

19.

**Nieuwkoop/**

**Noorden**

**27 juli 1943**

## **MESSERSCHMITT 109G**

**Berging maart 2001**

---

Start :  
Neergestort : 27 juli 1943  
Vliegtuig : Messerschmitt  
Type : 109G  
Registratie : werknr. 15678  
Luchtvaartafdeling : Luftwaffe, III/JG 54  
Code : + Braune 7  
Basis : basis Schiphol  
Neergestort : in de Nieuwkoopse Plassen/prov. Z-H  
Oorzaak : neergeschoten om 20.05 uur door RAF 118 sq. Spitfire, piloot  
2/Lt. S.K. Liby

---

Bemanning : Oberleutnant Eugen-Ludwig Zweigart – uit vliegtuig  
gesprongen/gewond geraakt

---

Doel : missie onderschepping USAF-bommenwerperaantal op  
Schiphol

---

Uit Contrails juni 2001

De Duitse Luftwaffe had Schiphol omgetoverd tot een militair vliegveld. In de jaren dertig was het vliegveld de tweede in Europa, modern en uitgerust met verharde start- en landingsbanen. De bezetter had het vliegveld nodig omdat men in 1940, na de val van de Lage Landen, dacht grootschalig de aanval te openen op Engeland en daarbij waren vliegvelden dicht langs de kust een 'must'. De faciliteiten en uitbreiding door de Duitse bezetter op, aan en rond het vliegveld waren in die jaren van dien aard, dat Schiphol een vaste standplaats voor vele Duitse Luftwaffe eenheden is geweest. Van Ju 88 tot Do 217, Me 109 en Fw 190; vele typen verschenen op de 'Luftwaffe basis'.

In de eerste jaren van de oorlog werd het beeld op Schiphol voornamelijk bepaald door o.a. de Me Bf 110 Zerstörers van III/ZG 1, de Junkers 88 van III/KG 30 en Dorniers 217 van II/KG 2. Hoewel het zeer druk was rond de aanval van Duitsland op Engeland onder de codenaam Operatie Zeeleeuw en Schiphol in de eerste aanvalslinie lag aan de kust, werd verder in de oorlog steeds duidelijker dat de aanvalskracht van de Luftwaffe langzaam werd omgebogen naar een meer verdedigende rol. Nadat de RAF stap voor stap hun aanvallen op Duitse doelen opvoerden, zowel overdag als 's nachts, kwam de Luftwaffe in 1942 en 1943 op

Schiphol steeds meer in actie om ook de bommenwerpers van de Amerikaanse Achtste Luchtmacht te onderscheppen.

De Duitse radar- en radioinstallaties pikten de opstijgende vliegtuigen in Engeland al snel op en hierdoor waren de Duitse Me Bf 109's en FW 190's in staat om de aanvliegende bommenwerpers met hun escorte al boven de Noordzee aan te vallen. De Geallieerden constateerden toen dat 'Fliegerhorst Schiphol' een venijnige doorn in de zij was en deze moest met alle middelen worden uitgeschakeld, omdat de bommenwerpers en hun escorte dan relatief ongehinderd het eerste deel van hun missie konden volbrengen.

### **'Grünherz'**

In juli 1943 vonden de eerste krachtmetingen plaats tussen de jagers van de RAF en de Luftwaffe boven Schiphol, in een poging de vijand uit te schakelen.

In deze periode hadden de Duitse gevechtsvliegtuigen Me Bf 109 van het III/JG 54 'Grünherz' hun maand verblijf op de vliegbasis Deelen verruild voor Schiphol.

Deze veteranen van het Oostfront waren een geduchte tegenstander. Toch waren ze niet nieuw op Schiphol want tussen 21 oktober 1940 en 4 december 1940 verbleven ze hier al eerder. Ze maakten toen ook gebruik van de vliegvelden Katwijk, Haamstede en De Kooy.

Tegen het eind van de maand juli kwamen de bombardementsvluchten van de RAF op vliegveld Schiphol op gang. Tweemotorige North American B-25 Mitchells van RAF no. 180 Squadron deden op 25 juli 1943 een aanval onder dekking van Spitfires van het nr. 504 en nr. 611 squadron. Later die dag, tegen 20.00 uur, deden 12 Bostons nog een aanval waarbij de Spitfires ten noordwesten van Amsterdam in hevige luchtgevechten met de Me Bf 109's geraakten. De schade aan en op Schiphol was beperkt, maar de strijd om de Luftwaffebasis Schiphol was losgebarsten.

