

1.
Nieuwkoop
11 mei 1940

FOKKER D-XXI
Nr. 229

Berging juni 1993

Start : 11 mei 1940 om 13.05 uur
Neergestort : 11 mei 1940 om 13.45 uur
Vliegtuig : Fokker
Type : D-XXI, éénpersoons jager
Registratie : ML 5502, bouwjaar 1938
Luchtvaartafdeling : 2^e Ja.V.A. (jachtvliegafdeling), 2-II-1 Luchtvaartregiment
Code : nr. 229
Basis : Schiphol (later Buiksloot)
Neergestort : Nieuwkoop, Nieuwveenseweg 65a , prov. Zuid-Holland
Oorzaak : Duitse Messerschmitt Bf- 110

Piloot : Reserve. Sgt. Vlieger Jacobus (Koos) Roos.
Geboren op 7 mei 1906 te Leiden, overleden 28 maart 1956 aan de gevolgen van een heli­copter on­ge­luk nabij legerkamp 't Harskamp. Hij ligt begra­ven op begraafplaats Zorgvliet te Amsterdam.

Doel : Maasbruggen in Rotterdam.
Voor de tweede maal deze dag werd de brug bij Rotterdam door 2 Fokker T-V's (nr. 850 en 856) aangevallen met een escorte van 3 Fokker D-XXI jagers (nr. 229, 213 en 242, de piloten Roos, Focquin de Grave en Burger).
Op de terugvlucht raakte de 229 ver­wik­keld in een luchtgevecht met drie vijandelijke vliegtuigen, Me-110's. Sergeant Roos schoot twee Duitse toestellen neer. Omdat Roos van plan was te springen (de Fokker was na de eerste beschietingen zwaar beschadigd) wierp hij het cockpitdak af. Dat kwam echter terecht de motor van een achtervolgende Me-110, die hierdoor werd uitgeschakeld en rokend wegdraaide. De tweede viel ten prooi aan de FN Browning machinegeweren van de D-XXI. Komend uit de bewolking zag Roos recht voor zich nog een Me-110 en hij opende direct het vuur. De staartschutter van de Me-110 zakte in elkaar en het Duitse vliegtuig ging brandend ten onder. Het derde Duitse toestel verraste en beschoot Koos Roos, hij raakte zwaar gewond en hierdoor bewusteloos; de 229 was ten dode opgeschreven. Maar doordat Roos tijdens een eerdere actie niet in de riemen zat maar los in zijn stoel en het cockpitdak al weg was, werd hij tijdens een zgn. 'straatslag' uit zijn vliegtuig geslingerd. Hij kwam tijdens zijn val bij bewustzijn en bloedde hevig. Hij had een gebroken rechterarm, schotwonden aan zijn been en granaatsplinters in zijn hoofd en linkerschouder, verbrandingen aan de handen en het gezicht. Hij landde aan zijn parachute in de omgeving van de crashplaats van zijn vliegtuig.

De Fokker D-XXI nr. 229 is het enige overblijfsel van het 'Wapen der Militaire Luchtvaart' overgebleven uit de luchtstrijd in de meidagen van 1940.

Verhaal uit 2006

Sergeant-vlieger Jacobus (Koos) Roos, oorlogsheld.

De tijd glijdt als los zand door je vingers. Zomaar een gevleugelde kreet van onze voorzitter Henk Rebel, en maar al te waar. De afgelopen weken is opeens hernieuwde belangstelling door de media getoond voor onze Fokker D-21 en piloot Koos Roos. De historie in en om Nieuwkoop bracht met name de oorlogsbelevissen van Roos voor het voetlicht.

De oorlogsheld zoals de pers hem noemde, en terecht volgens ons, kwam tragisch aan zijn einde op 28 maart 1956.

De datum maakte bij ons wat los; de sterfdag van Roos is nu alweer 50 jaar geleden. Gezien het aantal gegevens dat aan ons werd gevraagd, hebben we gemeend onze donateurs, oude en nieuwe, dit verhaal (nogmaals) te vertellen in ons blad. Als eerbetoon aan Koos. Een stuk geschiedenis dat wij kunnen en blijven vertellen in ons museum voor de generatie van nu, maar ook van de toekomst.

