaarden in St. Antoniushove.) 'Om ongeveer vier uur vielen de bommen bij een boerderij aan de overkant van de Vliet. Er kwamen al maar vliegtuigen over. Toen werd er gezegd dat het oorlog was. We mochten niet meer naar de kapel en we mochten ook niet meer in groepjes bij elkaar staan. Het hele huis was in rep en roer. Aan de kant van de Vliet waren alle ramen kapot.' Mevrouw T. Slot, die op dat moment aan de Parkweg woont, vertelt dat het om ongeveer vier uur 's morgens luchtalarm is. 'Ik werkte bij de directeur van de G.G.D. waar ik de zorg had voor het gezin omdat mevrouw ziek was. Meneer werd direct opgeroepen. We gingen buiten kijken. Het zag kort daarop wit van de parachutisten.'

Om kwart voor vijf landen ze in de omgeving van Ypenburg. De meeste para's komen terecht in de weilanden. Anderen vallen dood of belanden in de Vliet. Soms helpen burgers hen daar uit. Een klein aantal komt neer in Voorburg. 'Ze zaten al gauw in Park Vreugde en Rust,' aldus mevrouw Slot. 'Mijn aanstaande man woonde in de Laan van

Mevrouw T. Slot: 'Stamppot voor de soldaten'.

Foto auteur, 1996



Middendorp en daar kwamen kisten met munitie aan parachutes naar beneden. Met luidspreker-auto's werd omgeroepen dat de mensen die niet per se moesten, niet naar buiten mochten omdat de Duitsers in het park zaten.' Bij het station Leidschendam-Voorburg liggen Nederlandse militairen, die al gauw zonder fourage zitten. 'Wij kregen die morgen een briefje in de bus of wij voor hen wilden koken want er was geen keuken voor die jongens. Ik heb toen een grote pan stampot van witte kool gemaakt. Voor de Pinksterdagen had ik een rollade en die heb ik er toen maar bij gedaan. Tussen het luchtalarm door hebben we het eten gebracht.'

Dr. Bijloos wordt gewekt door het geronk van de vliegtuigen. 'In verband met de dreiging van een oorlog waren we al gewaarschuwd dat er iets kon komen. Wij moesten in onze standplaats blijven. Ik zat met een collega-

dermatoloog in mijn huis aan de Parkweg. Het was een heldere ochtend. "Mijn God, dat zullen toch geen Duitsers zijn", zei mijn collega toen de vliegtuigen overkwamen. Wij renden naar de post in de Herenstraat. De wacht was bezig iedereen op te bellen. Er heerste grote verwarring, want "er zou geschoten zijn". Sommige officieren vuurden met hun pistool op de vliegtuigen. Dat mocht niet, want bij de geneeskundige troepen mocht je je wapen alleen gebruiken uit zelfverdediging. Ik werd naar St. Antoniusshove gestuurd, omdat ik chirurgisch geschoold was.'

De mannen van de 1e Verbandplaats Afdeling zijn al in volle actie. St. Antoniusshove moet ontruimd worden om plaats te maken voor gewonden. De burgerzieken dienen zoveel mogelijk naar huis gebracht te worden. Alleen de ernstig zieke patiënten en gefortuineerde bejaarden uit het pensio-

naat mogen blijven ('Overdag bleven ze op hun kamer, 's nachts sliepen ze in de kelder', vertelt zuster Sebastiana). De legerambulances beginnen met het wegbrengen van honderdzesendertig zieken naar hun huizen in Voorburg, Den Haag en omgeving. De commandant van de Verbandplaats Afdeling, majoor A. de Weert richt met enkele officieren van gezondheid en mannen van zijn vijfde sectie een hoofdverbandplaats in St. Antoniusshove in. Het ziekenhuis wordt 'Centraal Hospitaal' voor dit gebied. De Duitse parachutisten trekken richting Ypenburg. Sommigen verschansen zich in de boerderijen langs de Vliet en in Huize Dorrepaal aan de Westvlietweg. Het bombardement op de Nederlandse stellingen en de landing van para's wekken grote opschudding onder de verdedigers van het vliegveld. Een deel blijft op zijn post, maar anderen trekken min of meer in paniek terug. Maar het is zeker niet zo, dat Ypenburg zonder slag of stoot in Duitse handen valt. De opmars loopt vertraging op.

Als de eerste Junkers transportvliegtuigen landen, worden ze ontvangen door een moordend mitrailleur- en kanonvuur. De acht toestellen die de voorste groep vormen, worden doorzeefd en voor een deel in brand geschoten. Niemand komt er levend uit. De tweede serie vergaat het niet beter. Ze botsen op hun voorgangers. Het is een inferno, waaraan slechts een

*De zusters Augustinessen
Sebastiana (l) en Dagoberta (r)
halen herinneringen op.*

Foto auteur, 1996

enkeling ontsnapt. Een derde groep tracht voorbij de brandende wrakken aan de grond te komen, maar een aantal komt toch in het vuur terecht. Ook hier veel slachtoffers. Tenslotte probeert een vierde echelon te landen. In het tweede toestel zit, naast piloot A. Mayer, de commandant van de 22e Infanterie Division generaal-majoor L.W. Graf von Sponeck. Uit een verslag blijkt dat het onmogelijk is de vliegtuigen aan de grond te zetten. De groep buigt af richting Ockenburg. Daar ontvouwt zich het zelfde beeld als op Ypenburg. Het veld is bedekt met wrakken. Het toestel van de divisie-commandant komt onder vuur van de

Nederlandse luchtafweer en schudt van de inslagen. Overal om hen heen zoeken Junkers Ju 52 wanhopig naar een plek om te landen. Vele proberen dat op de weg Den Haag - Rotterdam, anderen nemen het strand voor lief en zakken diep weg in het zand. Uiteindelijk zet Mayer zijn toestel neer in een weiland. Pas in de avond lukt het Von Sponeck via de radio contact te krijgen met het hoofdkwartier van Luftflotte 2. In de omgeving van Ypenburg wordt de situatie hachelijk voor de Nederlanders. De parachutisten dringen steeds meer op en gebruiken daarbij zelfs Nederlandse krijgsgevangenen als schild. Niet lang daarna is het vliegveld

grotendeels door de Duitsers ingenomen (Op de noordwesthoek na, waar mannen van de mitrailleurcompagnie van het 3e bataljon Grenadiers onder reserve eerste luitenant ir. F.H. Warnars standhouden). De Duitsers houden de gevangengenomen Nederlanders vast in de gebouwen van Ypenburg.

In Voorburg is de oorlog goed merkbaar. Met gewondenauto's, bussen, raderbrancards (draagbaren met grote wielen, die met de hand worden voortbewogen) en veldbaren brengen de militairen van de 1e Verbandplaats Afdeling de gewonden naar St. Antoniushove. De hospitaal-



Junkers Ju 52 transporttoestellen doorzeefd en uitgebrand op het vliegveld Ypenburg. 10 mei 1940.

Collectie Sectie Militaire Geschiedenis Koninklijke Landmacht



soldaten en de officieren van gezondheid halen de gekwetsten soms onder vuur van het slagveld. Dr. Bijloos: 'Ik heb staaltjes van moed van de mannen van de VBA gezien. We hadden er een bij, die zo lui was als wat. Maar hij kroop wel op zijn buik naar de gewonden, ondanks het schieten. Zo leer je je mensen kennen!'

Zuster Augustines Dagoberta (nu, in 1997: 86 jaar) slaapt in de nacht van 9 op 10 mei in St. Antoniushove; niet aan de kant van Ypenburg, maar ze wordt wel wakker van het bombardement. 'Wij gingen direct naar de afdelingen en na de ontruiming kwamen daar al gauw de gewonden.' Zij weet nog dat de getroffen militairen eerst bij de ingang van het ziekenhuis worden geselecteerd, wie direct naar een ziekenzaal kan en wie moet worden geopereerd. 'Er waren veel jongens bij met brandwonden. We deden ze hun

kleren uit en daarna werden ze verbonden. Dr. S.B. de Groot en een assistent kwamen dan kijken wat er verder moest gebeuren. Al die mannen, het was allemaal narigheid. Of iedereen er tegen kon? Als je in een ziekenhuis werkt, kom je altijd alles tegen...' Dr. Bijloos herinnert zich Duitse soldaten die ernstig verbrand zijn. 'Zij werden helemaal met paars gentiaanviolet ingesmeerd. Dat was een nieuw middel tegen brandwonden. Of het hielp? Er waren er heel wat die hoe dan ook zouden sterven.' De Duitsers worden verder, zo goed en zo kwaad als het gaat, verhoord. 'Hun spullen werden afgenomen, want tenslotte waren ze krijgsgevangen gemaakt. Sommigen hadden een boekje met Nederlandse spraakkunst op zak. En morfine! Daar hadden wij op een bepaald moment tekort aan, dus dat kwam goed uit (Later hebben we trouwens ook nog uit Den Haag

morfine laten halen). Er waren Duitsers die op de operatietafel nog "Heil Hitler" riepen.' Na de behandeling komen Duitsers en Nederlanders door elkaar op de zalen te liggen. Iedereen wordt –ongeacht nationaliteit– op dezelfde manier behandeld. In de Van Deventerlaan is inmiddels een dependance van het Centraal Hospitaal St. Antoniushove ingericht. Hier worden de minder ernstig gewonden, na hun behandeling, naar toe gebracht.

Het Rode Kruis in Voorburg stelt enkele artsen en helpsters beschikbaar om de militaire geneeskundigen te helpen. Voor de transportkolonne is hier niet veel te doen, omdat de Ie Verbandplaats Afdeling het vervoer van gewonden zelf verzorgt. De transportmensen van het Rode Kruis gaan daarop de (civiele) luchtbeschermingsdienst assisteren en doen daar goed werk. Dr. N. van der Koogh richt in een garage aan het Westeinde, waar hij woont, een hulppost in, omdat in deze buurt ook burgergekwetsten zijn. Al direct worden twaalf gewonden opgenomen.

***Het vroegere ziekenhuis
St. Antoniushove, 1943.***

Collectie Gemeentearchief Voorburg

***Op de plaats van het oude,
St. Antoniushove staat nu het
wooncomplex Vlietwijk.***

Foto auteur, 1997

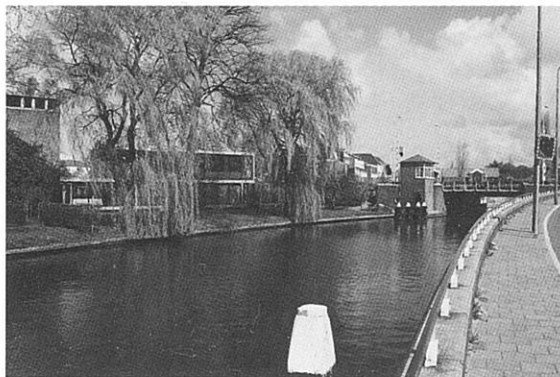


Villa Heeswijk met de Oude Tolbrug, 1939.

Foto W. van Gool, collectie Gemeentearchief Voorburg

Villa Heeswijk is verdwenen, de Oude Tolbrug werd verbreed; ongeveer op de plaats van villa Heeswijk staat nu de Fontein-kerk.

Foto auteur, 1997



De auto's van de Verbandplaats Afdeling rijden af en aan. Ze halen niet alleen gewonden van het slagveld bij Voorburg en Ypenburg, maar ook uit Zoetermeer en Den Deyl. Onder de militairen van de VBA vallen slachtoffers. In villa Heeswijk, waar de chauffeurs zijn ingekwartierd, zijn twee doden en enkele gewonden te betreuren. Collega's proberen hen op te halen. Dat is niet zonder risico want aan de overkant van de Vliet, in Huize Dorrepaal, zitten Duitse parachutisten. In een rapport vertelt de dienstplichtig ziekenverpleger J.F. Timmermans zijn verhaal: 'Het bleek dat wij de villa niet konden bereiken omdat de weg onder vuur lag. Uit de Herenstraat komende, gingen we over de spoorbaan en kwamen in het Westeinde. In deze straat vonden we twee gesneuvelde wachtmeesters, die we in een garage gebracht hebben. Wij konden niet verder komen dan de Heeswijkstraat, vanwege het hevige vuur. Ik ben ter plaatse goed bekend en ben toen met mijn twee metgezellen de Heeswijkstraat een eindje in gegaan, waarna wij over een schutting klom-



men en dusdoende in de buitenplaats terecht kwamen. We hebben ons tussen de bomen door naar de villa begeven en zijn door de hoofdingang (deze ligt aan de zijde van de Heeswijkstraat) naar binnen gegaan. Op de bovenste verdieping troffen we een aantal gewonden en een gesneuvelde militair aan. We hebben deze onder vijandelijk vuur naar een schuurtje achter de villa en naar de portierswoning gebracht. Deze twee gebouwen lagen binnen het terrein van de buitenplaats. Na verloop van ongeveer vijf uur zijn de gewonden per ambulance naar het ziekenhuis te Voorburg gebracht' (Huize Dorrepaal is dan weer heroverd door de Nederlanders).

De stroom gewonden naar St. Antoniushove duurt voort. In het ziekenhuis is het een vreselijke toestand, aldus het gedenkboek van het ziekenhuis 'Vreugde en Leed gedeeld': 'Soldaten met opengeschooten buik, gemitrail-

leerd in sloot of greppel, velen onherkenbaar verminkt en overdekt met brandwonden... Op een gegeven moment werd een wagen vol doden uitgeladen, de hoofden afgeschoten, de helmen tussen de schouders. De operatiekamers, de röntgenafdeling, alles was vol in bedrijf. Zelfs op de gangen werd geopereerd.' Inderdaad komen in de loop van de morgen ook de eerste doden, zoals het boek verhaalt. 'Ik zie het nog voor me', aldus zuster Dago-berta. 'Sommigen zonder kleren –de Duitsers hadden de uniformen afgenomen– verminkt, op elkaar gestapeld. Zo brachten ze hen bij ons.' De lijken gaan naar de lijkenkapel van het ziekenhuis. Binnen korte tijd is deze overvol. 'Op den duur waren er zoveel, dat ze gewoon op elkaar werden gelegd', vertelt haar collega, zuster Sebastiana.

