

4.
Ridderkerk
13 mei 1940

FOKKER T-V
Nr. 856

Berging okt. 2004

Start	:	13 mei 1940 om 05.19 uur
Neergestort	:	13 mei 1940 om 05.38 uur
Vliegtuig	:	Fokker
Type	:	T-V, tweemotorige bommenwerper
Registratie	:	c/n 5450, bouwjaar 1938
Luchtvaartafdeling	:	Bom.V.A. (Bombardeervliegtuigafdeling),2-I-1 LvR
Code	:	nr. 856, gebouwd in 1939
Basis	:	Schiphol
Neergestort	:	Ridderkerk, in de grienden van de Gorzen bij de Noord
Oorzaak	:	Neergeschoten door Duitse Messerschmitt Bf-109 E, Weisse 4 van 4./JG26, gevlogen door piloot Ob.Lt. Karl Ebbinghausen

De gehele bemanning van de Fokker T-V nr. 856 kwam om het leven en ligt begraven op begraafplaats Rusthof in Ridderkerk, waar ze op woensdag 15 mei 1940 ten grave zijn gedragen.

Res. 2e.Lt. wnr. B. Swagerman
Res. 1e Lt. Vl. W.F. Anceaux
Sgt. Adsp. Res.off. vl. O.W. Douwes Dekker
Sgt. Cap. Boordtel. C.A. Riemsdijk
Sold. Vlm. Luchtschutter J. Wijnstra

Doel: De Moerdijkbrug in Rotterdam. De Fokker '856' kreeg escorte van twee G-1 jagers. Op lage hoogte werd koers gezet naar Dordrecht waar de formatie naar de aanvalshoogte steeg van 1000 meter. De T-V was geladen met twee mijnbommen van 300 kg, richtte komend vanuit het noorden, op het einde van de brug en liet de eerste bom vallen, maar deze kwam 50 meter van de brug neer. De formatie maakte een scherpe draai naar links en kwam terug voor een tweede aanval. Ze werden onderschept door Duitse jagers maar de twee G-1's wisten de Duitsers op afstand te houden. De 856 wierp de tweede bom af, deze viel tegen een brugpijler maar ontplofte niet. In het hierop volgend luchtgevecht viel een Fokker G-1 als eerste slachtoffer te pletter bij Nieuw-Lekkerland waarna de Duitse Me-109's hun aandacht richten op de '856'. De andere G-1 wist te ontkomen en keerde terug op Schiphol.

Bij de beschieting raakte de 856 in brand en maakte een vreemde rol, waarna het op de 'buik' op de grond sloeg in de grienden. Een ooggetuige had eerder een bemanningslid uit de Fokker zien springen. Bij het wrak van de T-V werden vier lichamen aangetroffen en later een vijfde gevonden bij een tunneltje onder de weg.

Res. 2^e Lt.wnr. Ben Swagerman ontving postuum in 1946 de Militaire Willemsorde der Vierde klasse.

De gevonden wrakrestanten van de Fokker T-V nr. 856 markeren de laatste aanval van de Bombardeer Vliegtuigafdeling en tevens het einde van de Bom.Va.

Op 14 mei 1940 werd Rotterdam door de Duitse Luftwaffe gebombardeerd.

+++++

Uit Contrails, december 2004

Op zoek naar Fokker T-V “856”

door: Eric Casius

Op 1 juli 1939 werd officieel het Commando Luchtverdediging ingesteld. De reeds 26 jaar bestaande L.V.A. (Luchtvaart Afdeling) werd nu het Wapen der Militaire Luchtvaart. Hierdoor werd een 1^e, 2^e en 3^e Luchtvaartregiment ingesteld, waarvan 1 en 2 onmiddellijk operationeel werden. Onder het 1e Luchtvaartregiment bevindt zich de bombardeerafdeling ofwel BomVa met 9 Fokker T-V bommenwerpers met hun basis op vliegveld Schiphol. Na de inval van de Duitse legers op 10 mei 1940 zou één T-V een aantal van zeven oorlogsvluchten uitvoeren, waarvan de laatste op 13 mei 1940. De Fokker T-V nr. 856 met constructienummer 5451 werd neergehaald door Duitse Me 109's en stortte neer bij Ridderkerk. De dappere bemanning sneuvelde, waarmee op dat moment gelijktijdig de Bombardeerafdeling ophield te bestaan.