Jacobus (Koos) Roos werd op geboren op 7 mei 1906 in Leiden en overleed op 28 maart 1956 ten gevolge van een helicopter ongeluk nabij legerkamp 't Harskamp, gem. Ede.

Koos had één zuster, Gertruide, die 5 jaar ouder was dan hij, die hem op 11 mei 1940 opving bij de Eerste Hulppost in het ziekenhuis in Leiden toen ze hem daar binnenbrachten met de ambulance vanuit Nieuwkoop.

Zijn opleiding tot 'linkshandige' timmerman weerhield Roos er niet van om zijn droom te laten uitkomen. Hij begon met zweefvliegen, zoals vele vliegers in die tijd, en haalde op 6 april 1933 zijn zweefbrevet A. Toen hij aan het vliegen had 'geroken' was het zijn enige hobby. Hij vloog vreselijk graag. In die tijd was het vliegen iets bijzonders en niet voor iedereen weggelegd. Maar het is hem gelukt om bij de Luchtvaart Afdeling (L.V.A) te komen en de opleiding tot jachtvlieger te volgen. De familie weet nog van zijn vliegescapades boven Ter Aar voor de oorlog en tijdens zijn opleiding. Koos Roos vloog dan laag met een Fokker C-X, een twee-dekker, over het Aarkanaal waar zijn vriendinnetje woonde. Ook het afwerpen van cadeautjes in de tuin van zijn vriendin is één van zijn bekende activiteiten geworden in het luchtruim boven Ter Aar.

Roos was een zeer kundig vlieger en vloog met de acrobatic/kunstvliegformatie onder leiding van de Kapt. H. van Weerden-Poelman genaamd 'Vijf vingers aan één hand'.

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog was Koos Roos, reserve Sergeant-Vlieger en ingedeeld bij het 2^e Ja.V.A, (jachtvliegafdeling) 1.Lv.R. (Luchtvaart Regiment) gestationeerd op vliegveld Schiphol (later op hulpvliegveld Buiksloot – ten noorden van Amsterdam). Koos Roos vloog met het jachtvliegtuig de Fokker D-21. Op 11 mei 1940 om ca. 13.45 uur raakte Roos na hevige luchtgevechten met Duitse Me 110's waarbij hij eerst twee vijandelijke toestellen uitgeschakelde, zwaar gewond en hij kwam aan zijn parachute met een harde klap in een weiland in Nieuwkoop op de grond terecht. Omdat hij zijn zwarte militaire uitgangsuniform droeg, dacht een plaatselijke boer te maken te hebben met een Duitse piloot. Koos droeg liever zijn nette zwarte uniform omdat het beter zat en er mooier uit zag dan het stijve grijze vliegers/gevechtstenuue.

Het herstel van Koos duurde lang; een gebroken rechterarm, schotwonden, brandwonden en granaatsplinters in het lichaam. Hij verbleef zes weken in het ziekenhuis en had daarna nog bijna een jaar nodig voor revalidatie. Koos werd in

september 1940 overgebracht naar het Militair Hospitaal in Den Haag. Hij werd op 24 februari 1941 goedgekeurd en kreeg de verklaring van lichamelijke geschiktheid voor het vliegbewijs B en navigator. De uiteindelijke revalidatie duurde nog maanden. In oktober 1942 kreeg hij eervol ontslag uit militaire dienst met dank 'aan den lande bewezen diensten'. 1942 trouwde hij met zijn verloofde Henny Klop uit Ter Aar en gingen ze wonen in Amsterdam.

Op 26 september 1945 kreeg Koos Roos het boekje 'Alarm, starten' overhandigd door de schrijver M. Broekmeijer omdat zijn verhaal hierin wordt beschreven.