De strijd om de hofstad gaat voort. Ondanks de aanvankelijke successen, is de Duitse opzet in

feite nu al mislukt. De koningin, de regering en de legertop zijn niet in hun handen gevallen en zij zien geen kans Den Haag in te nemen. Daarbij lijden Hitlers elitetroepen zware verliezen. Bijzonder pijnlijk is dat onder hen veel ervaren instructeurs zijn, die node gemist worden. Ze zijn dood, gewond of gevangen. Het lukt de gevangenen nog voor de capitulatie op 14 mei naar Engeland over te brengen!

Maar hoe staat het met de Nederlandse vraag om hulp aan de Britten? Daarvoor gaan we terug naar het begin van de dag. Zodra er zekerheid bestaat over de Duitse aanval, besluit de Ministerraad aan Londen en Parijs de afgesproken codewoorden door te geven, die nodig zijn om de geheime enveloppen met het verdedigingsplan en de vraag om hulp te openen. Het bericht aan Londen wordt –waarschijnlijk telefonisch– overgebracht door de secretaris-generaal van Buitenlandse Zaken, jhr. mr. A.M. Snouck Hurgronje. Misschien door vermoeidheid of agitatie, weet hij het 'wachtwoord' niet meer, waarmee hij zich als betrouwbaar moet identificeren tegenover de gezant in Londen, jhr. mr. E.F.M.J. Michiels van Verduynen. Tenslotte kan er ook een Nederlands sprekende Duitser of een lid van de 'vijfde colonne' aan de lijn zijn. 'Noem me de naam van je jongste dochter', vraagt Michiels van Verduynen en die is Snouck Hurgronje gelukkig niet vergeten. De gezant gaat direct naar het gezantschap,

waar de papieren in de kluis liggen. Daar vindt hij de marine-attaché, luitenant-ter-zee der eerste klasse A. de Booij. Deze heeft via een geheime Nederlands-Britse radioverbinding al opdracht ontvangen hulp aan de Britten te vragen. De Booij gaat naar de Admiralty (ministerie van Marine) van het Verenigd Koninkrijk, terwijl Michiels van Verduynen zich spoedt naar de Britse minister van Buitenlandse Zaken Lord E.F.L.W. Halifax. De lange lijst met wensen wordt aangeboden en besproken. 'Nederland is niet langer neutraal, maar heeft zich aan de zijde van de geallieerden geschaard', aldus 'Den Haag'.

De Ministerraad in Nederland besluit bovendien dat de minister van Buitenlandse Zaken mr. E.N. van Kleffens, samen met die van Koloniën, Ch.J.I.M. Welter, naar Londen zal gaan voor nader overleg met de geallieerden. Ze zullen vanaf het Scheveningse strand vertrekken met twee watervliegtuigen van de Marineluchtvaartdienst. 'Het was een vreemd schouwspel', schrijft Van Kleffens in 1942 in *De Verrekijker*: '(De vliegtuigen lagen...) schommelend voor anker op het diep blauwe water. Aan alle kanten om ons heen werd geschoten. Van de havenpier, van de vuurtoren en van de wandelpier, in een poging om de Duitse luchtmacht, waarvan verscheidene toestellen boven de stad cirkelden, te beletten neer te strijken op de onzen. Wij werden over het strand begeleid door eenige hoge officieren, die

ons vertelden dat er reeds op beide vliegtuigen was geschoten op weg naar Scheveningen door de parachutisten met zware machinegeweren.' Door Duitse treffers moet een watervliegtuig afhaken. De ministers en mevrouw Van Kleffens, die ook mee-

De Verrekijker

De *Verrekijker* was een illegaal blad van de Dordrechtse MTS'er J. Verhagen, dat tussen mei 1941 en mei 1942 verscheen. In mei 1942 ging het blad –samen met de eveneens illegale uitgave *De Kern*– verder onder de naam *Nederland Ontwaakt*. Verhagen en enkele medewerkers werden door de Duitsers gearresteerd en in januari 1943 veroordeeld tot tuchthuisstraffen.

gaat, worden op de ruggen van de vliegtuigcommandant en van een sergeant aan boord van het tweede toestel gedragen. 'De kanonnade om ons heen duurde voort. De motoren werden aanzet, maar eerst na verscheidene vergeefsche pogingen, waarbij de minuten uren schenen, startten wij eindelijk, bondsden enkele malen op het water, daar het zwaargeladen vliegtuig zijn snelheid vermeerderde en rezen dan weer uit het water op (...).'

Onderweg merkt de piloot dat de brandstofvoorraad snel afneemt. Ook een schot door de tank of de benzineleiding? Inmiddels is hij –volgens zijn opdracht– aangekomen bij de Britse zuidkust. De vlieger zet het toestel neer voor de kust van Brighton en taxiet naar het strand. De politie ter plaatse controleert hun papieren en geeft de Nederlanders geld om per trein naar Londen te gaan. Ze hebben geen Britse penny op zak!

In de Britse hoofdstad bezoeken de ministers Lord Halifax: '...en wij bespraken met hem en eenige van zijn ambtenaren verschillende zaken, die dadelijk ter hand genomen moesten worden.' Ook hebben ze een onderhoud met Winston Churchill, die op dat moment nog minister van Marine is: 'In mijn kamer trof ik de Nederlandse ministers aan. Bleek en uitgeput, het afgrijzen nog in hun ogen, zaten zij daar, juist per vliegtuig (...) aangekomen. Hun land was zonder enig voorwendsel, zonder de geringste waarschuwing aangevallen (...). Konden wij niet iets doen om deze opmars te stuiten?' Uit de besprekingen met de Britten blijkt dat deze op beperkte schaal wel enige hulp verlenen. Ook de Royal Air Force zal een bijdrage leveren. Wat de bombardementen op bezette vliegvelden betreft, vragen niet alleen de Nederlanders daarom, maar ook het commando van de RAF in Frankrijk. (Vanuit dit land marcheren overigens troepen naar het noorden om te helpen bij de strijd in Zeeland).

Ze waren al onderweg

In de ochtend van 10 mei zendt Bomber Command een inlichtingenrapport naar de verschillende bommenwerpergroepen: 'Duitse troepen zijn Luxemburg en Nederland binnengekomen. Vier vliegvelden in Frankrijk, die door de Royal Air Force worden gebruikt, zijn vroeg in de morgen aangevallen. Daarbij zijn zowel tijdbommen, brandbommen als

brisantbommen gebruikt.' De vliegbasis Wyton is in hoogste staat van paraatheid. Twee Blenheims van 40 Squadron stijgen om 9.05 uur (8.25 uur Nederlandse tijd) op voor een verkenningsvlucht boven Nederland. Squadronleader (majoor) B. Paddon, die Blenheim L 8833 vliegt, wordt aangevallen door Duitse jachtvliegtuigen zodra hij onze kustlijn passeert. Hij moet treffers incasseren en zwenkt af in zuidelijke richting. Terwijl hij een bocht maakt om zijn vlucht te vervolgen, ziet hij op de grond veel Duitse toestellen die voor een deel vernield zijn. Ook in de lucht is er een flinke vijandelijke activiteit. Paddon besluit de operatie af te breken en naar Wyton terug te keren. Hij weet genoeg. Onderweg blijkt de aangerichte schade aan zijn toestel groter dan verwacht. Een motor vliegt in brand. Toch weet hij het vliegtuig veilig thuis te brengen en hij landt om 12.20 uur (11.40 uur Nederlandse tijd) op zijn basis. De bemanning is ongedeerd. De tweede Blenheim L 8776, bemand door flying officer (eerste luitenant) R.M. Burns, sergeant J.R. Brooker en corporal G. Hurford, gaat door met de opdracht maar brengt het er minder goed af. Het toestel wordt zodanig getroffen, dat het uiteindelijk in de omgeving van Wesel (Duitsland) een noodlanding moet maken. Aanvankelijk zijn de bemanningsleden 'missing in action' (vermist tijdens een operatie), maar later wordt bekend dat zij krijgsgevangen zijn gemaakt.

Ook twee Blenheims van 15 squadron maken een verkenningsvlucht. Sinds de vroege ochtend houdt de Britse adjunct-luchtmachtattaché in Den Haag zijn ministerie van Luchtvaart in Londen op de hoogte van de ontwikkelingen. Zo meldt hij dat het vliegveld Waalhaven in Duitse handen is gevallen. Hij voegt daarbij het verzoek van luitenant-generaal Best het vliegveld te bombarderen. De Haagse vraag geeft aanleiding tot een discussie in Engeland: het verdient aanbeveling jachtvliegtuigen te sturen in plaats van bommenwerpers, om slachtoffers onder de burgerbevolking in de omgeving te voorkomen. Van de basis Manston stijgen zes Blenheims op (die zijn uitgevoerd met meer boordwapens en minder bommen capaciteit) van 600 Squadron van Fighter Command. Het wordt een rampzalige tocht. Nadat ze Waalhaven hebben aangevallen, duiken tweemotorige Messerschmitts Bf 110 van het Duitse Zerstörer Geschwader 1 op hen af en schieten vijf Britten neer. Slechts één bereikt er, zwaar gehavend, de thuisbasis.

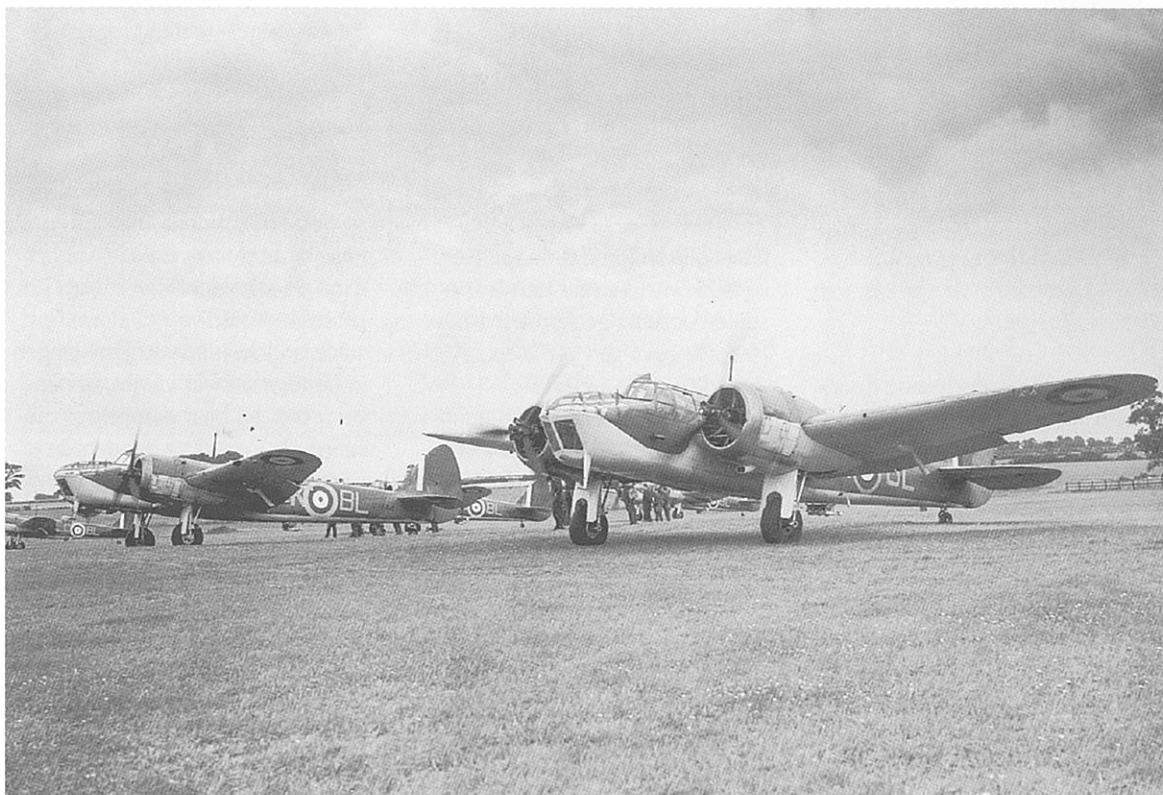
Als er opnieuw een Nederlands verzoek komt Waalhaven te bestoken en ook de commandant van de Britse Advanced Air Striking Force van de RAF in Frankrijk die vraag stelt, besluit Groot-Brittannië toch bommenwerpers te sturen. Bomber Command geeft het hoofdkwartier van 2nd. Bomb Group opdracht en dit waarschuwt de basis Wyton. Een

squadron moet zo snel mogelijk vertrekken om de opdracht uit te voeren. De afdeling Operaties brieft de bemanningen van negen Blenheim bommenwerpers van 15 Squadron. Ze krijgen hun orders, hun koers, de weersituatie, de bijzonderheden en dan is het...gaan! Tussen twee uur en tien over twee (rond half twee Nederlandse tijd) stijgen ze op en zetten koers naar Rotterdam.

Niet lang daarna rinkelt opnieuw de telefoon op het hoofdkwartier van 2nd. Bomb Group. Bomber Command geeft door dat ook de vliegbasis Ypenburg bij Den Haag gebombardeerd moet worden. De telex ratelt de bevestiging.

Het bevel gaat weer naar Wyton en nu is 40 Squadron aan de beurt. Het zal de eerste operationele aanvalsvlucht worden in deze nieuwe fase van de oorlog. Twaalf bemanningen maken zich klaar voor vertrek. De boordwapens zijn geladen, in de bommenrekken hangen 24 250-ponds bommen en 144 veertig-ponders. In vier secties van drie toestellen zullen ze de aanval uitvoeren, onder commando van squadron-leader Gerry Gleed. De vierde sectie wordt geleid door flying officer Jo Stevenson (Hij overleeft de oorlog en wordt in 1960 als wing commander –luitenant-kolonel– gepensioneerd. Hij is nu 82). Bij zijn sectie behoort

Blenheim L 6901, bemand door sergeant-pilot (sergeant-vlieger) Alfred John Robertson (26), sergeant-observer Francis Checkley (21) en gunner/radioman air-craftsman 2 (soldaat) Jack Webster (18). Deze laatste woont in Liverpool. Zijn collega Checkley komt uit Chesterfield, waar ook zijn ouders wonen. Rob Robertons thuishaven is Southsea in Hampshire. Hij is de enige gehuwde van de drie. Zijn vrouw Winifred is afkomstig uit Ruislip Manor in Middlesex. Zij gaat later werken in het Londense Boling Broke Hospital als lid van de Nursing Staff, dus waarschijnlijk is zij verpleegkundige. Robertons vader dient bij de Royal Navy



Blenheims van 40 squadron op vliegveld Wyton, klaar voor de start.