De historische feiten

Op maandag 13 mei 1940, 's-morgens om 05.19 uur startte de Fokker T-V nr. 856 met als bemanning: Res. 2e Luitenant waarnemer B.L. Swagerman, res. 1e Lt. Vlieger W.F. Anceaux, Sgt. Adsp. Off.Vlieger O.W. Douwes-Dekker, Sgt. Cap. boordtelegrafist C.A. van Riemsdijk en soldaat. vlm. luchtschutter J. Wijnstra, geladen met 2 bommen van 300 kg met een vertragingsonsteking, met als opdracht de verkeersbrug bij Moerdijk te bombarderen en hiermede de opmars van de Duitse legers vanuit Brabant te stoppen. Het is de laatste T-V van de BomVa die nog inzetbaar is, alle anderen zijn verloren gegaan en/of niet vliegwaardig meer. De Commandant van deze eenheid, Kapt. Wnr. J.C. Sissingh wijst eerst een andere gezagvoerder aan, maar 2e Lt. Ben Swagerman stapt moedig naar voren en meldt dat hij ongetrouwd is en wel in plaats van zijn gehuwde collega Lt. Gerard Ruygrok wil gaan op deze gevaarlijke missie.

Bovendien, zo zegt hij: “ben ik eergisteren al eerder neergeschoten en dat zal me wel niet twee keer in één week gebeuren”. (Het tragische lot zou later zijn ongelijk bewijzen).

Swagerman was twee dagen eerder al met de T-V nr. 855 neergeschoten en had bij Kijkduin 800 meter uit de kust een noodlanding in zee gemaakt. Daarbij was hij ongedeerd gebleven en had als enige de lange zwemtocht kunnen volbrengen naar het strand.

Swagerman had volgens de overlevering een sportief postuur en instelling en dat had hem toen zijn leven gered. Terug aan land was hij in zijn drijfnatte kleren naar het eindpunt van de tram gelopen op het Gevers Deynootplein in Scheveningen, waar hij op de eerste tram wachtte. Diverse omstanders keken hem verwonderd aan; een drijfnatte vlieger in haveloze restanten van een uniform. Men werd met de neus op de feiten gedrukt, het was oorlog, maar Nederland beseftte het nog maar nauwelijks. Met moeite komt hij via een omweg weer op Schiphol om zich present te melden bij zijn eenheid.

Maar dit is een nieuwe opdracht en zoals gezegd start de 856 van Schiphol, 's-morgens bij het eerste licht en krijgt begeleiding van 2 Fokker G-1 jagers (de nrs. 308 en 315), waarop ze Hubobé (huisje-boompje-beestje, dwz. zeer laag dus) richting Dordrecht vliegen. De ervaring van de eerste oorlogsdagen had uitgewezen, dat ze met deze manier van vliegen minder snel door de vijand ontdekt werden. Bij Dordrecht moesten ze gaan klimmen om op de bombardeerhoogte van 1000 meter te komen. Bij het aanvliegen op de Moerdijkbrug werd direct de eerste bom afgeworpen, welke ontplofte maar het doel miste. Daarop moest een bocht gedraaid worden, terug naar het noorden om opnieuw aan te vliegen voor de tweede bomaanval. Ondertussen waren ze ontdekt door een aantal Messerschmitt Bf 109's van

4./JG26 die de 856 probeerden aan te vallen. De Fokker G-1's kwamen tussen beiden en zo kreeg de 856 zijn kans de tweede 300kg. bom af te werpen, hetgeen ook lukte, maar deze kletterde tegen de pijler van de brug, maar ontplofte niet ! Ondertussen was één van de G-1 jagers, de 315, geraakt door kogels en stortte neer in Nieuw-Lekkerland.(1)