Op 1 september 1948 tekende Koos Roos voor een dienstverband van 6 jaar en kreeg hij zijn aanstelling als Sergeant- vlieger bij het Wapen der Militaire Luchtmacht op vliegbasis Gilze Rijen. Hij vloog hier het 1-motorig vliegtuig, de Percival Proctor o.a. bij de verbinding/verkenningseenheden. Roos was destijds ook de privé piloot van de toenmalige bevelhebber van het Eerste Legerkorps, Generaal Opzomer. Op 4 November 1948 kreeg hij voor zijn verrichtingen in de oorlogsdagen van mei 1940, de dapperheids onderscheiding, de Bronzen Leeuw, die werd uitgereikt door Prins Bernhard en hij mocht het Oorlogs herinneringskruis met de gesp 'Nederland mei 1940' dragen.

In juli 1949 verhuisden ze naar Arnhem waar hij ging vliegen op de helikopter Hiller Raven H-23B bij het 298 Squadron Lichte Vliegtuigen op vliegbasis Deelen.

Koos Roos stond bekend als een joviale, goedlachse vent en hij was altijd in voor een geintje. Bijv. mosselen halen in Zeeland of een zgn. landing inzetten op het vliegdekschip de Karel Doorman. Koos Roos had geen kinderen, maar speelde veelvuldig zijn rol als de kindervriend Sinterklaas. Hij was een prima organisator van feesten en partijen. In z'n na-oorlogse periode is hij nog voorzitter van de Officers-kantine geweest, een positie waar hij op zijn plaats was.

Vooraf bij de jongere generatie van de Luchtmacht was hij een legende. Men wist van zijn oorlogsverleden hoewel hij hier zelf nooit over sprak. Mede hierdoor en door zijn hogere leeftijd noemde men hem 'de oude heer', en hij dwong respect af. Zijn uitstekende vliegkwaliteiten waren bij een ieder bekend, hij kon met een vliegtuig een drie-punts landing maken als de beste.

De helikopters van het 298 Squadron werden ingezet bij de watersnoodramp in februari 1953. Roos wordt op een oorkonde vermeld als één van de hulpverlenende vliegers.

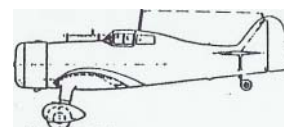
Koos Roos vond het vervelend dat de motor van de Hiller helikopter achter hem zat in plaats van voor hem in een vliegtuig. Vliegen vond hij prachtig maar die motor achter hem vond hij maar niets. Toen hij op 28 maart 1956 twee Landmacht officieren met de helikopter naar het station wilde brengen is het contragewicht voor de juiste gewichtverdeling om te vliegen met 3 personen, losgeraakt en in de staart-roter terecht gekomen. De helikopter stortte al tollend te pletter. Alle inzittenden kwamen om het leven.

Sergeant-Vlieger Koos Roos werd op 3 april 1956 met grootse militaire eer begraven. De lange stoet met militaire escorte ging stapvoets maar naar zijn laatste rustplaats op begraafplaats Zorgvlied in Amsterdam.

Koos Roos is 49 jaar geworden.

Onderzoek

Het verhaal van de betreffende Fokker D-21 was al een lange tijd bij ons bekend.





Al in 1990 spitte Van Beek de nodige informatie betreffende de crash op uit de defensie-archieven. Altijd echter bleef het meest essentiële onbekend: Waar was het toestel nu precies neergestort? De literatuur maakt algemeen melding van een crash "nabij Leiden". In die omgeving troffen wij echter nooit iets aan.

Op 28 maart 1993 was onze enthousiaste donateur en nieuwe vaste medewerker Jan Springintveld op pad in de omgeving Nieuwkoop. Een bezoek werd afgelegd aan Boer De Jong, in wiens land zich na de oorlog een Nederlandse Hunter straaljager boorde (waarbij de gehele boerderij aan de vlammen ten prooi viel). Tijdens het gesprek met De Jong vertelde deze over meerdere, ons reeds bekende crashes. Een Heinkel-111, tweehonderd meter verderop. Een Mosquito, enkele kilometers verder. En "Bij buurman Van Diemen zit nog een Nederlandse jager in het land, die in de Meidagen is neergeschoten".