Collectie Imperial War Museum

Bladzijde uit het Operational Record Book van 40 Squadron over 10 mei 1940.

Public Record Office, London,
gereproduceerd met toestemming
van de Controller of Her Majesty's
Stationery Office

Place.	Date.	Time.	Summary of Events.	References to Appendices																																				
WYTON.	10/5/40		The enemy invaded Holland and Belgium. Two aircraft were detailed to make a reconnaissance of the position, and the crews were :- (1) S/Ldr. PADDON, Sergt. BEATTIE, P/O. EDWARDS. (2) E/O. BURNS, Sergt. BROOKER, Cpl. HURFORD. The aircraft both took off at 0905 hours. Squadron Leader PADDON returned at 1220 hours and made a perfect landing in spite of the fact that his machine was on fire (caused through enemy action). Flying Officer BURNS failed to return, but it was subsequently reported that he and his crew had been taken prisoners of war. As the result of information obtained, twelve aircraft were detailed to attack the HAGUE aerodrome. The Battle Order was :- <table><tr><td>(1) S/L. GLEED,</td><td>Sgt. BURGE,</td><td>LAC. SAMMELIS.</td></tr><tr><td>(2) F/O. JACOBY,</td><td>Sgt. CHOUER,</td><td>AC. RODGERS,</td></tr><tr><td>(3) Sgt. RICE,</td><td>Sgt. MOFFAT,</td><td>LAC. PETERS,</td></tr><tr><td>(4) F/L. BATT,</td><td>Sgt. HARRIS,</td><td>P/O. EWEIS,</td></tr><tr><td>(5) F/O. HILL,</td><td>Sgt. JEFFERY,</td><td>AC. BARBER,</td></tr><tr><td>(6) F/O. BROMLEY,</td><td>Sgt. BLOODWORTH,</td><td>AC. JONES,</td></tr><tr><td>(7) F/L. SMEDDLE,</td><td>Sgt. WOOLDRIDGE,</td><td>LAC. TUNN,</td></tr><tr><td>(8) F/O. ROWAN,</td><td>Sgt. ESARDWOOD,</td><td>Cpl. CLARK,</td></tr><tr><td>(9) Sgt. THOMAS,</td><td>Sgt. SPURR,</td><td>LAC. BRIDSON,</td></tr><tr><td>(10) F/O. STEENSON,</td><td>Sgt. USHER,</td><td>LAC. CORNEY,</td></tr><tr><td>(11) P/O. WAKERFORD,</td><td>Sgt. ASHLANT,</td><td>AC. BAKER,</td></tr><tr><td>(12) Sgt. ROBERTON,</td><td>Sgt. CHICKLEY,</td><td>AC. WEBSTER.</td></tr></table> The aircraft took off in flights of three from 1545 to 1600 hours. Considerable opposition was met, and it was with great regret that the Squadron had to report its first casualties. Sorties No. 8, 9, and 12 failed to return, and the crews were posted as missing. The aircraft flown by F/Lt. SMEDDLE was damaged, and the P.4 Compass put out of action. All the members of the crew were injured, but by skilful piloting and navigation the machine was brought back to Wyton. In recognition of his effort, F/Lt. SMEDDLE was awarded the D. F. C.	(1) S/L. GLEED,	Sgt. BURGE,	LAC. SAMMELIS.	(2) F/O. JACOBY,	Sgt. CHOUER,	AC. RODGERS,	(3) Sgt. RICE,	Sgt. MOFFAT,	LAC. PETERS,	(4) F/L. BATT,	Sgt. HARRIS,	P/O. EWEIS,	(5) F/O. HILL,	Sgt. JEFFERY,	AC. BARBER,	(6) F/O. BROMLEY,	Sgt. BLOODWORTH,	AC. JONES,	(7) F/L. SMEDDLE,	Sgt. WOOLDRIDGE,	LAC. TUNN,	(8) F/O. ROWAN,	Sgt. ESARDWOOD,	Cpl. CLARK,	(9) Sgt. THOMAS,	Sgt. SPURR,	LAC. BRIDSON,	(10) F/O. STEENSON,	Sgt. USHER,	LAC. CORNEY,	(11) P/O. WAKERFORD,	Sgt. ASHLANT,	AC. BAKER,	(12) Sgt. ROBERTON,	Sgt. CHICKLEY,	AC. WEBSTER.	2.1.
(1) S/L. GLEED,	Sgt. BURGE,	LAC. SAMMELIS.																																						
(2) F/O. JACOBY,	Sgt. CHOUER,	AC. RODGERS,																																						
(3) Sgt. RICE,	Sgt. MOFFAT,	LAC. PETERS,																																						
(4) F/L. BATT,	Sgt. HARRIS,	P/O. EWEIS,																																						
(5) F/O. HILL,	Sgt. JEFFERY,	AC. BARBER,																																						
(6) F/O. BROMLEY,	Sgt. BLOODWORTH,	AC. JONES,																																						
(7) F/L. SMEDDLE,	Sgt. WOOLDRIDGE,	LAC. TUNN,																																						
(8) F/O. ROWAN,	Sgt. ESARDWOOD,	Cpl. CLARK,																																						
(9) Sgt. THOMAS,	Sgt. SPURR,	LAC. BRIDSON,																																						
(10) F/O. STEENSON,	Sgt. USHER,	LAC. CORNEY,																																						
(11) P/O. WAKERFORD,	Sgt. ASHLANT,	AC. BAKER,																																						
(12) Sgt. ROBERTON,	Sgt. CHICKLEY,	AC. WEBSTER.																																						
WYTON.	11/5/40		Only one flight was made during the day. F/O. HEAD, Equipment Officer reported for duty.																																					

(de Britse Marine). Hij zal in januari 1944 omkomen aan boord van H.M.S. Excellent.

De motoren van de Blenheims draaien warm. De toestellen taxiën naar de startbaan en met tussenpozen van vijf minuten gaan de secties de lucht in. De eerste vertrekt om 15.49 uur (15.09 uur Nederlandse tijd). De sectie van Jo Stevenson start als laatste. Wanneer Rob Robertson op zijn horloge kijkt, is het 16.07 uur (15.27 uur Nederlandse tijd). De beslissing met intervallen van vijf minuten te vertrekken zal later

fataal blijken, omdat de Duitsers bij aankomst van de laatste toestellen volledig gealarmeerd zijn. Met alle gevolgen van dien...

Inmiddels is de situatie op en in de omgeving van Ypenburg grondig gewijzigd. Al in de vroege morgen waren de Duitsers vrijwel heer en meester van Ypenburg en van het vlakke land tussen Delft en Voorburg/Rijswijk. Het duurde tot ongeveer zes uur 's ochtends voordat de Nederlandse legerleiding een beeld had van de Duitse plannen. Generaal Winkelman gaf opdracht de toegangen tot Den

Haag af te sluiten, de vliegvelden rond de stad te heroveren en het landelijk gebied van vijanden te zuiveren. De Nederlanders gingen in de tegenaanval, zij het aanvankelijk hier en daar wat geïmproviseerd. Bij Voorburg hadden de parachutisten zich verschanst in huizen en boerderijen op de oostelijke oever van de Vliet, zo ongeveer tussen de spoorbrug van de lijn naar Utrecht enerzijds en enkele honderden meters voorbij Huize Dorrepaal anderzijds. Een detachement van eenentwintig man probeerde in de morgenuren vanuit de richting

Leidschendam op te rukken langs de Westvlietweg, richting Rijswijk. Moordend mitrailleurvuur van de tegenstander maakte dat onmogelijk. Er viel zelfs een dode en er waren vier gewonden, onder wie de commandant van de groep, een adjudant. Ondanks zijn verwonding fietste hij terug naar Leidschendam en wist een sectie grenadiers en een afdeling politietroepen los te krijgen voor een nieuwe aanval. De Duitsers zaten verscholen in de boerderij Den Hoonaard aan de Westvlietweg. Ze richtten onmiddellijk hun mitrailleur toen de Nederlanders oprukten. Dezen zagen toch kans –door een huis– naderbij te komen en met eigen mitrailleurvuur de Duitsers uit de hoeve te verdrijven. De vijand trok zich terug in Park Leeuwenbergh. Ze bezetten ook Huize Dorrepaal aan de Westvlietweg en bestreken van daaruit de Oude Tolbrug, in die dagen nog een ophaalbrug. Hun schootsveld was zo goed dat er geen muis over kwam. Eerder hadden ze al drie Nederlandse militairen gedood, die met voedsel op weg waren naar hun zoeklichtopstelling in Nootdorp. Aan de Voorburgse kant lag een sectie Nederlandse recruten met enkele artilleristen. Rond tien uur verschenen de reserve tweede luitenant van de cavalerie G.J.L. Maduro en vijftien man van het Depot Cavalerie. Hij nam de leiding, organiseerde de opstelling van de manschappen en liet een lichte mitrailleur geregeld vuren op de ramen van Dorrepaal.

In Den Haag komen de commandant van de Vesting Holland luitenant-generaal J.A. van Andel en de commandant van het 1e Legerkorps generaal-majoor jhr. J.T. Alting von Geusau bij elkaar. Ze besluiten dat de 1e divisie –onderdeel van het legerkorps– de tegenaanval zal doen op de vliegvelden Ypenburg en Ockenburg. Kolonel W.F.K. Bischoff van Heemskerk, commandant van de 1e divisie, moet de operatie leiden. Een artilleriebeschieting zal eraan vooraf gaan. De Hoornbrug vormt een hecht Nederlands bruggenhoofd. Van hieruit probeert een opleidingscompagnie van het 4e Depot Bataljon op te rukken naar Ypenburg. Wat later gaan drie secties van het grensbataljon Grenadiers in de aanval richting Johannahoeve, een boerderij aan de Molentocht die door de Duitsers in een waar fort is veranderd. Het is een hopeloze zaak. De Duitsers hebben mitrailleurs in de verkeers-toren van Ypenburg, ze hebben mitrailleur-nesten ingericht ten westen van de autoweg Den Haag - Rotterdam, ze zitten goed verschanst in de Johannahoeve en de Nederlanders moeten naar voren in een vlak gebied, waarin alleen de slootjes een beetje dekking bieden. Bovendien worden ze bestookt door de Duitse jagers die oppermachtig zijn in de lucht. De bevelhebber van de 1e divisie geeft reservemajoor jhr. T.W.M. van Grotenhuis van Onstein, commandant van het 2e bataljon Grenadiers, het bevel over alle troepen bij de Hoorn-

brug voor de operaties tegen Ypenburg. Een afdeling veldgeschut van het 2e bataljon –2e Regiment Artillerie– stelt zich op ten westen van de spoorlijn Den Haag - Delft. Zodra de stukken in stelling zijn, begint het inschieten op het vliegveld. Zo simpel is dat overigens niet, want men beschikt niet over goede kaarten. Toch raken ze de bebouwing en het veld zelf. Een deel van de Duitsers trekt zich uit het complex terug. Acht man blijven achter om de gevangen genomen Nederlanders te bewaken. Als een gepakte Duitse parachutist een vrijwel geheel bijgewerkte kaart op zak blijkt te hebben, kunnen de kanonnen nauwkeuriger vuren. Stationsgebouw en hangars krijgen het zwaar te verduren. Het is een benauwende situatie, niet alleen voor de Duitse para's, maar ook voor de Nederlandse gevangenen. Reservekapitein W.J. Moulijn, commandant van de 2e

Zerstörer

Zerstörer –letterlijk vernietiger, in het Engels destroyer– is de aanduiding van een grote tweemotorige jager, de Messerschmitt Bf 110. Een Geschwader is een eenheid van de luchtmacht, bestaande uit meestal vier Gruppen, die op hun beurt zijn onderverdeeld in een Stabskette en drie Staffeln. Een Staffel is te vergelijken met een Britse flight, een Gruppe met een squadron. Een Geschwader telt ongeveer honderd tot honderdwtintig toestellen. Soms wordt aan een Geschwader een vijfde Gruppe toegevoegd, die als trainingseenheid fungeert.

compagnie van het 3e bataljon Grenadiers schrijft: 'Tijdens een gesprek dat de Duitse Bataljonsführer Hauptmann Nosta voerde met onze bataljonscommandant (reservemajoor E.C.F. ten Haaf, eveneens krijgsgevangene) begon onze artillerie het hoofdgebouw te beschieten, waarvan stukken

met donderend geraas in elkaar stortten. Op verscheidene plaatsen brak brand uit. Ook de hangar waar onze manschappen

Maduro

De reserve tweede luitenant George John Lionel Maduro (*1916) studeerde in Leiden. De Duitsers arresteerden hem later wegens verzetsactiviteiten. Hij stierf in 1945 in het concentratiekamp Dachau. Postuum werd hij benoemd tot Ridder 4e Klasse in de Militaire Willemsorde. Zijn ouders wilden voor hem een blijvend monument oprichten en stortten een belangrijke som geld voor de oprichting van een miniatuurstad in Den Haag, die de naam Madurodam kreeg.

waren ondergebracht, kwam onder vuur, waardoor er verschillende sneuvelden, onder wie mijn sergeant Mioch, terwijl de sergeant v.d. Burg zwaar gewond werd. Toen in de kelderruimte, waar wij ons bevonden en waarin

ook weer onze bataljonscommandant was teruggekeerd, de rook en de hitte begonnen door te dringen en het artillerievuur steeds heviger werd, ontstond er onrust onder onze bewakers, die het gebouw uit wilden. Met toestemming van mijn bataljonscommandant, die zich later zelf met een van zijn officieren in veiligheid stelde, besloot ik van deze gelegenheid gebruik te maken om met de andere officieren met medenemen van de bewakingsmanschappen, door een zijuitgang den kelder te verlaten: wonder boven wonder gelukte het allen weg te komen, behalve één vijandelijke soldaat, die onderweg dodelijk getroffen werd.'