Hierna richtten de Duitse jagers hun aandacht op de overgebleven G-1 en de T-V, 856. De T-V werd al snel in brand geschoten. Soldaat/luchtschutter Wijnstra, die zich dapper had verdedigd met het machinegeweer, wordt het slachtoffer van de brandende romp. Mijn ooggetuige zegt gezien te hebben hoe het vliegtuig al brandend een rol om zijn lengte-as maakte en ziet één persoon zonder parachute uit het vliegtuig vallen. De andere G-1 (nr. 308, met 2e Lt. Vlieger Jhr. B. Sandberg en schutter Van den Breemer) ziet dat het hopeloos is en poogt te ontsnappen, hetgeen lukt en de G-1 landt kort voor 06.00 uur ongedeerd op Schiphol. De 856 is volledig ingesloten door enkele 109's en krijgt van twee kanten de volle laag. Vlieger Anceaux probeert nog een soort van noodlanding te maken (bewust of onbewust), want het toestel stort redelijk vlak op zijn buik in de griend bij Ridderkerk. Mogelijk was de vlieger al eerder geraakt, wat het maken van een rol om zijn lengte-as zou dit kunnen verklaren. In ieder geval ligt de 856 brandend in de griend, half in/bij het water. Twee bemanningsleden zijn nog in leven en proberen hun brandende kleren te doven door in het ondiepe water te rollen.

Een ooggetuige heeft bevestigd, dat direct na de crash van de 856 de Duitse Me 109's terug kwamen en het vliegtuig nogmaals beschoten. De machinegeweren en het boordkanon laten hun sporen achter, de inslagplekken worden gezien in de grond door de ooggetuige. Deze aanval maakt een abrupt einde aan het leven van alle bemanningsleden. Later worden de vier lichamen geborgen en op ladders het griend uitgedragen naar een schuur op de dijk, waar ze bedekt met lakens naast elkaar neergelegd worden. Het vijfde slachtoffer, dat eerder uit de 856 viel, wordt door ooggetuigen gevonden bij het tunneltje onder de weg, het Molengat. De gehele bemanning wordt op woensdag 15 mei 1940 begraven op begraafplaats Rusthof in Ridderkerk.

De Duitse Bf-109E piloot Oberleutnant Karl Ebbinghausen, 4./JG26 claimt de overwinning op zowel de Fokker T-V als de neergeschoten G-1 bij Nieuw-Lekkerland.(2)

Het vliegtuigwrak van de 856 wordt in die Meidagen een bezienswaardigheid en meerdere malen bezocht door souvenirjagers die van alles meenemen. Onze ooggetuige zag zelfs iemand weglopen met een zinken emmer vol met 20 mm kanonmunitie. Of het wrak daarna officieel is geruimd is niet bekend. In de 60-er jaren besluit de toenmalige landbouwer het stuk ijzer, waar hij steeds met zijn ploeg achter blijft haken, eens op te ruimen. Er wordt gegraven en dicht onder de oppervlakte blijkt de motor (een Bristol Pegasus XVI) te zitten. Met behulp van een tractor en een stevige ketting trekken ze de motor eruit. Deze wordt later opgehaald door een oud-ijzerhandelaar en de opbrengst wordt onder de aanwezigen verdeeld. Men had toen blijkbaar niet veel belangstelling voor dit stuk historie.

Het onderzoek

Als geregeld bibliotheekbezoeker vond ik op de plank een boekje met de titel "De strijd om de vergeten brug". Een verslag over de oorlogsdagen rond de brug over de rivier de Noord bij Ridderkerk. Eén foto hierin trok mijn speciale aandacht als 'vliegtuiggek', namelijk die van een gecrashte Fokker T-V die half in het water lag.

Eerlijk gezegd was er niet veel meer van over dan wat verwrongen buizen en hout, maar toch het was een T-V en wel de '856', die op 13 mei 1940 vroeg in de ochtend hier was neergeschoten. Dit gegeven intrigeerde mij zodanig, dat ik hierover het naadje van de kous wilde weten en ik startte mijn onderzoek. Ik wist niet precies hoe te beginnen daar ik een leek ben op dit gebied. Een (oog)getuige zou nog kunnen leven, dus leek mij het bejaardentehuis van Ridderkerk een goed startpunt.