Met deze opmerking begonnen voor het Crash-bestuur twee maanden van intensief onderzoek. Aangezien ons geen andere jager in deze buurt bekend was, hadden wij al

Twee Fokker D.21 jagers escorteren een Fokker T-V luchtkruiser

snel het vermoeden dat het hier ging om de Fokker D-XXI, te weten de nummer 225. Veel door De Jong gegeven feiten wezen daarop. Op 16 april ging het Crash-bestuur met de detectie-apparatuur op pad, om een meting te doen op het land van grondeigenaar Van Diemen. Het bleek te gaan om een perfecte locatie diep in het

land, met een verhard pad tot vlak bij de crashplaats. Een avond meten rond de vermoedelijke plek leverde enkele "verdachte" plaatsen op.

Bij ons tweede bezoek op 8 mei werd de schep ter hand genomen om deze plaatsen op metaaldelen te onderzoeken. Uur na uur verstreek aanvankelijk zonder succes. Maar laat in middag was het toch raak! Op een à twee meter diepte: Linnen, hout en metaaldelen (waaronder een verbindingsstuk met het Fokkertekentje erin gestanst). Het bewijs was geleverd. Nu konden de voorbereidingen voor de berging worden gestart. Alle agenda's combinerend werd als streefdatum gekozen: 12 juni.... Een unieke berging lag in het verschiet.

Inmiddels deed Uithol de Fokker-archieven aan. Hier werd uitermate enthousiast gereageerd op onze bevindingen, wat ons weer het gevoel gaf met iets unieks bezig te zijn. De nodige technische gegevens werden ons geleverd.

Op 24 mei bracht Van der Ploeg een bezoek aan de Geologische Dienst (ook een donateur) voor de noodzakelijke gegevens over de grondgesteldheid. Hier bleek een probleem te ontstaan, waar wij al eerder mee te kampen hebben gehad: Het grondwater zit ter plaatse op 5 meter diepte en heeft een onderdruk. Voor een succesvolle berging zou bronbemaling nodig zijn!

Wat schetste onze verbazing toen op 26 mei de eigenaar van "Van der Veldt Bronbemaling, Gronden Sloopwerken" zo welwillend bleek deze bronbemaling bij wijze van sponsoring voor ons aan te leggen. Het spreekt vanzelf dat wij hem zeer veel dank verschuldigd zijn voor de onmisbare hulp. Tevens verzorgde Van der Veldt op 1 juni een precisiemeting d.m.v. insputtingen in het land. Hiermee kon de ligging van de wrakstukken zeer nauwkeurig worden vastgelegd.

Inmiddels droeg onze jurist Van Beek zorg voor het "papieren gedeelte" van een berging, diende er een contract te worden opgesteld voor de grondeigenaar en moest er een persbericht klaar zijn.

Aangezien wij, om misverstanden met overheidsinstanties te voorkomen, met onze werkzaamheden zo openlijk mogelijk willen opereren, stellen wij de betrokken instanties (gemeente en politie) tevoren van onze plannen op de hoogte. Op 11 mei werd de Gemeente Nieuwkoop aangeschreven, met een verzoek om overleg. Hierop kwam helaas pas laat antwoord. In de laatste dagen voor de berging is er echter toch intensief contact geweest, waarbij onder andere werd overeengekomen dat een wachmeester der Rijkspolitie de werkzaamheden zou bijwonen.

11 mei 1940

1. In oorlog....

10 mei 1940. Even voor 4.00 uur 's nachts krijgen de piloten van de op Schiphol gestationeerde de 2e JaVA. (Jachtvliegafdeling) de opdracht "Onmiddellijk opstijgen en aanvallen". Om 3.58 uur vallen de eerste Heinkel-111's de luchthaven aan. Tijdens dit bombardement starten negen Fokker D-21's. De volgende uren verlopen zeer verwarrend, zodat hier slechts een korte samenvatting kan worden gegeven.

De nummer 225 wordt gevlogen door commandant Luitenant N. W. Sluyter. Sluyter weet met de 225 spoedig een Duitse Junkers 88 neer te schieten. In verband met de enorme ravage op Schiphol wijkt Sluyter uit naar het vliegpark Ruigenhoek. Als hij daar om 4.15 landt, vindt hij daar alles in diepe rust. Niemand weet nog dat het oorlog is! De doorzeeft 225 van Sluyter is het eerste alarm.