De infanterieaanval wordt voortgezet en het gebouwen-complex van Ypenburg valt weer in Nederlandse handen. Daarna is het veld zelf aan de beurt, waarop nog verscheidene Duitsers in dekking liggen.

Aan de Westvlietweg herovert luitenant Maduro –inmiddels ondersteund door een stuk pantserafweergeschut– in een moedige bestorming Huize Dorrepaal. De inname van dit bruggenhoofd maakt de toegang tot het erachter gelegen Park Leeuwenbergh mogelijk, dat vervolgens door Nederlandse troepen grondig wordt uitgekamd. Ruim zeventig Duitsers worden krijgsgevangen



Het vernielde stationsgebouw van Ypenburg in mei 1940, midden-boven de verkeerstoren. Collectie Sectie Luchtmachthistorie, Koninklijke Luchtmacht

gemaakt en een rijke buit aan uitrusting is het gevolg. Als een aantal recruten ook nog twintig Duitsers gevangen neemt, die verderop aan de Westvlietweg in villa Zeerust zitten, is het Duitse front langs de Vliet bij Voorburg/Rijswijk ingestort. De Nederlanders hebben nu aan de noord- en de westkant van de Vliet een verdedigingsscherm opgebouwd, dat het de Duitsers onmogelijk maakt Den Haag binnen te trekken.

Om 14.50 uur (15.30 uur Britse tijd) melden de Nederlandse militaire autoriteiten de Britten dat Ypenburg is heroverd en dat het bombardement dus overbodig is. Maar als dit bericht de vliegbasis Wyton bereikt, is 40 Squadron al onderweg. Terugroepen kan niet, want er is radiostilte bevolen...

De herovering van het landings-terrein achter de gebouwen van Ypenburg is nog gaande, als de troepen in de omgeving van de bataljonscommandant van de Grenadiers bij de Hoornbrug bevel krijgen terug te trekken. Er wordt een Britse luchtaanval verwacht.

De aanval

Twaalf Blenheims zijn onderweg naar Ypenburg, in secties van drie achter elkaar. 'Het weer was perfect', herinnert de gepensioneerde wing commander Stevenson zich. Hij voert als jong flying officer de laatste sectie aan, waarin ook Blenheim P 6901 van Robertson,

Checkley en Webster meevliegt. De andere secties staan onder bevel van flight lieutenant (kapitein) B. Batt, flight lieutenant H. Smeddle en squadronleader G. Glead. In Stevensons cockpit hangt een hoefijzer, dat het grondpersoneel heeft aangebracht als geluksbrenger. Het is niet de enige talisman. 'Mijn jonge vrouw Désiree (19) gaf me een kleine leeuw, Leo, als mascotte. Usher (sergeant waarnemer) bewaarde hem in zijn navigatiekoffer. Eenmaal in de cockpit, maakte hij het oranje lint om zijn nek los en bevestigde Leo aan de stuurboordkant. Dan klopte hij hem op z'n kop en zei: "Doe je best Leo". En dat deed hij altijd...' Veel bemanningen hebben dergelijke mascottes bij zich.

De tocht vordert, de Nederlandse kust doemt op. De bommenwerpers vliegen laag. De sectie van Batt is als eerste bij het doel. Het is 16.15 uur Nederlandse tijd. Van ongeveer vierhonderdvijftig meter hoogte gaan de drie bommenwerpers in de aanval. Bommen los! 'Ik zag die jachtbommenwerpers recht naar beneden duiken', vertelt Voorburger A. de Wolf. 'Het leek mij of ze zilverachtig gekleurd waren. Ik dacht dat er negen kwamen. Toen riepen Hollandse soldaten in de buurt: "Daar komen die moffen weer!". Nee, zei ik, dat zijn Engelsen. "Hoe weet je dat nou?", vroegen ze. Dat zie ik aan die ringen op de romp.'

Fluitend komen de bommen neer. Een hangar van Ypenburg wordt

getroffen, rookwolken stijgen op. Een van de toestellen buigt af en laat een bom vallen op het vliegveld Valkenburg bij Leiden, waar ook Duitse transporttoestellen staan. De derde Blenheim neemt met zijn boordwapens een serie Junkers onder vuur, die op het strand tussen Noordwijk en Wassenaar zijn geland. De Britten ontdekten aan de Duitse jagers en keren terug naar huis. De toestellen van Smeddle zijn minder gelukkig. Of ze hun bommen hebben kunnen lossen vermelden de rapporten niet. Duitse Messerschmitts duiken als roofvogels op hen neer. Blenheim L 8828 van flying officer P.H. Rowan wordt geraakt en vliegt in brand. Het vliegtuig is niet meer te redden en stort in zee bij Hoek van Holland. De bemanning komt om. Later spoelen de lichamen van Rowan, sergeant-observer G. Beardwood en radio-operator/gunner corporal T.F.S. Clark aan op de Nederlandse kust. Ze worden begraven op de kerkhoven van respectievelijk Rozenburg, 's-Gravenzande en Rockanje. Even weinig geluk hebben sergeant-pilot I.L. Thomas, sergeant-observer V. Spurr en radio-operator/gunner lance corporal M. Bridson. Hun Blenheim L 8831 wordt in de heksenketel boven Ypenburg fataal getroffen. Het toestel verongelukt bij de grens van Den Haag en Wateringen. J.A. Lipman (* 1925) vertelt in het boek 'Verzetsherinneringen in en om het Westland 1940 - 1945' dat er een alarmmelding binnenkwam bij zijn oom,

die commandant was van de vrijwillige brandweer in Wateringen. 'Bij een luchtgevecht zou een vliegtuig geraakt zijn en neergestort in de tuinderij van de familie Duvestijn aan de Uithoflaan. Ik mocht met de brandweerauto meedrijen en daar op die tuin werd ik voor het eerst geconfronteerd met dood en verderf door oorlogsgeweld. Het was schokkend de resten van een mens te zien tussen dat vliegtuigwrak. Bij nader onderzoek bleek het een Engels vliegtuig te zijn, dat steun verleende aan het Nederlandse leger.' Thomas, Spurr en Bridson rusten nu op de begraafplaats Westduin aan de Ockenburgstraat in Den Haag.

Smeddle zelf wordt ook aangeschoten. Zijn radio-operator/gunner lance corporal G.P.D. Quinn vuurt als een bezetene op de Duitse Messerschmitts. Hij slaagt erin één vijand neer te schieten. Dan 'hinkt' de Blenheim terug naar Engeland, zwaar beschadigd en met een kapot kompas. De hele bemanning is gewond. Smeddle bloedt ernstig uit een beenwond. Hij ziet echter kans een knevel aan te leggen en zo de wond af te binden. De cockpit zit onder het bloed. Ondanks zijn kwetsuren bereikt hij veilig de thuishaven, waar de complete bemanning in het hospitaal wordt opgenomen. Smeddle krijgt voor zijn moedig optreden het Distinguished Flying Cross. Hij overleeft de oorlog en is dan group captain (kolonel). Zijn waarnemer sergeant B.H.

Wooldridge en corporal Quinn ontvangen beiden de Distinguished Flying Medal.

De derde sectie Blenheims van squadronleader Gleed nadert het doel ongeveer half vijf Nederlandse tijd. Beneden op Ypenburg ziet hij talrijke verongelukte Junkers transporttoestellen staan. Parachutes liggen verspreid op en om het veld. Er zijn bomkraters zichtbaar en het stationsgebouw staat in brand. De Blenheims lossen hun bommen, maar door de rook en de opwervende stofwolken kunnen de bemanningen niet vaststellen wat het resultaat is. Jo Stevenson vormt de laatste aanvalsgolf. Als hij de kust nadert ziet hij boven het doel een zwerm zwarte stippen. 'Het ontvangstcomité', constateert hij. Direct worden ze aangevallen door eenmotorige Messerschmitts Bf 109 en tweemotorige Bf 110's. Twee Duitse jagers cirkelen om de Blenheim van Robertson. Hun salvo's treffen doel en Robertons stuurboordmotor vat vlam.

De drie bommenwerpers doen los van elkaar hun aanval. Ze duiken naar beneden. Stevenson: 'Bommen los, daarna een steile bocht in de richting van de zee en dan op hoogte nul over de weilanden en over de landzijde van een imposant bakstenen gebouw (Huis ten Bosch?). Vlakbij staat een stuk lucht doelgeschut. Twee mannen in hemdsmouwen rennen erheen, maar als ze zien dat we geen vijand zijn, vuren ze niet. Boven zee worden we weer

aangevallen door Me 110's (die door onze geringe hoogte niet onder ons kunnen komen). Lance corporal Corney –mijn radioman/schutter– heeft een Vickers gasdrukmitrailleur, kaliber 303 in zijn geschutskoepel. De magazijnen hebben slechts zestig schoten. Ze moeten vaak worden verwisseld en dat gaat moeilijk. Corney gilt dat we even een confrontatie met de Duitsers moeten ontlopen. Plotseling ontstaan er enkele gaten van granaatscherven in de vleugel aan stuurboord. We draaien scherp naar stuurboord en ik zie 'onze' Me 110 op ons neerduiken. Dan roept Corney dat deze zijn aanval afbreekt... Ik geloof hem wel, maar blijf toch laag vliegen totdat ik bij de Engelse kust weer op hoogte moet komen. Ondertussen had ik al gezien dat ook het toestel van flight lieutenant Peter Wakeford, mijn nummer drie, een aanval van een Messerschmitt 110 had overleefd met alleen een gat in een vleugel.' Britse rapporten melden dat één Messerschmitt Bf 110 brandend in zee is gestort. Deze luchtzege schrijven ze toe aan Corney. Tevens geven ze aan dat om 17.40 uur (17.00 uur Nederlandse tijd) een Messerschmitt Bf 109 ten onder is gegaan, maar dat is al meer dan een half uur na de Britse aanval. Hoewel beide in één adem worden genoemd, is het waarschijnlijk dat de ondergang van de Messerschmitt Bf 109 aan een andere oorzaak toe te schrijven is. Of is het toch nog een verlate melding van het succes van Quinn?

De Britten zijn onderweg naar huis. Wakeford heeft nog gezien dat het toestel van Robertson het niet haalt. Het brandt al voordat de bommen zijn gelost.

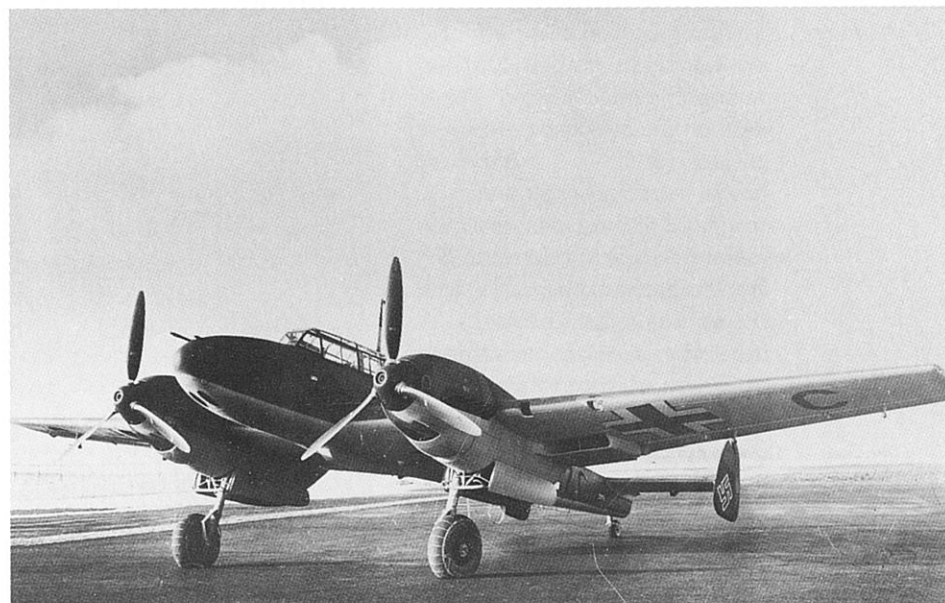
Hoe wordt de ijzeren zondvloed 'beneden' ontvangen? De herovering van Ypenburg is nog aan de gang. Het stationsgebouw en de hangars zijn weer in Nederlandse handen, maar elders zijn de Grenadiers nog hard bezig de Duitsers van het landingsterrein en uit hun opstellingen in –onder andere– de Johannahoeve te verjagen. Als de aankondiging van het bombardement komt, trekken de meeste Nederlandse troepen zich terug uit het strijdgewoel op en om het veld. Sommige gaan in dekking, zoals een sectie van de 1e compagnie, 3e bataljon Grenadiers, die net bezig is aan de opmars. Dienstplichtig korporaal J. Kuiper: 'Bij de hoeve Ypenburg gekomen, kwam het bericht dat het vliegveld door Engelse vliegtuigen zou worden gebombardeerd. De luitenant besloot bij de hoeve te wachten. Wij hebben aldaar dekking gezocht onder afgedekte wagens, waarop –zoals later bleek– munitie was geladen.'

Zijn compagniescommandant, reservekapitein dr. H.W. Talen, staat bij de Hoornbrug waar een aantal mortieren is aangekomen. Hij heeft toestemming deze in te zetten tegen de Johannahoeve. De Duitsers hebben de boerderij zodanig versterkt, dat hij zonder steun van zwaardere wapens niet valt in te nemen. De mortier-

schutters beginnen hun stukken op te stellen, toen –aldus dr. Talen– 'het bevel ons bereikte: "Alles van het 3e bataljon Grenadiers verzamelen bij de Vliet. Eigen artillerie en Engelse vliegtuigen zullen Ypenburg bombarderen"'. Nadat ik eerst nog bevestiging van dit bericht had gevraagd, want wij vonden het allen zeer jammer, dat ons plan om de Johannahoeve aan te vallen, niet kon doorgaan, moest het bevel uitgevoerd worden en trokken wij op de Vliet terug. Weldra zagen wij drie Engelse vliegtuigen op grote hoogte het vliegveld bestoken.'