De Me Bf 109's van III/Jagdgeschwader 54 'Grünherz' stonden aan het begin van een hectische periode. Tussen 8 juli 1943 en 18 augustus 1943 was deze eenheid gestationeerd op Schiphol, onder hen de Luftwaffe-Experte Oberleutnant Eugen-Ludwig Zweigart. Geboren op 3 mei 1914 in Saargemund/ Lotharingen had hij tijdens de veldtocht tegen de Russen aan het Oostfront zijn sporen ruimschoots verdiend en daar veel van zijn 53 luchtoverwinningen behaald. Nu dachten de piloten in het Westen van Europa enigszins tot rust te komen, maar dat zou anders uitpakken. Na een paar weken van oefenvluchten, patrouilleren en bekend raken met de omgeving en het vliegveld werd het bittere ernst.

Op 27 juli 1943 was RAF Fighter Command al vroeg actief. Hawker Typhoons werden uitgestuurd voor scheepsverkenning, doch keerde al snel onverrichter zake terug. Om 11.45 uur verschenen acht Typhoon B's, elk voorzien van twee 500 ponds brisantbommen boven vliegveld Woensdrecht. Na de aanval, onder bescherming van door acht Typhoon F's werden treffers op de hangars geconstateerd. RAF Tactical Air Force gaf bevel voor een aanval op Schiphol. Dertien B-25 Mitchell bommenwerpers van het RAF no. 180 squadron stegen rond 19.30 uur op van hun basis Foulsham/Norfolk onder begeleiding van 72 RAF Spitfires van de no. 118, 332, 402, 416 en 611 squadron.

De Duitse radarinstallaties langs de Nederlandse kust vingenvroegtijdig signalen op van de op handen zijnde aanval. Op Schiphol werd het 'Fliegeralarm' gegeven; Oblt. Zweigart vertrok in zijn Me Bf 109 G-6, + Braune (Bruine) 7 van III/JG 54 met zijn 9e Staffel richting het westen, de vijand tegemoet.

Tussen 20.05 uur en 20.40 verschenen de Mitchells boven Schiphol en wierpen hun lading af. Diverse opstelplaatsen van de jagers werden beschadigd of vernield en ook ontstaat er veel glas -en dakschade aan enkele gebouwen.

Elf Spitfires van het no. 118 Squadron onder aanvoering van Squadronleader Freeborn hadden hun positie boven en iets links vliegend van de Mitchells. Op een hoogte van 4.000 meter was het zicht goed en helder, terwijl beneden de formatie een dikke sluierbewolking was, waar het zicht beperkt was tot 5 km. De Duitse 109's maakten spoedig contact met de vijand.

De luchtgevechten met de Spitfires zijn langdurig en kosten de Luftwaffe twee Me 109's. De Noorse piloot 2/Lt. S.K. Liby, ingedeeld bij het no. 118 squadron raakte in een heftig gevecht met de Luftwaffe-Experte Zweigart. Uiteindelijk na een luchtgevecht van ongeveer 20 minuten loopt de Me 109, +Braune 7 door de beschietingen met 20 mm. kanonnen van de Spitfire teveel schade op aan de romp, in de cockpit, koelsysteem en de motor.

Maar ook Zweigart raakte door dit luchtgevecht licht gewond, waarop hij besloot het toestel te verlaten. De Messerschmitt liet een dikke grijze rookpluim achter zich en stortte neer in de Nieuwkoopse Plassen nabij het buurtschap Noorden.

2/Lt. Liby claimt een luchtoverwinning op een Duitse Me 109, zonder te weten, dat hij een Duitse Aas had neergehaald. Zweigart kwam met zijn parachute veilig aan de grond.

De bommenwerpers en de escorte Spitfires keerden zonder verliezen terug op hun basis in Engeland.