J. Roos vliegt op dat moment de nummer 239. Na de eerste vlucht boven Schiphol wordt hij ook naar Ruigenhoek gestuurd. Van daar wordt door 5 D-21's een patrouille gevlogen, waarbij Sluyter tijdens een aanval op een Ju-52 aan zijn arm gewond raakt. Men keert na deze vlucht terug naar Schiphol.

De 239 wordt voor een escorte van enkele T-5 bommenwerpers naar vliegpark Waalhaven van Roos overgenomen door Steensma. Tijdens deze actie wordt de 239 aangevallen door 3 Me-109's. Steensma weet nog te landen op Schiphol, maar de 239 wordt afgeschreven. In de loop van de eerste oorlogsdag (16.00 uur) wordt de 2e Java verplaatst naar hulpvliegveld Buiksloot. De 225 wordt vanaf nu gevlogen door Roos.

2. Bombardement op de Maasbrug

Op 11 mei ontvangt de 2e Java de opdracht tot escorte van enkele Nederlandse bommenwerpers die een bombardementsvlucht zouden ondernemen naar de Koningsbrug over de Maas te Rotterdam, die in handen van de Duitsers was gevallen.

De eerste patrouille (nrs. 213, 224 en 236) start om 10.10 uur van Buiksloot. Om 10.14 uur wordt boven Schiphol contact gemaakt met twee Nederlandse T-5 bommenwerpers. Deze werpen om 10.28 uur de bommen af, welke allen het doel missen. Deze hele vlucht ondervinden de toestellen geen last van de Duitsers, zodat om 10.45 uur de D-21's weer op Buiksloot kunnen landen. Gezien het mislukken van de operatie wordt opdracht gegeven de missie later op de dag te herhalen.

Om 13.05 uur verschijnen twee T-5 bommenwerpers (nrs. 850 en 856) boven Buiksloot, waar zich drie D-21's bij hen voegen; de nummers 213 (Focquin de Grave), 225 (Roos) en 242 (Burger). De vlucht naar Rotterdam verloopt rustig. Om 13.24 uur bombarderen de T-5'n het doel. De brug wordt weer gemist. Op de terugweg wordt de patrouille boven Waalhaven ontdekt door een groep van ongeveer 12 (!) Me's 110, die de achtervolging inzetten.

3. Luchtgevecht boven Zuid-Holland

Focquin de Grave probeert een aantal Messerschmitts weg te lokken. Zes stuks achtervolgen hem in de richting van Gouda. Boven de gemeenten Zevenhuizen en Moerkapelle ontstaat een luchtgevecht. Hierbij schiet Focquin de Grave een Me-110 neer en verjaagt hij een andere. De vier overgebleven Duitsers kan hij echter niet meer aan. Hij is ernstig gewond door een kogel en granaatscherven in de buik. Hij maakt een noodlanding op de rijksweg Den Haag-Utrecht, in de gemeente Zevenhuizen. Zijn toestel wordt op de grond nog beschoten, maar hij weet zich op tijd te redden. Hij wordt in het ziekenhuis van Gouda opgenomen.

De overige zes Me's 110 splitsen zich in twee patrouilles. Een groep van drie volgt de 225 van Roos. De andere groep gaat achter de T-5 nr. 850 aan. De staartschutter van deze T-5 weet één van de Messerschmitts neer te schieten. De T-5 zelf echter wordt boven Waddinxveen neergeschoten, waarbij twee bemanningsleden omkomen.

Inmiddels weten de T-5 nr. 856 en de D-21 nr. 242 te ontkomen. Bij terugkomst op Sohiphol, om 13.50 uur, meldt de commandant van de 856 in zijn gevechtsrapport:

"Met het bestaande luchtoverwicht der Duitsers is een dergelijke opdracht ondoenlijk".