De order het veld te ontruimen, bereikt niet alle militaire onderdelen. Zo heeft een depotcompagnie –'mijn sectie was een kaderklas, allemaal jonge korporaals die de bananenschillen (korporaalsstrepn) nog maar net enige

dagen op de mouw hadden', aldus hun commandant cadet vaandrig Havelaar– in het begin van de middag vanaf de vroegere wielersbaan een aanval ingezet op de ingang van Ypenburg. Ze werken zich langzaam vooruit en lijden zware verliezen. Tijdens hun actie worden ze verrast door het bombardement. Vaandrig Havelaar schrijft: 'Daar doken met een geweldig gesuis drie grote Engelse vliegtuigen omlaag. Precies boven Ypenburg gooiden ze een geweldige bommenlast af. Eén bom kwam ongeveer honderd meter van mij vandaan neer.. Ik had een gevoel of er met twee voorhamers links en rechts op mijn oren werd geslagen. Toen ik wakker werd, lag ik beneden aan de weg. Alle ledematen deden me pijn en ik was knap duizelig (...). Ik voelde mijn broek nat worden. Toen ik keek zat deze onder het bloed. Ik had splinters van de Engelse bom



Messerschmitt Bf 110 in 1940.
*Collectie Daimler Benz Aerospace,
München*

Gedeelten uit het verslag van de Luchtbeschermingsdienst, waarin de waarnemers P. Valstar en D.F. Geerts het neerstorten van de Blenheim rapporteren.

Collectie Gemeentearchief Voorburg

van jacht N. Of. De nationaliteit is onbekend.

f. Om 16 uur - 23 minuten, werden op Ypenburg lichtkogels afgeschoten in hoogerichting.

g. Om 16 uur - 24 minuten, werden bij Ypenburg neergeworpen verscheidene bommen.

h. Om 16 uur - 25 minuten, vloegen 7 machines, van N. naar L. Allen van Duitse nationaliteit.

in de rechterbil.

Ook de Nederlandse verdedigers van de noordhoek van het vliegveld, die al de hele dag standhouden, worden verrast door de luchtaanval. Ze krijgen vrijwel op hetzelfde moment versterking van een groep militairen van de 5e Depotcompagnie, die uit noordelijke richting komend, de parachutisten probeert te verdrijven.

Deze Hollanders weten overigens niet dat de noordelijke hoek nog in Nederlandse handen is. Bij het veroveren van de loopgraven in deze omgeving vuren ze –begrijpelijkwijs– in hun aanvalsrichting. In het compagniesverslag schrijft de commandant, reservekapitein B. Tesink: 'In een van de loopgraven werd –nadat het vuur daarop was geopend en de bezetting niet reageerde– aange troffen de luitenant Wagner (moet zijn: Warnars) van R.Gr (Regiment Grenadiers). Deze had met nog eenige manschappen blijkbaar kans gezien onder vele wederwaardigheden van dien dag de hem toevertrouwde post

bezet te houden. Even daarvoor kwam een aantal vijandelijke vliegtuigen over. De Duitsers antwoordden met een groot aantal seinpatronen in rood en wit licht (...). Onze twee zware mitrailleurs welke reeds naar voren waren aangetrokken, openden het vuur en de vliegtuigen zakten naar het zuiden af. De enkele bommen welke zij afwierpen ontploften slechts ten dele, de volgende dag werd er nog een viertal ongeschonden gevonden.'

Vijandelijke vliegtuigen? Jammer dat kapitein Tesink er geen tijdstip bij vermeldt. Wie dat wel doet is de bemanning van de waarnemingspost van de luchtbe-

scherming in de toren van de Hervormde Kerk in Voorburg! P. Valstar en D.F. Geerts noteren in fraai handschrift in hun verslag alle gebeurtenissen: 'Om 16 uur 23 minuten werden op Ypenburg lichtkogels afgeschoten in hoogerichting. Om 16 uur 24 minuten werden bij Ypenburg neergeworpen verscheidene bommen(...). Om 16 uur 32 minuten een vliegtuig bij Ypenburg gezien, lichtkogels werden afgeschoten.' Dat is dus de periode dat de Blenheims hun aanval uitvoeren. Er zijn dus sterke aanwijzingen dat de Nederlandse mitrailleurschutters van kapitein Tesink de Britten voor Duitsers aanzien en daarop dus reageren. Deze indicaties worden

Vrijdag

Woensdag 1940

i. Om 16 uur - 30 minuten cirke.

- len Duitse vliegtuigen boven Loosduinen en omgeving.

Een machine werd bij Loosduinen neergeschoten.

f. Om 16 uur - 32 minuten een vliegtuig bij Ypenburg gezien, lichtkogels werden afgeschoten.

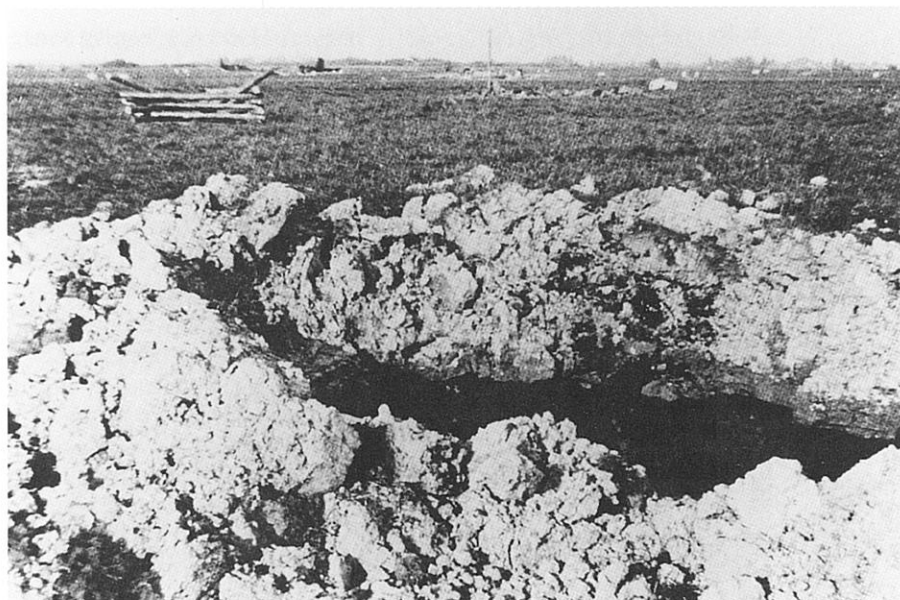
h. Om 16 uur - 35 minuten valt een in Noordelijke richting gaande Fransche vliegtuig onder de vlucht was het geschoten en viel brandend neer, in de omgeving van de Schietbaan van de B.W.

Mit dit brandend vliegtuig, sprongen 4 personen, die reusende zich over de Hooftbaan, in de richting den Haag.

l. Om 17 uur vloegen 7 machines op grote hoogte, van Oost naar West. Nationaliteit onbekend.

Complot

nog ondersteund door een verslag van J.W.B. McLeod, een militair van de 1e compagnie, 3e bataljon Grenadiers (niet met rang aangeduid), die zich op dat moment bij de hoeve Ypenburg bevindt: 'Het vuren van de mitrailleurs vermenigvuldigde zich met de seconde en ook om ons heen en op het vliegveld weerklonk een heidens kabaal. Waarop zo erbarmelijk werd geschoten begrepen we pas toen plotse-ling een paar bommenwerpers, vergezeld van een zevental jagers zich als een lawine op het veld stortte. Het waren Engelsen. De machines kwamen laag over de wei aangevlogen, trokken bij de Rotterdamse Weg even op en doken toen, als waanzinnigen vurende, op de daar gelande Junkers neer. De bommenwerpers namen hangar II voor hun rekening. Het was een machtig schouwspel en we betreurden het dan ook dat het zich in zo weinig seconden afspeelde. Waarom de mitrailleurs het vuur op deze machines openden, is ook weer een van die vele raadselen, die wel onopgelost zullen blijven.' McLeod maakt natuurlijk de fout dat de jagers géén Britten maar Duitsers zijn, die op hun beurt de Blenheims aanvallen. Ook hij vermeldt geen tijd, maar het bevel tot terugtrekken is hem bekend en dat wordt rond vier uur gegeven. We kunnen dus aannemen, dat de beschrijving inderdaad slaat op het bombardement van 40 Squadron. Erg intensief kan het Nederlandse mitrailleurvuur niet geweest zijn, want



de RAF-rapporten spreken alleen over acties van Duitse jagers en niet over grondvuur. De verdediger van de noordwesthoek van Ypenburg, reserve eerste luitenant ir. F.H. Warnaars schrijft: 'Het bombardement van de Engelsen in de namiddag heeft ons zeer verontrust. Een bom viel vlakbij ons onderkomen, hetgeen bijna bezweek.' Anderen zeggen dat het instorten alleen voorkomen kon worden door met man en macht een ondersteuningsbalk van de stelling vast te houden. Warnaars is niet zo blij met de luchtaanval, want de ontstane bomkraters bieden de overblijvende Duitsers een goede dekking. Dat is lastig bij de verdere zuivering van het veld, die overigens in de loop van dezelfde dag met succes wordt afgesloten.

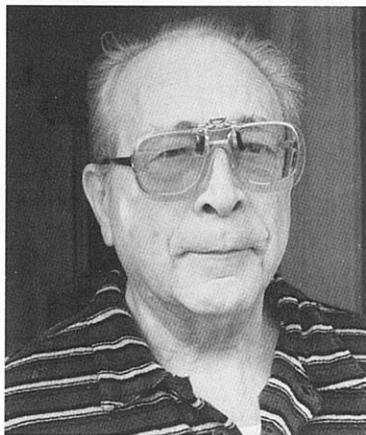
De rechtermotor van Blenheim P 6901 brandt. Waarschijnlijk kun-

nen Robertson, Checkley en Webster hun bommen toch nog kwijt-raken, want anders zou het toestel later wel ontploft zijn. De bommenwerper verliest hoogte. Onder zich zien ze Voorburg, iets verderop een spoorlijn (de Hofpleinlijn). Verscheidene Voorburgers kijken naar de doodstrijd van de Blenheim. J. Hogendijk vertelt dat hij als kleine jongen met zijn moeder in de rij stond bij groenteboer Nol, op de hoek van de Parkweg en de Rembrandt-laan: 'Mijn moeder zei ineens: "Kijk toch eens, daar gaat een vliegtuig en er komt rook uit." Wij zagen hem komen van de kant van de Martinuskerk aan het Oosteinde. Hij ging dwars over de Parkweg en verdween toen even. Hij moet bijna een haakse bocht hebben gemaakt, want even later vloog hij over het verlengde van de Rembrandtlaan.' Rustend huisarts J. Molenbeek

Bomkrater op vliegveld Ypenburg, 10 mei 1940.

Collectie Sectie Militaire Geschiedenis Koninklijke Landmacht

(toen veertien jaar), ziet hem ook: 'Aan de ronde ringen op de vleugels zag ik dat het een Engelsman was. Ik vond het vreselijk. Ze kwamen ons te hulp op de eerste dag van de oorlog en dan zoiets.'



'Ik was negentien jaar,' vertelt P. Zonderop (overleden in 1997) die eveneens ooggetuige is. 'Ik woonde in de Vliegermolen (Molen De Vlieger, toen nog op zijn oude plaats), waar mijn oudste broer molenaar was. Tussen vier en vijf uur zat ik koeien te melken, ongeveer ter hoogte van waar nu het Julianaplein is. Naast mij stond de kar voor de melkbussen met onze hoogdrachtige merrie ervoor. Plotseling kwam ongeveer schuin achter Huis de Werve een brandend vliegtuig aan. Heel laag. Tegelijkertijd klonk er geratel. Twee Duitse jagers zaten achter hem aan. Het toestel ging over mij heen en ik voelde de intense hitte van het vuur. De koeien liepen alle kanten op. Ik had de schrik op mijn lijf. Je zat ineens in de vuurlinie. Het vliegtuig moest over het Hofplein-

lijntje, dat toen nog laag lag. Ik zag de Engelsman even iets optrekken en net over de draden van de trein heenkomen, rechts van boerderij Het Loo.' Dan raakt de Blenheim naast de schietbaan de grond en breekt doormidden. 'Ik herinner me ook dat hij brandend naar beneden kwam,' aldus de gepensioneerde brigade-generaal-arts dr. H.J.P. Beerstecher. Hij is tien jaar als het gebeurt en woont in de Essesteijnstraat. 'De piloot probeerde het toestel nog netjes in het weiland neer te zetten. Hij is dan ook niet met zo'n harde klap gecrashet.'

Drie Voorburgers, J. van der Togt, H. Zaat en J. de Knecht zijn er direct bij. Zij helpen de enige



overlevende, Jack Webster, uit het nog brandende wrak (informatie mevrouw C. van der Togt, 'Tante Cor', uit Voorburg). De mannen van de Luchtbescherming in de toren van de Oude Kerk hebben dit gezien: 'Om 16 uur 35 minuten valt een in noordelijke richting gaand Frans vlieg-

tuig. Onder de vlucht was het geschoten en viel brandend neer in de omgeving van de Schietbaan van de B.W. (Burgerwacht). Uit dit brandende toestel sprongen vier personen, deze verwijderden zich over de spoorbaan, in de richting Den Haag.'

De vermelding van een Frans vliegtuig is niet onbegrijpelijk, omdat zowel de Fransen als de Britten concentrische rood-wit-blauwe cirkels op hun toestellen schilderen als identificatie. Alleen is bij de Fransen de binnenste cirkel blauw en de buitenste rood, terwijl dat bij de RAF juist omgekeerd is. De vier personen komen ook niet allemaal uit de bommenwerper. Het zijn Webster en zijn drie redders...

Het blijkt al gauw dat Webster gewond is en behandeling nodig heeft. Waarschijnlijk brengen de Voorburgers hem naar een van de ambulances van de 1e Verbandplaats Afdeling, die de hele dag actief zijn. Want in het gevechtsrapport over 10 mei staat, dat zij een gewonde Brit in St. Antonius-hove afleveren. Later brengen zij ook een van de gesneuvelde RAF-mannen naar de lijkenkapel van het hospitaal. Of zij ook de tweede gevallene bergen, is uit hun papieren niet vast te stellen. Uit andere bronnen blijkt echter dat beide gesneuvelde Britten zich later in St. Antonius-hove bevinden. Over Webster zegt zuster Dagoberta: 'De Engelse vlieger kwam op mijn afdeling. Wij hebben hem apart gehouden op een

Huisarts in ruste J. Molenbeek.