Toen ik op een zonnige dag aldaar arriveerde en enkele oudere heren op een bankje aantrof, bleek één van hen mij al snel te kunnen vertellen waar het voormalige 'Veer van Vos' was geweest. Volgens de tekst in het boekje was de Fokker T-V vlak daarbij in de grienden van Oostdam gevallen, maar dat veer bestond al sinds de 40-er jaren niet meer. De griend (een getijdengebied met veel wilgenhout) bleek al sinds 1942 veranderd te zijn in cultuurgrond, maar dat wist ik toen nog niet. Ik heb heel wat tijd verspild met het zoeken op de verkeerde plekken. Steeds werd ik verwezen naar andere crashplaatsen in de omgeving, maar die waren allang onderzocht, zo werd mij verzekerd. Verder langs de Noord afzakkend en vragend kwam ik uiteindelijk terecht bij iemand die er iets meer van wist en me vertelde over het stuk land, dat vroeger griend was en nu niet meer. Hij verwees mij naar andere bewoners langs de dijk die meer informatie zouden kunnen geven.

Hier had ik eindelijk geluk en er kwamen drie kleine 4 x 6 cm fotootjes met kartelrand tevoorschijn van, u raadt het al, de gecrashte Fokker T-V. Achterop stond geschreven, dat het een Fokker G-1 was, maar dat deerde mij niet. De foto's waren op zich al een gelukje. Er bleek ook een boekje te zijn, dat in 1995 was uitgegeven door de 'Ridderkerkse Oudheidkamer', waarin het voorval ook vermeld werd inclusief één van de genoemde fotootjes.

Hierna heb ik alle instanties die mogelijk informatie konden geven benaderd, het gemeentehuis, het kadaster, het gemeentearchief. Ook heb ik bij alle bewoners wonend aan de Oostmolendijk aangebeld. Dat had ik eerder moeten doen want hieronder bleek een ooggetuige te wonen die het toestel op de bewuste fatale morgen had zien neerstorten. Hij kon mij uiteindelijk veel details vertellen en de precieze plaats aanwijzen. Dit bleek bijna midden in een slootje te zijn, dat in 1940 nog een meertje was midden in het getijdengebied (griend). In 1942 werd dit land gecultiveerd en omdijkt en voorzien van enkele slootjes.

De berging

Na in 2003 uitgezocht te hebben wie de huidige pachters van het genoemde land waren volgde de eerste poging tot onderzoek. Ik was al enige tijd voordien lid geworden van de Stichting CRASH uit Lisserbroek en heb hen om hulp gevraagd. Ik had zelf geen ervaring en geen metaaldetector. Met vereende krachten hebben wij toen in het voorjaar een potkachel opgegraven uit het weiland aan de 'verkeerde kant' van de sloot!! Toch was wel duidelijk geworden door de vele stukjes plexiglas etc, dat we "in de buurt" zaten van de crashlocatie. Op de juiste plek kon nog lange tijd niet gezocht worden i.v.m. het daar aanwezige groeiende gewas; rode kolen. Ik was zelfs bereid om voor m'n hele straat de rode kolen op te kopen, als ik maar aan de slag kon. Ik was zelfs op de veiling gaan vragen wat die dingen waard waren! Maar zo werkt dat in de praktijk niet en er moest geduld en beleid betracht worden. Mijn belangstelling was in de loop van het onderzoek steeds groter geworden en wel om diverse redenen. Het was de laatste aktie van de BomVa3 en tegelijkertijd, zo ongeveer, ook van de gehele Nederlandse strijdkrachten tegen de Duitsers. Het was Pinksteren. De volgende dag zou het hart van Rotterdam in vlammen opgaan. Hierdoor zijn acties zoals deze met de 856 enigszins in de vergetelheid geraakt. Het heroïsche optreden van Ben Swagerman en zijn laconieke instelling na zijn eerdere crash bij Kijkduin maakt op mij een diepe indruk. Terecht, mijns inziens, werd hem postuum de Militaire Willemsorde der Vierde Klasse toegekend. Zeker is dat vele jongens zich kranig gevoeld hebben en ons respect verdienen. Ik ben dan ook blij dat de stichting CRASH 1940-1945 ook deze mening toegedaan is en alle hulp en enthousiasme heeft geboden bij deze opgraving.