4. Neergeschoten

In zo'n "ondoenlijke" situatie bevindt zich ook Roos, die achtervolgd wordt door drie Me's 110. Later we de gebeurtenissen in zijn eigen woorden weergeven (letterlijk fragment uit zijn lang en uiterst meeslepend persoonlijk gevechtsverslag):

"Hun achtervolging begon direct en schoten zij links en rechts grote gaten in mijn vleugel. Ik begreep dat hieraan geen ontkomen meer mogelijk was, immers de Messerschmitt is veel sneller dan de D21. Hierop maakte ik mijn "loopingriemen" los en stootte daarna de kap van mijn toestel af. De Vijanden waren toen al zo dicht achter mij, dat deze kap in het commandotoestel sloeg en hierdoor werd één van mijn belagers uitgeschakeld, Mijn motor liep toen nog prima en kon ik mijn toestel optrekken naar een groote cumuluswolk, die ongeveer 500 m. boven mij was. Het bleek toen dat de D21 sneller kon stijgen dan de mij nog steeds twee achtervolgende vijandelijke machines, In de wolk gekomen, dacht ik daar even op verhaal te komen, maar toen ik er doorheen was, lag vlak voor mij een van die twee toestellen. Ik zag hem eerder dan hij mij en kon dus direct vuren en zag ik terwijl zijn boordschutter in elkaar zakte, het toestel steil naar beneden vallen. Hiermede was ook no. twee uitgeschakeld.

Nu moest no, drie nog in de buurt zijn, maar waar ik ook zocht, nergens kon ik een machine ontdekken, ook zag ik niets meer van mijn collega's, waarop ik besloot, naar mijn basis terug te keren. Nu pas voelde ik hevige pijn in mijn rechter been en zag dat mijn kleeding op verscheidene plaatsen opengescheurd was.

Ik bevond mij toen op een hoogte van plm van 2000 m. Boven het plaatsje Nieuwkoop in Zuid-Holland gekomen, zag ik plotseling links van mij een groote vuurbal, En kreeg ik het idee, dat ik van af de grond werd beschoten. Deze gedachte bleek later

niet juist te zijn en bleek het een vijandelijk toestel te zijn dat mij van achter beschoot met zijn vliegtuigkanon. Door het uiteenspatten van het granaatje vlakbij mij, drongen de scherven in mijn achterhoofd en linkerschouder en raakte ik bewusteloos. Ik voelde mij in elkaar zakken.



Een detailopname van de propeller van Roos' toestel; Inslag van een 20 mm granaat

Mijn toestel was nu stuurloos Vermoedelijk heeft het een zgn. "straatslag" gemaakt, waardoor ik uit het toestel ben geslingerd en ben ik nog met het toestel in aanraking gekomen.

Door mijn val eenigszins bij bewustzijn te zijn gekomen, bemerkte ik dat mijn rechterhand, waarmee ik mijn parachute moest openen machteloos was; Later bleek, dat mijn rechterarm was gebroken, doordat ik vermoedelijk in aanraking ben gekomen met het richtingsroer. Ik was tijdelijk verblind. Ik moest toen mijn parachute trachten te openen met mijn linkerhand, hetgeen mij lukte eenige seconden voor ik met den grond in aanraking kwam.

Op het moment dat ik met de grond in aanraking kwam was ik weder bij volkomen bewustzijn, Ik bevond mij toen op een weiland in de nabijheid van Nieuwkoop Mijn parachute stond te bollen in de wind en na eenige oogenblikken was de wind zoo sterk, dat deze mij voort trok en na eenige tientallen meters te zijn opgetrokken, kwam ik voor een weilandsloot

Prompt werd ik hier doorheen getrokken en op het volgend stuk weiland neergesmaakt. Ook daar werd ik overheen gesleurd en door de volgende sloot heengehaald. Het daarop volgend stuk weiland wordt eveneens op de zelfde wijze afgelegd en nogmaals door een sloot getrokken, Hier bleef ik eenigen tijd steken en door bloedverlies zoo verzwakt, dat ik niet in staat was, zelfstandig naar boven te komen, hoewel ik hiertoe pogingen in het werk stelde.