Foto auteur, 1996

P. Zonderop, van Molen De Vlieger

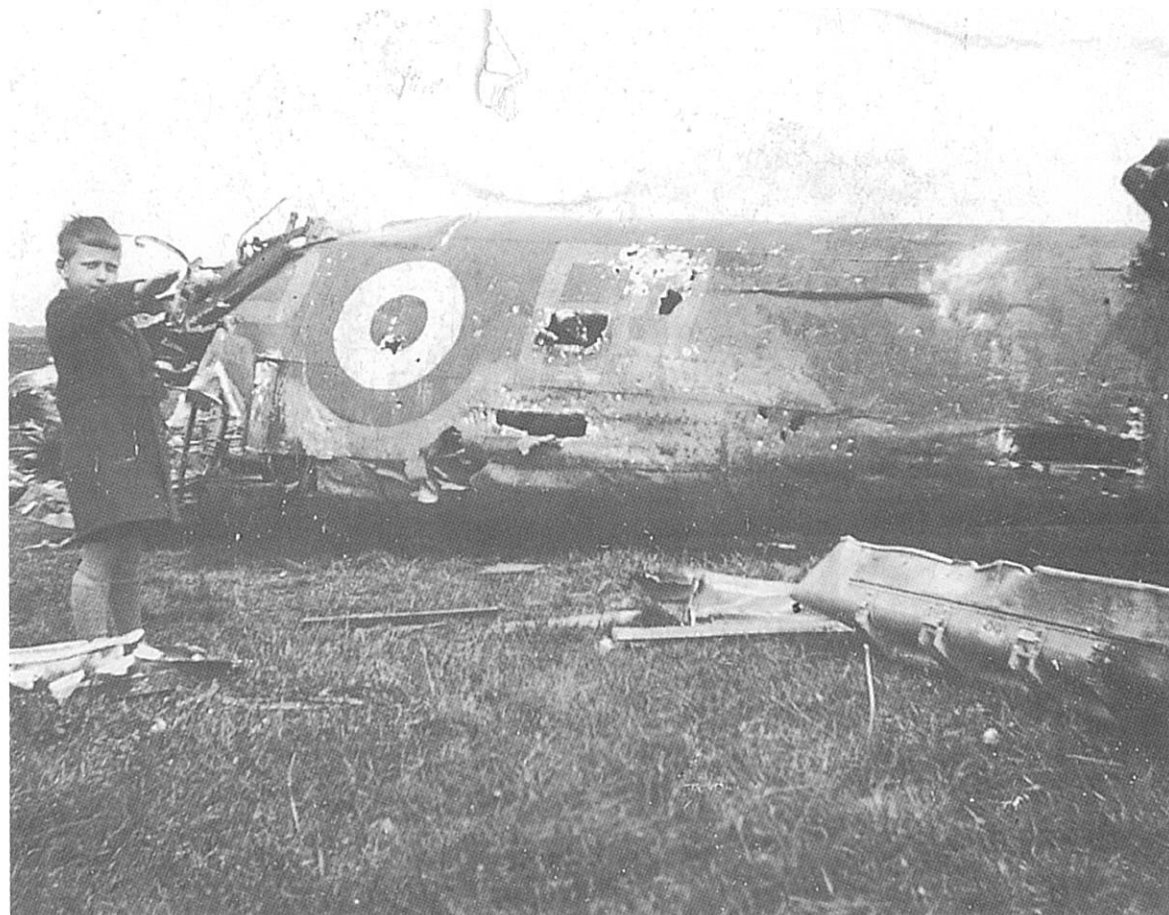
Foto auteur, 1996

kamertje alleen. Joden probeerden we ook gescheiden te houden van de Duitsers. De Nederlandse en Duitse gewonden lagen gewoon door elkaar. Sommigen zagen paars van een of andere

hove 115 gewonde Nederlanders, 178 Duitsers, 1 Brit en 15 burgers. Vanuit Voorburg en vanaf Ypenburg brengen ze verder 29 Nederlandse, 1 Britse en 29 Duitse gesneuvelden binnen. De

direct berichtenkaarten naar het Rode Kruis gestuurd.

'Na de capitulatie kwamen er veel Duitse officieren naar hun gewonden kijken.' vertelt zuster Dago-



Het wrak van Blenheim P 6901 bij de Rodelaan, waarschijnlijk in de zomer van 1940.

Zichtbaar is het achterstuk met de identificatieringen, geheel rechts de beschadigde staart. Ter hoogte van waar de jongen staat bevond zich de geschutskoepel van Webster.

*Fotograaf onbekend
Collectie auteur*

tinctuur tegen brandwonden. Ik spreek geen Engels, dus heb ik niet met de Engelsman gesproken. Ik heb hem wel gezien.'

Inmiddels gaat het werk van de 1e Verbandplaats Afdeling door. In de periode van 10 tot 16 mei vervoeren ze naar St. Antonius-

reservekapiteins dr. P.G. Gerlings en C.G.G. van Herk worden belast met de indentificatie van de gesneuvelden. Dat is geen sinecure, omdat van velen de identiteitsplaatjes ontbreken en ook geen zakboekjes aanwezig zijn. Van de gewonden en gevallen –bekend en onbekend– worden

berta. 'Ze liepen zo door het ziekenhuis en dat maakte het moeilijk de Engelsman te verbergen. Wij hebben hem zo lang mogelijk bij ons in St. Antoniusshove gehouden, maar later schijnt hij toch opgepakt te zijn.' Op 13 juli 1940 voeren de Duitsers hem als krijgsgevangene af, eerst naar een



*Voorburg, september 1944.
Ongeveer in het centrum ligt de
Oosterbegraafplaats, rechts
daarvan het Duitse radiostation.
Van linksboven naar midden-
rechts de Hofpleinspoorlijn. De
gebogen laan in de bebouwing is
de Parkweg.
De pijl in de foto markeert de
plaats waar de Blenheim is
neergestort.*

*Luchtfoto van de RAF
Collectie Gemeentearchief Voorburg*

doorgangskamp voor gevangen luchtmachtpersoneel in Oberursel bij Frankfurt am Main. Vervolgens gaat hij in juli 1941 naar het manschappenkamp Stalag Luft 1 in Barth (Pommeren) en tenslotte in april 1942 naar Stalag Luft 3 in Sagan (Silezië, Duitsland). Per 27 mei 1940 bevordert de RAF hem tot sergeant en op 2 mei 1943 tijdelijk tot Warrant Officer (adjutant onderofficier). Na de bevrijding keert hij veilig naar Liverpool terug. Daar loopt zijn spoor dood.

Nadat de Blenheim is neergestort bij de Rodelaan, dooft het vuur. Zonderop gaat na het melken poolshoogte nemen: 'Hij was niet helemaal uitgebrand. De herkenningstekens waren nog duidelijk te zien. Het toestel was doormidden gebroken en lag er een beetje scheef bij.' Het wrak trekt veel bekijks, vooral van de jeugd. 'Nog diezelfde dag zijn we erheen gegaan,' vertelt dokter Molenbeek. 'Er waren eerder ook al mensen bij geweest en toen zijn wij ook gaan kijken. Nieuwsgierigen hadden er al van alles uitgehaald. Ik heb een soort koppel van een van de vliegers meegenomen. Jarenlang heeft hij bij mijn broer in de kast gelegen.' Met een schouderophalen geeft hij aan dat hij niet meer weet waar het uitrustingsstuk uiteindelijk is gebleven. 'Het toestel was helemaal ingedeukt', gaat hij verder, 'maar niet compleet verbrand. Er zaten ook geen schroeiplekken op dat canvas ding dat ik had. De vliegers zelf heb ik niet gezien. Het was nou niet zo

dat er hele volksstammen om het vliegtuig stonden, zoals bij een verkeersongeluk, maar ik was zeker niet de enige. Ik ben er niet zeker van of er politie stond om ons weg te jagen. Er komen op zo'n moment zoveel indrukken op je af. Voor mij was het ergste dat het om een Engelsman ging, die ons te hulp was gekomen.'

Hogendijk is heel positief over het toezicht: 'Het toestel werd niet bewaakt. Wij gingen als jongens in de buurt altijd slootje springen of kogels zoeken in de berg van de schietbaan en zo kwamen we ook bij het vliegtuig. Er waren toen nog geen Duitsers bij. We haalden het perspex van de cockpitramen weg. Dat was wat! Je kon er goed doorheen kijken en toch was het geen glas. Ook de draden van de hoogteroeren hebben we gesloopt. We kropen in de romp en knipten ze door. Ik heb zelfs nog een stukje van de stuurinrichting meegenomen. Och, later gooie je dat toch weer weg..'

Het toestel heeft er zeker tot na februari 1941 gelegen, herinnert zich oud-politieman H. Guijt. Hij kwam op de 24e van die maand naar Voorburg om bij de politie te gaan en zag toen dat de bommenwerper nog niet was opgeruimd: 'Later werd het daar spergebied, waardoor je niet meer kon zien of hij er nog lag.'

Wie de Blenheim van Robertson, Checkley en Webster uiteindelijk heeft neergeschoten, staat niet onomstotelijk vast. De Duitse historici W. Girbig en H. Ring schrijven de Duitse luchtzege toe aan

Jagdgeschwader 27, dat in deze omgeving opereert en inderdaad op 10 mei 1940 twee Blenheims claimt (maar op een ander tijdstip). Britse rapporten geven geen kentekens van de Duitse aanvallers, dus daaruit valt niets af te leiden. Wel hebben ze het over aanvallende eenmotorige en tweemotorige Messerschmitts. Maar JG 27 heeft geen tweemotorige toestellen, alleen éénmotorige Messerschmitts Bf 109! De tweemotorige Bf 110's zijn van het Zerstörergeschwader 1, dat overigens geen Blenheim claimt bij Den Haag. Kortom, Jagdgeschwader 27 is waarschijnlijk de overwinnaar, maar wegens het ontbreken van gedetailleerde Duitse verslagen, is dat niet honderd procent zeker.



Op deze plaats, in de buurt van De Mantel, kwam de Blenheim neer.

Foto auteur, 1997

'We will remember them'

Op de Oosterbegraafplaats aan de Rodelaan krijgen de gevallen uit de directe omgeving hun laatste rustplaats. Al op 11 mei worden de eerste Nederlanders –na identificatie door militairen van de Ie Verbandplaats Afdeling– begraven. Dezelfde dag volgt nog een zeventiental gesneuvelde Duitsers. Het begraven gaat door tot en met 17 mei. Op 12 mei worden de twee RAF-mannen Checkley en Robertson ter aarde besteld. Aanvankelijk staan zij genoteerd als 'twee onbekende vliegeniers', wat bewijst dat hun identiteitsplaatjes niet zijn gevonden. Pas op 25 juni worden bei-

den in het Voorburgse begrafenisregister ingeschreven onder hun eigen namen. Hoewel de archieven daarover niets zeggen, ligt het voor de hand dat deze in eerste instantie bekend gemaakt zijn door hun gewonde collega Webster in Antoniushove. Hoe groot de chaos in die dagen wel is, blijkt al uit het feit dat hun sneuvelen op 11 mei is gezet en niet op de juiste datum, 10 mei. De militaire instanties in Londen en Berlijn wisselen gedurende de hele oorlog, via het Comité International de la Croix Rouge (Rode Kruis) in Genève, lijsten uit van gesneuvelden, gewonden en krijgsgevangenen. Hierop verschij-

nen ook de namen van Checkley en Webster met meer specifieke informatie, bijvoorbeeld over de verblijfplaats van Webster en de plek waar Checkley begraven is (over Robertson bleek in de overzichten niets terug te vinden). Al in juni 1940 komt de 'Commissie voor Geestelijke Zorg en Ontspanning voor Militairen' in Voorburg met plannen een monument te plaatsen op het graf van de Nederlandse gesneuvelden op de Oosterbegraafplaats. Dat zou moeten gebeuren in samenwerking met de commandanten van de Nederlandse troepen, waarvan de gevallen hier rusten. De commissie wil het gedenkteken te



*Het monument voor de gevallen op de Oosterbegraafplaats in Voorburg in de oorspronkelijke toestand. Op de achtergrond is de aula te zien. Waarschijnlijk rond 10 mei 1941.
Collectie Gemeentearchief Voorburg*

zijn tijd aan de gemeente overdragen. De schets van het ontwerp dat de initiatiefnemers aan Burgemeester en Wethouders sturen, vindt geen genade en Gemeentewerken krijgt opdracht een ander te maken. Maar de commissie blijkt heel voortvarend te hebben gewerkt. Want als Gemeentewerken het nieuwe ontwerp met het bestuur bespreekt, komt naar voren dat steenhouwer L. van Gool uit Voorburg het monument al bijna klaar heeft. Na wat heen en weer gepraat is het mogelijk het gedenkteken, met gebruikmaking van het aanwezige materiaal, zodanig aan te passen dat Burgemeester en Wethouders akkoord gaan. En dat zelfs zonder extra kosten. B en W zegt in een advies aan de Gemeenteraad dat er geen bezwaar bestaat tegen het aanvaarden van het monument: 'In tegendeel, het voornemen van de Commissie wordt toegejuicht. De gemeente stelt het bezit van het gedenkteken op hoge prijs.' Bedoeling is dat de officiële overdracht op 9 juli 1940 plaatsvindt, maar de commissie laat op het laatste moment weten dat de plichtigheid 'door omstandigheden' niet kan doorgaan. Het monument is echter wel geplaatst en vanaf 9 juli voor iedereen te bekijken. Het is een grote hardstenen plaat met de namen van de gesneuvelde en de toevoeging 'Gevalen voor Koningin en Vaderland 10 - 14 mei 1940'. De graven van Checkley en Robertson liggen ernaast, maar blijven zonder herkenningsteken.