De tweede fase van het historisch veldonderzoek

Oktober 2004. We hebben toestemming van de landeigenaar om te gaan zoeken. Ik ga al een dag eerder en vind aan de oppervlakte een halve 20mm huls. Deze is half verteerd, maar nader onderzoek leert dat de kogel niet is afgevuurd omdat het slaghoedje niet is geperforeerd. De volgende dag worden een paar grote plekken gemarkeerd die gevonden zijn met behulp van de metaaldetector. Bij het graven op één van de plekken vinden we al snel diverse lege 7.9 mm hulzen. Een ervan is gedateerd 1930 !! (men was zuinig). De T-V heeft zich hevig verdedigd. Diverse stukjes T-V worden gevonden, hout, aluminium,

perspex en veel van de buisconstructie van de romp. Helaas is het veelal ernstig aangetast door corrosie en in zeer slechte staat. De buizen verbrokkelen als bladerdeeg in je handen. Maar er wordt ook een mooi stuk van de houtconstructie gevonden met nog een paar pulley's eraan, waar de besturingskabels doorheen liepen. Grote, dikke stukken hout (vleugelliger??) met restanten van even grote, lange bouten er doorheen. Daarna worden delen van het hoofdlandingsgestel gevonden en in de tweede verdachte plek een stuk vleugelflap met fairing van de achterkant van de motorgondel. Dit leidt steeds meer tot een betere plaatsbepaling van de gevonden onderdelen. Er worden weinig motoronderdelen gevonden; een tuimelaarhuisje van de klepbediening, enkele koelkleppen, bevestigingspunten van de motor van de vleugelrand. Misschien is de tweede motor toch al in de 40-er jaren geruimd? Jammer, want ik had graag zo'n Bristol-product uit de klei gehaald.

Na een moeizame start en veel geduld betracht te hebben, toch een bijzonder zinnige onderneming tot een goed eind gebracht. Mijn dank aan allen die van goede wil waren, om een stukje geschiedenis weer even in het licht te zetten. En, kom naar Lisserbroek en zie het zelf.

Toevoeging van CRASH

Ter ondersteuning van het verhaal en het onderzoek zijn door CRASH enkele historische details/ feiten toegevoegd.

1. Een eerder onderzoek naar deze G-1 nr. 315, piloot 2e Lt. Vlieger P.C. Schouten en staartschutter Sgt. H.P. Lindner is gedaan door CRASH i.s.m. de Fokker G-1 club. (Contraails editie juni 2001).

2. De geschiedenis van de Me 109 werknr. 1190 van Ebbinghausen werd in onze Contraails editie december 2000 uitvoerig beschreven. Het Duitse gevechtsvliegtuig 'overleefde' de oorlog en wordt heden ten dage gerestaureerd in Duxford, Engeland.

3. De Fokker T-V nr. 856 heeft zeven oorlogsvluchten uitgevoerd, de meeste van alle T-V's.

10 mei: - start 04.00 uur Schiphol, geland op Ruigenhoek;

10 mei: -start 07.00 uur Ruigenhoek, geland Ruigenhoek, bombardement op Ockenburg, hierna doorstart naar Schiphol;

10 mei: - start 12.15 uur Schiphol, 12.50 uur geland Schiphol, bombardement op Waalhaven;

11 mei: - start 10.10 uur Schiphol, 10.45 uur geland Schiphol, bombardement op Maasbrug;

11 mei: - start 13.02 uur Schiphol, 13.50 uur geland Schiphol; 2e bombardement op Maasbrug;

12 mei : - start 17.00 uur Schiphol, geland Schiphol, naar Wonsstelling Afsluitdijk, voortijdig teruggekeerd;

13 mei: - start 05.19 uur Schiphol, neergeschoten bij Ridderkerk, bombardement op Moerdijk brug