Bij deze pogingen zag ik pas dat de huid van mijn handen was, vermoedelijk is dit gebeurd door verbranding omdat de huid opgekruld en opgestroopt was. Door een windstoot werd ik op een volgend weiland gegooid en op dit stuk weiland kon ik mij met zeer veel moeite ontdoen van mijn parachute.

Na om mij heen te hebben gekeken zag ik op p l m 20 m, een boerderij waar ik mij naar toe sleepte. Hierbij bleek dat ik aan mijn rechtervoet eveneens zeer ernstig verwond was zoodat het voortbewegen met een klapvoet plaatshad, daar mijn hakkepees min of meer geraakt was. Bij de boerderij geheel doornat aangekomen, kon ik mij met groote moeite in een auto sleepen, waarvan de bezitter het geheele ongeval had gevolgd. Hij heeft mij toen naar den dichtsbijzijnde arts gereden n.l. Dr Koert in Nieuwkoop.

Deze kundige arts heeft mij de eerste hulp verleend. Het bleek toen, dat ik tien schoten in mijn rechterbeen had, waarbij één zeer ernstige zoals boven reeds vermeld. De rechterarm was gebroken, gezicht en handen ernstig verbrand, scherven in linkerschouder en scherven in het achterhoofd, Na de verleende eerste hulp ben ik vervoerd naar het Diaconesseshuis te Leiden.

5. Ooggetuige

Ondertussen raast de D-21 naar beneden. Deze val eindigt uiteindelijk om 13.45 uur in een perceel grasland, Nieuwveenseweg 65a, Nieuwkoop. De gehele gebeurtenis wordt waargenomen door de heer Jac. Rosenboom, die op dat moment op dat betreffende land aan het werk is;

"Vanuit het zuidoosten kwamen twee vliegtuigen aangevlogen. De achterste had een dubbele staart. Ineens barstte er een luchtgevecht los. Ik heb de kar op zijn kant gezet en heb daaronder geschuild tegen de kogels. Ik zag vandaar uit een piloot uit zijn toestel springen, waarna dit toestel met een grote klap op een afstand van een paar honderd meter van mij of in de grond stortte. Het paard, dat voor mijn kar stond steigerde van de schrik. In het door het vliegtuig geslagen gat heeft het een aantal minuten enorm gebrand. Daarna was er weinig meer van het vliegtuig te zien. Wij hebben de Nederlandse militairen nog geholpen met het ruimen van wrakstukken. Het gat is daarna dichtgegooid. Nog altijd als ik langs deze plek kom moet ik aan deze gebeurtenis denken."

6. Ko Roos

De bewuste vlieger J. Roos was reserve sergeant-vlieger Jacobus "Ko" Roos. Hij is geboren te Leiden op 7 mei 1906, en heeft dus vlak voor de oorlog zijn 34ste verjaardag gevierd. Na het ongeval is hij vervoerd naar het Diaconessenhuis te Leiden. In September 1940 is hij overgebracht naar het Militair Hospitaal te Den Haag. Pas op 25 oktober 1942 werd Roos hier ontslagen met dank voor den aan land bewezen diensten. Later zou hij nog onderscheiden worden met de Bronzen Leeuw. Na de oorlog is Roos weer gaan vliegen en werd instructeur. Helaas is hij op 28 maart 1956 op Harskamp bij een helikopter ongeluk overleden.

De berging 12 juni 1993

Om 8.00 uur s ochtends vond de briefing met de groep van 15 medewerkers plaats. Er was zorggedragen voor een zeer strakke taakverdeling: Enkele mannen in het gat, enkele aan de bak van de graafmachine, enkele voor vervoer, enkele bij de wasplaats en enkele voor beveiliging. Na de installatie van de nodige pompen en dergelijke kon het graafwerk beginnen. De hiertoe aanwezige kraan werd bij deze berging wederom bediend door de zeer kundige Mart Schoehuis.

Na verwijdering van de toplaag van ongeveer 0.5 meter was al zeer goed een grondverstoring te zien: een ronde donkere plek van ongeveer 2.0 meter doorsnede. Alle nog aanwezige delen van het vliegtuig bleken zich op dit kleine gebied te bevinden, op een diepte van tussen de 1.0 en 4.0 meter.