De Duitsers plaatsen grenenhouten kruisen op de graven van hun gevallen. In het grasveld ervoor worden hakenkruisen uitgespaard. Die blijven er niet zo lang. In het najaar gaat er een verzoek van Gemeentewerken –via B en W– naar het Comité ter versiering van Oorlogsgraven in Nederland om bloembollen ter beschikking te stellen. Beschermheren zijn de Duitse militaire commandant in ons land General der Flieger F.C. Christiansen en de directeur-generaal van Landbouw ir. A.L.H. Roebroek. Het comité is gaarne bereid hieraan te voldoen en stuurt tweehonderd Darwintulpen en vijftig narcissen. 'Om de bollen te kunnen poten', schrijft administrateur A.H. Keijser van de begraafplaatsen in Voorburg (een man van Gemeentewerken) aan B en W, 'moet het gras vervangen worden door goede teelaarde. Overigens zijn de graven zeer gezakt, zoodat de bestaande toestand toch niet gehandhaafd kan blijven. Als de bollen uitgebloeid zijn, wordt weer een grasveld met bloembepanting aangebracht.' En zo gebeurt het, de hakenkruisen wijken voor tulpen en narcissen.

Op 16 maart is het 'Heldengedenktage'; dan herdenken de Duitsers hun gevallen van de Eerste Wereldoorlog en van de recente krijgshandelingen. In het begin van de maand (1941) laat de Ortskommandant in Den Haag majoor G. Modrow weten dat er op de Oosterbegraafplaats kransen zullen worden gelegd op de

Duitse graven. Als familieleden van gesneuvelde Nederlanders die dag ook bloemen willen leggen, dan mogen ze aan de plichtigheden deelnemen... Kennelijk vinden de hogere autoriteiten dat niet zo'n goed plan, want de Duitsers trekken de uitnodiging in. De kranslegging wordt een puur militaire aangelegenheid. 'Waar-schijnlijk ten gevolge van onaan-gename gebeurtenissen in enkele Nederlandse steden,' schrijft de Ortskommandant aan de bur-gemeester. Op 9 mei 1941 ver-schijnt op de voorpagina's van de kranten het bericht dat 'demon-straties tegen de bezettende macht (op 10 mei) ongewenst en mitsdien ontoelaatbaar' zijn. En dan gaat het om plichtigheden bij oorlogsgedenktekens, bijeenkom-sten in kerken, inzamelingen voor slachtoffers enzovoort. 'Ook dient het leggen van bloemen op de graven, wanneer dit in gesloten formaties of anderszins in groeps-verband geschiedt, achterwege te blijven,' aldus de gelijkkluidende tekst in de bladen. Individuele burgers mogen overigens wel bloemen brengen. Burgemeester dr. J.A. Nederbragt van Voorburg –een voorzichtig en diplomatiek man– doet er nog een schepje bovenop. Ook mensen die per-soonlijk met een bos bloemen komen maar geen familie van de gevallen zijn, mogen de Oos-terbegraafplaats niet op. Dat ont-lokt een woedende reactie aan het Raadslid mr. G.C.J. Varen-kamp, die een verklaring eist van dit overijverig optreden. Neder-bragt antwoordt dat het verbod

Het monument in de situatie van omstreeks 1950, de plaquette voor Checkley en Robertson is nog niet aangebracht, wel staan er twee houten bordjes.

Collectie Gemeentearchief Voorburg

diende om versterking van de openbare orde te voorkomen en dat het trouwens al op 12 mei weer is ingetrokken. Twee jaar later hoeft er helemaal niet meer over gediscussieerd te worden. De Duitsers verklaren de Oosterbegraafplaats tot 'Sperrgebiet' en de gemeente krijgt opdracht het kerkhof te sluiten. Vlakbij richten de bezetters een radiostation in, ze bouwen bunkers, graven een tankgracht, vorderen huizen en zetten een slagboom aan het begin van de Rodelaan.

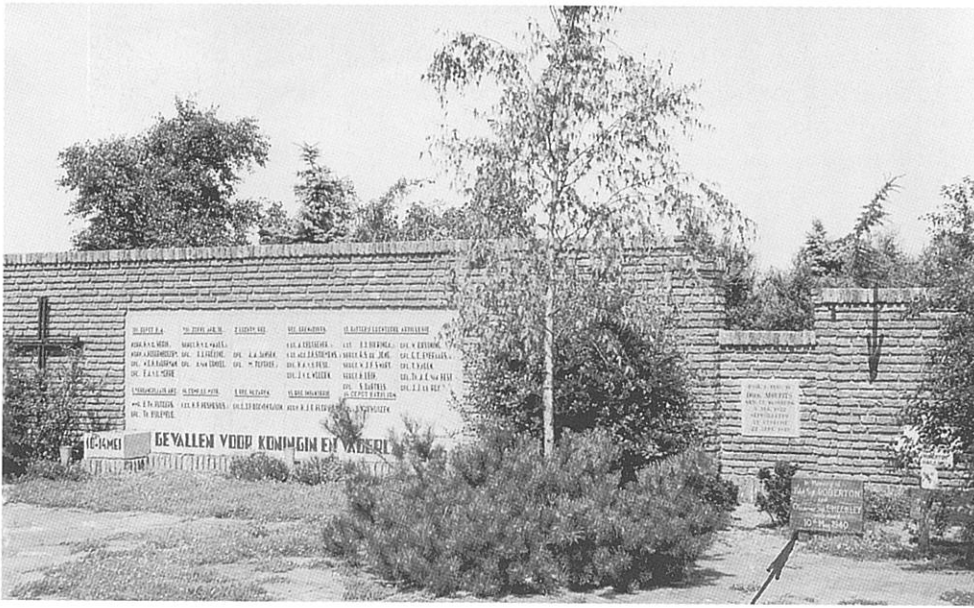
Na de bevrijding ligt de Oosterbegraafplaats er niet tip-top bij, maar er is geen echte oorlogsschade. Wel hebben de Duitsers de gebouwen, zoals de aula, laten slopen. Aan de militaire graven is niets veranderd. In augustus 1945 staat er op het Britse vliegergraf nog geen enkel officieel gedenkteken. De Voorburgse mevrouw

J.M. Ziere-Melai, die contacten onderhoudt met de weduwe van piloot Robertson, zint dat helemaal niet. Ze beschildert een conservenblik met de Britse vlag en plaatst het op de plaats waar de twee RAF-mannen begraven zijn. Wat later laat de familie een houten bord neerzetten met de namen van Checkley en Robertson.

B en W is kennelijk van oordeel dat de laatste rustplaats van de gesneuvelden er toch wat beter uit zou moeten zien. Gemeentewerken krijgt opdracht een verfraaiingsplan op te stellen. In april 1946 liggen de voorstellen op tafel. Het zijn twee beplantingsontwerpen van de tuinarchitecte mejuffrouw S. Neurdenburg uit Rijswijk. Eén wat groter, een tweede van bescheidener omvang. Het idee is de gedenkplaat voor de Nederlandse gesneuvelden honderdtachtig graden te

draaien, waardoor meer grafruimte ontstaat. Achter de steen zou een hoge plantenhaag moeten komen, die een afscheiding vormt met de Duitse graven. Het graf van Checkley en Robertson is in het ontwerp opgenomen 'zodat het geheel een grotere afmeting verkrijgt en daardoor meer tot zijn recht komt,' aldus de directeur van Gemeentewerken aan B en W. Burgemeester en Wethouders kiezen het uitgebreide ontwerp. Nog even rijst de vraag of de Duitse graven niet teveel in de verdrinking komen, maar dat blijkt niet het geval.

Mevrouw Ziere is bepaald niet gelukkig met de staat van onderhoud waarin de graven verkeren en dat laat ze burgemeester dr. J.W. Noteboom (1 juli 1946 - 30 november 1958) onomwonden weten. Ze schrijft hem in november 1946 over het blik met de vlag, over het bord dat is geplaatst en over haar zoon die op 11 november (Wapenstilstandsdag 1914 - 1918, een bekende herdenkingsdag in Groot-Brittannië en België) bloemen legde op het Engelse graf. 'Hij heeft het onkruid gewied,' meldt ze verontwaardigd. 'Als mrs. Robertson in het aanstaande voorjaar hier komt, moet zij dan in 't rijke Voorburg zóó de oorlogsgraven, onder andere dat van haar man, vinden?' De burgemeester gaat persoonlijk kijken. Dat de graven verwaarloosd zijn, is hij niet met haar eens. Maar dat zij in vergelijking met de Nederlandse een 'enigszins armoedige indruk ma-



ken', geeft hij wel toe. Hij belooft er iets aan te doen. Gemeentewerken ontwerpt een eenvoudig gedenkteken: een gemetselde muur, waarin de gedenkplaat voor de Nederlandse gevallen is opgenomen. De wand wordt aan het einde even iets verlaagd en loopt dan weer –wat verhoogd– door achter de laatste rustplaats van Checkley en Robertson.

Hierdoor ontstaat een 'eigen' monument, dat toch is opgenomen in het geheel. De gemeente overlegt met het ministerie van Oorlog over een bijdrage in de kosten, omdat het hier tenslotte gaat om graven van buitenlandse militairen die, wat hun onderhoud aangaat, onder de rijksoverheid vallen. 'Oorlog' is bereid bij te springen, hoewel met minder dan Voorburg vraagt. De ambtenaren vinden het ontwerp van Gemeentewerken wat te uitgebreid. Het ministerie denkt meer aan een eenvoudige verbetering, zodat de Britse graven beter herkenbaar zijn. Vooral ook omdat in de toekomst de verfraaiing en het onderhoud van deze graven in handen komt van de Imperial War Graves Commission (nu Commonwealth War Graves Commission). Niettemin, Voorburg voert het ontwerp uit en in juli 1947 is het klaar. Kosten totaal f2339,77 (De rijksoverheid draagt f225,- bij, de rest wordt zoveel mogelijk betaald uit de opbrengst van een collecte voor het Nederlands Oorlogsgraven Comité. Tijdens de behandeling van de plannen uit wethouder mr. L.A.J. M. Jonkergouw er zijn teleur-

stelling over dat het ontwerp bewust neutraal is gehouden. Hij vindt dat het aantrekkelijker zou zijn geweest 'indien de christelijke gedachte daarin tot uitdrukking kwam.' De burgemeester belooft na te gaan of er iets aan te doen is. Ongeveer een jaar later brengt Gemeentewerken aan de wand een smeedijzeren kruis aan.

In oktober 1948 wordt op het verbindingsmuurtje tussen de Nederlandse en de Britse graven een kleine stenen plaquette aangebracht ter nagedachtenis aan de Voorburgse verzetsstrijder Dirk Mourits. De Stichting '40 - '45 heeft hierom verzocht en B en W gaat daarmee graag akkoord. Behalve dat een steen wordt geplaatst, wordt ook de urn met zijn as bij het monument begraven.

Het ministerie van Oorlog heeft de gemeenten inmiddels een brief

gestuurd dat de Imperial War Graves Commission (IWGC) binnenkort het onderhoud van de Britse graven overneemt. De commissie wil te zijner tijd op elk Brits graf een uniforme grafsteen,

Dirk Mourits

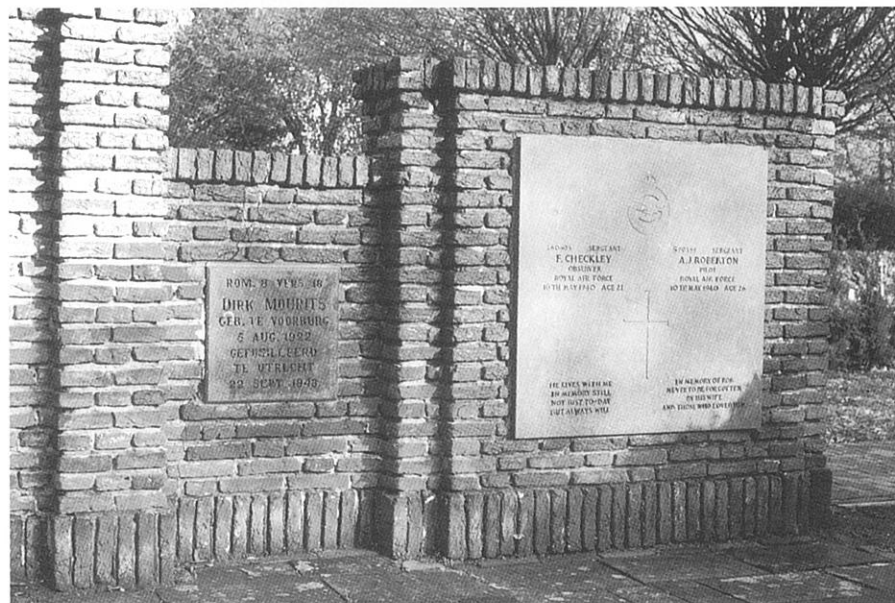
Dirk Mourits (*1922) was een Voorburgse wasknecht. Wegens zijn verzetswerk werd hij op 26 juni 1943 door de Duitsers gearresteerd en op 22 september 1943 in Utrecht gefusilleerd.

een zogenaamde 'headstone' aanbrengen. Of de gemeenten maar zo vriendelijk willen zijn geen eigen monumenten meer op te richten en dat ook niet toe te staan aan particulieren.

Het Nederlands Oorlogsgraven Comité beklaagt zich erover dat de Engelse vliegergraven op de Oos-terbegraafplaats er niet goed bijliggen 'en dat terwijl volgend jaar familie overkomt' (begin 1951)! Bovendien zijn de borden met de namen en het RAF-em-

Het huidige monument met de Britse plaquette en die voor verzetsstrijder Mourits.

Foto auteur, 1997



bleem, die door de nabestaanden werden geplaatst, verdwenen. Wil de gemeente er voor zorgen dat ze er weer staan als de familieleden komen? Uit foto's blijkt dat aan dit verlangen is voldaan. Maar van verdere restauraties komt niets, gezien de plannen van de IWGC.

Defensie

Van 1928 - 1940 werd gesproken over departement van Defensie, tijdens de oorlog en daarna tot 1959 was de naam: departement van Oorlog. Vervolgens werd het opnieuw Defensie (en het werd samengevoegd met het departement van Marine).

De Imperial War Graves Commission bekijkt het monument op de Oosterbegraafplaats en ziet toch af van de headstones. De commissie wil niet dat het gedenkteken verstoord wordt door aparte stenen. In overleg met de gemeente komt er wel een plaque aan de muur, met het RAF- embleem en de gegevens van Robertson en Checkley.