## **Moerasvlakte**

Al vanaf de winter van 1994 heeft het 'mysterieuze' Duitse vliegtuig dat in de Nieuwkoopse Plassen, tussen Het Noordense Dorp en het Woerdense Verlaat was neergestort de gemoederen bezig gehouden. Wij slaagden er toen in over de stevige ijsvloer een eerste detectie uit te voeren en dankzij het 'harde water' lukte dat. Toch konden wij nog altijd niet de identiteit van het toestel vaststellen.

De informatie varieerde van Dornier 17 tot Junker 52 in de periode van mei 1940 tot juli 1943. Het bleek echter vooralsnog onmogelijk hier achter te komen, totdat onze medewerker Henk Wilson in zijn archieven enkele 'Verlustmeldungen' (Duitse Verlieslijsten) tegen kwam met de naamplaats Norden. Terwijl wij dieper in dit geval doken bleek het hier te gaan om een Me Bf109 neergestort bij Noorden. Het verschil zat hem slechts in één klinker; de O, en toen werden snel alle mysteries ontrafeld. De Nieuwkoopse Plassen, ontstaan door veenafgravingen, zijn een moeilijk begaanbaar gebied als het om de honderden kleine veen-eilandjes gaat. De smalle en brede doorvaarten maken dat elk stukje eiland op elkaar lijkt. Toch verborg het sompige moerasgebied een vliegtuig waar menig historicus de kriebels van zou krijgen. En dat gebeurde nu ook bij de medewerkers van CRASH.

Na een gedegen voorbereiding en juiste plaatsbepaling begon het werk om de zachte veenlaag enigszins stabiel te maken en grotendeels te verwijderen. Met boswachter en jachtopziener de heer J. Wansink als onze gids en de heer Henk Verweij als onze 'inside-man' binnen de gemeentegrenzen, gingen wij aan de slag. Onze metingen hadden al de aanwezigheid van een enorme berg metaal verraden, nu moesten wij proberen een deel van het wrak naar boven te krijgen om de juiste identiteit vast te stellen.

Het zou tevens een stap zijn in de richting van het laatste puzzelstuk van het mysterie dat in 1994 in onze gedachten was. Met enorm veel enthousiasme, inzet en volharding werd met veel praktische en kleinschalige hulpmiddelen een groot stuk vleugel met een flap na uren zwoegen boven water en veen gehesen. Eén van onze medewerkers, Ed IJsbrandy, kreeg al gauw de naam 'veenmonster' en terecht want zo zag hij er aan het eind van de dag ook uit. De teksten op het wrakdeel en het aantreffen van het productieplaatje van het toestel maakten alle inspanning goed.

Aan de binnenzijde troffen wij aan het Werknummer; 15678, Fabriek Wiener Neustadt, Afkomstig van een Messerschmitt Bf 109G.

Het éénpersoons gevechtsvliegtuig (soms als jager/bommenwerper) was voorzien van een Daimler Benz, omgekeerde in V 12 cylinder motor, type DB 605-1 van 1475 pk, met een topsnelheid van 690 km p.u., een klmsnelheid van 1219 meter. per minuut en een maximale vlieghoogte van 11.500 meter. Met de vaste brandstoftanks had de 109 een vliegbereik van ongeveer 700 km. De bewapening bestond uit een 30 mm Rheinmetall Borsig Mk 108 kanon of 20 mm Mauser MG 151 gemonteerd door een holle krukas van de motor. Twee op de motor gemonteerde machinegeweren MG 131 mm en twee MG 151 onder de vleugels.

Van origine was de fabricage door de Bayerische Flugzeugwerke, daarom dus Bf 109, maar later in 1938 hernoemd Messerschmitt AG. Onderdelen werden wijd verspreid in Duits bezet gebied geproduceerd en in licentie gebouwd door de Dornier Werke in Zwitserland en Hispano-Aviacion in Spanje. De G-typen hadden een gewicht van 3400 kg, spanwijdte van 9.92 meter, lengte 9.04 meter en hoogste punt 2.59 meter. De eerste vlucht van een Bf 109 -V-1 was in het begin van september 1935 en de productie van het B-type begin in mei 1937. Het G-type, ook bekend onder de bijnaam Gustav, kwam in productie vanaf mei 1942 en er werden er ruim 6000 van gebouwd.