Van de vleugels en de staart werd vrijwel niets meer teruggevonden. Deze zijn er bij de crash afgeslagen en zijn in de oorlog reeds geruimd. Dit, was zeer goed zichtbaar bij een houten vleugelligger die werd gevonden, waaraan is te zien, dat de vleugelresten die uit het gat staken in de oorlog zijn afgezaagd;



Kraanmachinist Mart Schoehuis in actie; Onder aan de foto (zie pijl) is nog net een stukje propeller van de D 21 zichtbaar.

de dikke, half verbrande, houten balk, vertoonde een duidelijke zaagsnede. Overigens werd wel één van de vier boordmitrailleurs gevonden, alsmede een kist munitie. Deze waren zeer aangetast en zijn meteen overgedragen aan de aanwezige wachtmeester der rijkspolitie.

Na de gevonden vleugelresten stuitte we op de cockpit. Een aanvankelijk onherkenbare massa metaal. Tijdens de berging echter bleek al hoe uniek sommige vondsten waren. Uiteindelijk is ongeveer alles dat bij de cockpit behoort gevonden, zoals de instrumentenpanelen, radio, gashendel, stoel, stuurknuppel, zijruitconstructie, windschermconstructie. Alles voorzien van interessante plaatjes, verf en opschriften. Ook de verband- c.q. reparatiedoos zag het daglicht. Hierin aanwezig waren een zaag, tang, verbandschaar, doosje veiligheidsspelden, rolletje tape en pakjes verband.

Onder de cockpit bevond zich vermoedelijk de motor. En inderdaad werd ook die gevonden! Deze was helaas zeer beschadigd. Van de acht cilinders zat er nog slechts één aan de motor vast. Van de zeven overigen hebben wij er vijf kunnen vinden. De carburateur en de oliekoeler zijn ook gevonden, zodat toch een redelijke reconstructie van de motor mogelijk zal zijn.

Na de vondst van de motor begon de spannende zoektocht naar de onvermijdelijke propeller. Deze werd inderdaad vrij spoedig gevonden. Dit is werkelijk een prachtstuk. Hiermee wordt de historie van de kist perfect getoond; zes kogelgaten "sieren" de propeller, alsmede een inslagkrater van een 20 mm. granaatje (zie enkele blz. hiervoor). De D-21 is overduidelijk zwaar onder vuur genomen door de Me-110's.

Om 14.00 uur reeds werd besloten de berging te beëindigen, aangezien alles was gevonden. De bergingsput, die door de bronbemaling nog keurig droog was, werd vakkundig gesloten. Na opruimen van de restanten en de bergingsuitrusting herinnerde nog slechts een onbegroeide plek aarde van 5 bij 5 meter aan de berging. Er kan worden gesproken van een zeer succesvolle dag.

Nasleep

Een hoogst merkwaardige ontdekking

Het begon al te dagen tijdens de berging zelf. Overal plaatjes met het nummer 229 i.p.v. 225. Op de dag na de berging werd meteen begonnen met de schoonmaakwerkzaamheden. En daarbij werd inderdaad ook de officiële registratie van de 229 aangetroffen (zie foto). Hierbij rijzen voor ons enorme vragen. Alle literatuur meldt namelijk dat de 229 reeds op 10 mei in de Hollandse IJssel stortte, waarbij vlieger Looijen omkwam. Het ziet er dus naar uit dat in de geschiedschrijving met betrekking tot de Nederlandse vliegtuigen, de vluchten en de registratie-nummers fouten zijn gemaakt (en het kan hierbij niet alleen gaan om een verwisseling van de 225 en de 229).

Het staat voor ons als een paal boven water dat wij wel het toestel van Roos hebben geborgen. Immers Roos zelf meldt bij Nieuwkoop te zijn neergekomen. Er zijn verder geen D21's in de omgeving neergekomen.

Wat echter ook duidelijk is gebleken, is dat Roos niet de 225 vloog. Wij zullen ons van-zelfsprekend gaan bezighouden met de andere D-21 "s, om te zien waar welke fouten zijn gemaakt. Een interessant aspect van deze berging! Wij houden U op de hoogte.