Comité en stichting

Het Nederlandse Oorlogsgraven Comité is opgericht om familieleden van in Nederland gesneuvelde geallieerde militairen naar ons land te laten komen om het graf van hun dierbare te bezoeken - niet te verwarren met de Oorlogsgravenstichting, die Nederlandse militaire en burger-oorlogsgraven over de gehele wereld aanlegt, verzorgt en onderhoudt, en die ook de zorg heeft voor de verspreide geallieerde oorlogsgraven in ons land.

Steenhouwer Van Gool in Voorburg krijgt in 1953 de opdracht. Het wordt één grote hardstenen plaat voor beide graven, omdat het een gemeenschappelijk graf is.

Er komt nog een grote verandering in de militaire graven. De Gravendienst van de Koninklijke Landmacht brengt tussen 14 en 23 december 1954 de gevallen van de Wehrmacht over naar de

Duitse militaire begraafplaats in IJsselstein (Limburg) bij Venray.

Per 1 januari 1956 wordt het onderhoud van de verspreid liggende graven van geallieerde gesneuvelden –en dus ook die van Checkley en Robertson– overgedragen aan de Oorlogsgravenstichting in Den Haag. Sindsdien blijft de situatie op de Oosterbegraafplaats in feite dezelfde. Het onkruid wordt gewied, de planten worden verzorgd, de letters op de grafstenen op kleur gehouden. En er is een bank geplaatst voor mensen die een ogenblik rust bij de graven zoeken. Tijdens de dodenherdenking op 4 mei worden er vaak bloemen bij het oorlogsmonument gelegd. Op zo'n moment komt de strofe boven uit het gedicht 'For the Fallen' uit 1914 van Robert Laurence Binyon, die bij alle Britse herdenkingen van gesneuvelden wordt uitgesproken:

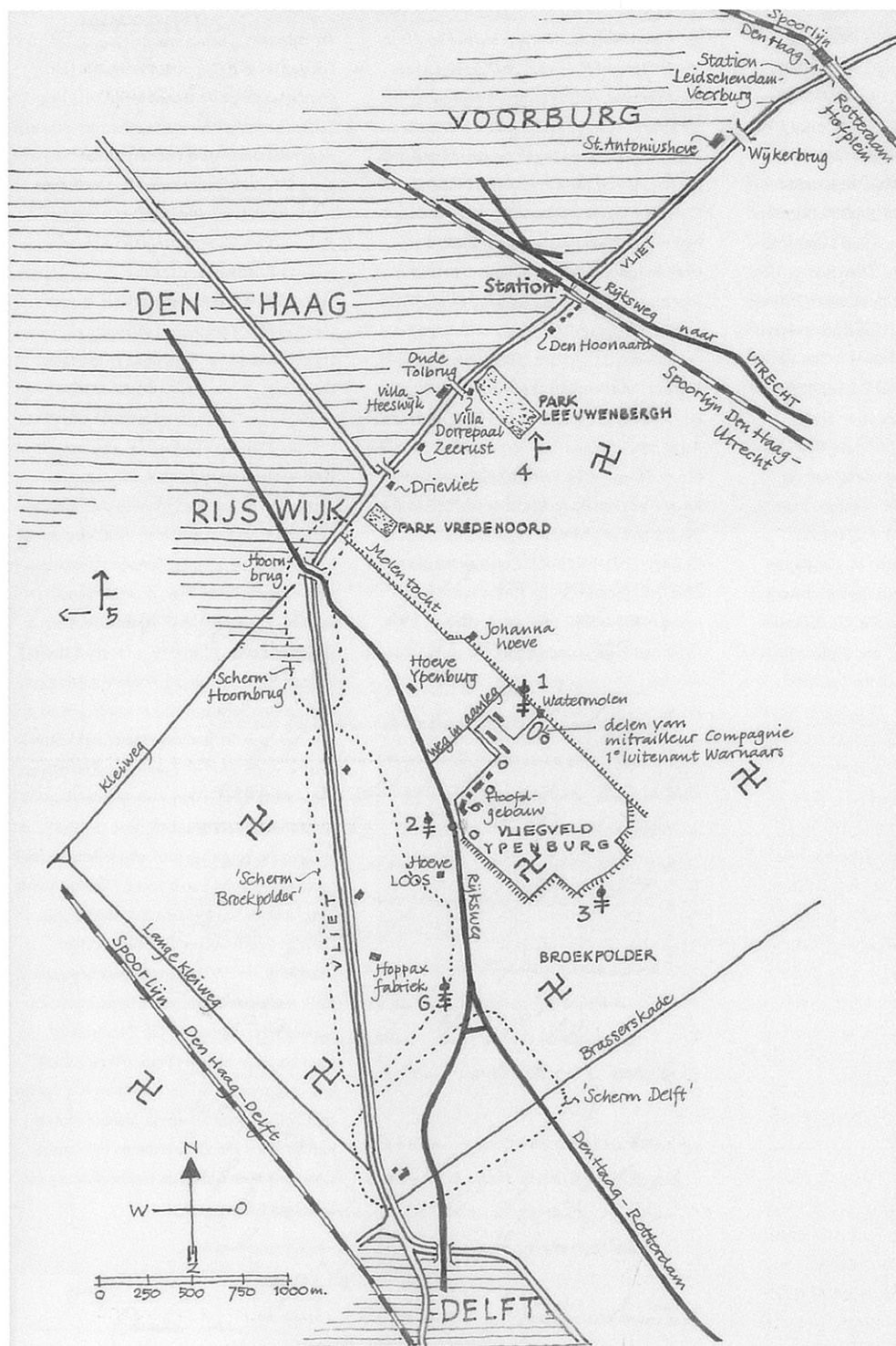
*They shall not grow old,
as we that are left grow old
Age shall not weary them,
nor the years condemn.
At the going down of the sun
and in the morning
We will remember them.*

(Zij zullen niet verouderen, zoals wij die achterbleven verouderen; leeftijd zal hen niet deren, noch zullen de jaren hun tol eisen. Bij het ondergaan van de zon en in de morgen zullen wij hen gedenken.)

Voorburg en Ypenburg met omgeving, 10 mei 1940.

☛ = *Duitse luchtlandingen*
1,2,3 = *59e, 60e en 61e peloton*
 luchtdoelmitrailleurs
4 = *13e batterij luchtdoel-*
 artillerie
5 = *76e batterij luchtdoel-*
 artillerie
6 = *5e peloton luchtafweerdienst*
O = *pantserwagens ter onder-*
 steuning van de verdediging
 van Ypenburg

Tekening R.J. Jongepier



Literatuur: Action Stations I, Wartime military airfields of East Anglia 1939 - 1945, Michael J.F. Bowyer, 1992, Patrick Stephenson Ltd., Sparkford; Aircraft of the RAF since 1918, Owen Thetford, 1962, Putnam, Londen; Biografisch woordenboek van Nederland IV, redactie dr. J. Charité en dr. A.J.C.M. Gabriëls, 1994, Instituut voor Nederlandse Geschiedenis, Den Haag; Blenheim Strike, Theo Boiten, 1995, Air Research Publications, Walton-on-Thames; Bomber Command War Diaries, an operational reference book 1939 - 1945, - The -, Martin Middlebrook & Chris Everitt, 1996, The Midland Publishing Ltd., Leicester; Bristol Blenheim, Chaz Bowyer, 1984, Ian Allan Ltd., Shepperton; Churchills Memoires over de Tweede Wereldoorlog, Sir Winston Churchill, 1963, pocketuitgave deel 1 + 2, Elsevier Amsterdam; Jagdgeschwader 26, Geschichte eines JGs, J. Priller, 1956, z.p.; Jagdgeschwader 26, Top Guns of the Luftwaffe, D.L. Caldwell, 1991, Orion Books, New York; Jagdgeschwader 26, Photographic History of the Luftwaffe's Top Guns, Donald L. Caldwell, 1991, Orion Books, New York; Jagdgeschwader 27, die Dokumentation über den Einsatz an allen Fronten 1939 - 1945, Werner Girbig & Hans Ring, 1994, Motorbuch Verlag, Stuttgart; Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog - Het -, deel 2 en 3, dr. L. de Jong, 1970, Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie, Amsterdam; Kroniek van Voorburg, Twintig eeuwen werken en wonen langs de Vliet, 'Voorburg in Crisis- en oorlogstijd', deel 10, F. Dietz e.a., 1989, Stichting 2000 jaar Voorburg, Voorburg; Luchtverdediging in de meidagen van 1940 I + 2, kol. b.d. J. Molenaar, 1970, Staatsdrukkerij en Uitgeverijbedrijf, Den Haag; Luftwaffe War Diaries - The -, Cajus Bekker, 1994, Da Capo Press, New York; Naam- en Ranglijst der Officiëren en Reserve-Officiëren van het Koninklijke Nederlandsche Leger, 1940, J. Noordduyn en Zoon, Gorinchem; Nederlandsche Roode Kruis gedurende de periode augustus 1939 - december 1940 - Verslag van

het -, Den Haag, z.j.; Ondergrondse Pers 1940-1945,- De -, 1989, Rijksinstituut voor oorlogsdocumentatie, Amsterdam; Overweldiging van Nederland - De -, mr. E.N. van Kleffens, manuscript vertaald uit het Engels en gepubliceerd in het illegale blad De Verrekijker, 1942, z.p.; Overzicht van de strijd om en in de Vesting Holland, de strijd tegen de luchtlandings-troepen rondom 's-Gravenhage mei 1940 - Algemeen -, 1954, Staatsdrukkerij en Uitgeverijbedrijf, Den Haag; RAF Squadrons, wing commander C.G. Jefford MBE, 1988, Air Life England Publishing Ltd., z.p.; RAF Unit Histories, nrs. 1 - 200 Sqn, volume 1, J.J. Halley, 1991, z.p.; Royal Air Force and Two World Wars, Sir Maurice Dean, KCB, KCMG, z.j., Cassel London; Royal Air Force Bomber Command Losses of the Second World War 1939/1940, W.R. Chorley, 1992, Midland & Counties Publications, z.p.; Second Group RAF, a complete history 1936 - 1945, Michael J.F. Bowyer, 1974, Faber and Faber, London; Slag om de Residentie - De -, E.H. Brongers, 1968, Hollandia N.V., Baarn; Sweeping the Skies, a history of No. 40 Squadron, RFC and RAF 1916 - 1956, David Gunby, 1995, The Prentland Press Ltd, Soham, Cambridgeshire; Verzetsherinneringen in en om het Westland 1940 - 1945, Vereniging Voormalig Verzet LO/LKP Vlaardingen - Westland, 1995, z.p.; Vreugde en leed gedeeld, Historie van Sint Antoniushove 1913 - 1988, W.J. Kutttschrütter, 1988, Voorburg

Archieven: Comité International de la Croix Rouge, Genève; Depot van kranten en tijdschriften, Koninklijke Bibliotheek, Den Haag; D.I.B. Gesellschaft für Standortbetreiberdienste mbH., München; gemeente-archieven Den Haag, Voorburg en Wateringen; Het Nederlandse Rode Kruis, Den Haag; Oorlogsgravenstichting, Den Haag; Photograph Archive Imperial War Museum, Londen; Public Record Office, Londen; archieven Sectie Militaire Geschiedenis, Koninklijke Landmacht en Sectie Luchtmachthistorie, Koninklijke Luchtmacht, Den Haag.

Een woord van dank wil ik uitspreken aan al degenen en aan alle instanties die mij bij dit onderzoek hebben geholpen, ook wanneer ik herhaaldelijk terugkwam. Ik noem (in alfabetische volgorde) J. de Beer, dr. H.J.P. Beerstecher, dr. J. Bijloos, A.C. Bijsmans, zuster Dagoberta o.s.a., M. Harms, J. Hogendijk, A.J. Holmes BEM, R.J. van der Kruijk, drs. J. Molenebeek, zuster Sebastiana o.s.a., w/cdr. J. Stevenson, mevrouw T. Slot, mevrouw C.E.M. Strik-Zijlstra, A. de Wolf, P. Zonderop. Zonder hen had ik niets kunnen uitrichten. Verder een woord van bijzondere dank voor (eveneens in alfabetische volgorde) prof. dr. H. Amersfoort (plaatsvervangend hoofd sectie Militaire Geschiedenis, Koninklijke Landmacht), B.I.C. Dijkman (medewerker Gemeentearchief Voorburg), drs. W. H. Lutgert (wetenschappelijk medewerker Sectie Luchtmachthistorie, Koninklijke Luchtmacht), G.J. Zwanenburg (oud-bergings- en identificatieofficier Koninklijke Luchtmacht), die bereid waren het manuscript kritisch door te nemen. Verder dank ik Jaap en Plony van Kamperdijk en mijn vrouw Olga voor hun hulp bij de totstandkoming van deze bijdrage.

HISTORISCH VOORBURG

Historische Vereniging Voorburg

Secretariaat: Van Deventerlaan 51
2271 TW Voorburg
telefoon: 070 387 51 79

Jaargang 3 • Nummer 3 • 1997

Redactieadres:
Rembrandtlaan 88
2271 GK Voorburg
telefoon: 070 387 63 17

Redactie:

Anne Jacobs
Kees van der Leer
Paul van Velsen

Tekst:

Hans van Lith

Grafische vormgeving en

lay-out:

Rietje Trapman

Lithografie en

productie:

Rinus Sarabèr

Bestuur:

drs. K. van Tuil *voorzitter*
ir. J.A. van der Stelt *secretaris*
G.Th. Langerak *penningmeester*
drs. C.L. van der Leer *lid*
drs. P.B. den Bakker *lid*
W. Beek *lid*
M.J. Harms *lid*
J.H.S.M. de Beer *adviseur*

Copyright:

Overname van teksten uit
'Historisch Voorburg' is uitsluitend
toegestaan na schriftelijke toestemming
van de redactie.

Lidmaatschap 1998

Inwoner van Voorburg f40,-
Buiten Voorburg f45,-
Gezin f50,-

Penningmeester HVV te Voorburg
Postbank 288321
Rabobank te Voorburg
rekeningnr. 12 76 78 743

ISSN 1381-4672

