

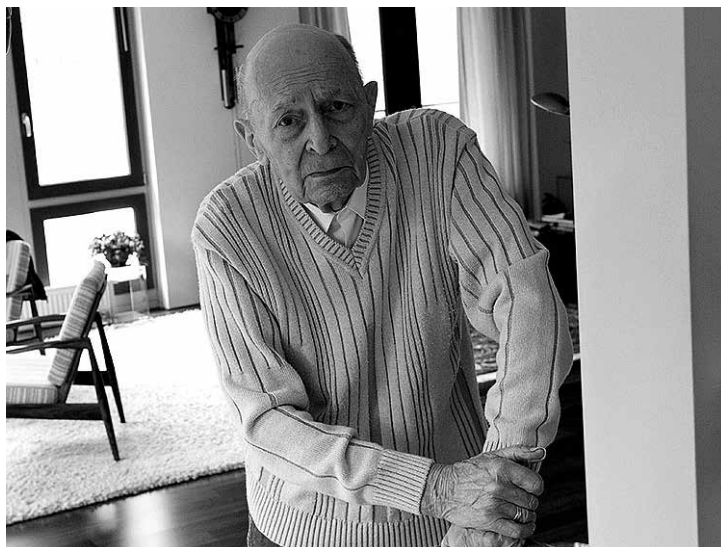
1. Boordschutter in mei 1940

Piet Lok maakte noodlanding na aanval bij de Grebbelinie

Oorlogsveteraan P.J. Lok kan er niet over uit: de jachtvliegtuigen op vliegveld Bergen stonden op een kluitje bij elkaar en vormden daardoor een gemakkelijk doelwit tijdens de Duitse aanval in mei 1940. 'Gemakzucht!' Toch kon een deel van de vliegtuigen nog deelnemen aan de gevechten. 'Boven de Grebbelinie moesten we erop letten dat we onze eigen soldaten niet raakten.'

Bijna 96 jaar is de veteraan uit het Gelderse Eerbeek als hij in 2012 vertelt wat hij 72 jaar eerder meemaakte als schutter aan boord van een Fokker G-1, een nieuw type jachtvliegtuig.

In 1936 was hij als dienstplichtige op Schiphol in oudere toestellen tot boordschutter opgeleid. Hij wijst naar zijn gezicht: 'Het waren open vliegtuigen. Aan het klapperen van de bril op mijn neus heb ik een litteken overgehouden.'



Veteraan
P.J. Lok.

Boven de Noordzee moest Lok richten op een met lucht gevulde zak die aan een lange kabel achter een ander vliegtuig hing. ‘Eerst schoten we van opzij. Toen dat van bovenaf moest, zei de commandant: “Pas op dat je geen vissersschip raakt.” Ik schoot een keer op de luchtzak en pal daarna zag ik een schip met een bruin zeiltje tevoorschijn komen. Van schrik heb ik de rest van de vlucht niets meer gedaan. Ik hoorde er echter niets van, dus kennelijk heb ik hem niet geraakt.’

Een gulden gevarengeld

Lok was blij toen in augustus 1939 de mobilisatie werd afgekondigd. ‘Ik was werkloos onderwijzer; nu kon ik weer aan de slag. Gevaar zag ik niet; ik dacht dat het net zo rustig zou verlopen als de mobilisatieperiode 1914-1918. Daarvan herinner ik me nog dat soldaten tijdens een mars bij ons op de boerderij, tussen Blokzijl en Vollenhove, schuilden voor de regen.

Vanaf de mobilisatie had ik weer bezigheid. Bij de luchtmacht verdiende je heel behoorlijk: naast je gewone inkomen als sergeant kreeg je een gulden per dag aan gevarengeld en 2,78 gulden per vlieg uur. Daar kon je aardig wat mee doen. Ter vergelijking: een pakje shag kostte een dubbeltje, vloeitjes drie cent.’

Helder releveert de hoogbejaarde veteraan – kort voor het interview werd zijn rijbewijs nog voor vijf jaar verlengd – zijn ervaringen bij het uitbreken van de oorlog, terwijl hij hier en daar een greep doet in de documentatie waarmee de tafel vol ligt.

‘De jachtvliegtuigenafdeling JaVA was na mijn diensttijd in vier afdelingen verdeeld. De vliegtuigen stonden niet meer alleen op Soesterberg, maar ook op Bergen en het Rotterdamse vliegveld Waalhaven. Ik wist te regelen dat ik naar Bergen mocht. Daar wilde ik graag naartoe, want daar stonden de nieuwe G-1’s: moderne, gesloten vliegtuigen met zware bewapening. Ik vond het een hele eer staartschutter in zo’n vliegtuig te mogen zijn. Later ben ik nog opgeleid tot telegrafist.’

Parachutesprong

Voor de oorlog voerden de Duitsers geregeld spionagevluchten boven Nederland uit. De Nederlandse luchtmacht kon er weinig tegenoverstellen, omdat alarmmeldingen vaak te laat binnenkwamen.

Een alarmvlucht op 5 januari 1940 staat Lok in het geheugen gegrift.



Zijn toestel kwam op 4000 meter hoogte in botsing met een ander Nederlands vliegtuig. De Fokker G-1 raakte zo beschadigd dat er voor Lok en piloot A. van Ulsen niets anders op zat dan eruit te springen. Tot ontsteltenis van Lok ging de nooduitgang eerst niet open. Slechts na hard rukken braken de koperen bevestigingsdraden. Maar de koepel viel niet, hoe hard Lok ook duwde en stompte. Toen kreeg hij een ingeving: het was een draaikoepel. Lok draaide, en na een kwartslag viel de koepel de diepte in, glinsterend in het zonlicht. Toen kon Lok zijn parachutesprong maken.

Beide bemanningsleden kwamen heelhuids op de bevroren grond terecht. Dat gebeurde bij het Noord-Hollandse Graft. Even verderop boorde hun G-1 zich in de grond. Vijftig jaar later is daar een bergingspoging ondernomen. Tevergeefs.

Onder vuur

‘In de vroege morgen van 10 mei 1940 schreeuwde een korporaal ons wakker met het bericht dat de lucht vol vliegtuigen zat’, vertelt Lok. De Duitsers vlogen over, maar wie dacht dat Engeland het doelwit was, kwam bedrogen uit. Ze keerden boven de Noordzee en vielen daarna West-Nederland aan.

‘De meeste vliegers waren nog binnen, maar ik stond met andere luchtschutters tussen onze vliegtuigen toen opeens drie Duitse bommenwerpers van boven de zee over de duinen heen kwamen. Ze vlogen eerst langs de oostkant van het veld en vielen ons toen vanuit het noorden aan met hun bommen en mitrailleurvuur.

We probeerden snel in de vliegtuigen te klimmen, maar dat had weinig zin, omdat we achteraan stonden. Bovendien kwam mijn vlieger niet opdagen.

Van de voorste rij lukte het één toestel om op te stijgen. Het tweede kreeg een schot door de motor en schoof voor het derde. Daarmee was de baan geblokkeerd en kon niemand meer weg. Door het bombardement dat volgde, werden de toestellen vernield of zwaar beschadigd. Dat was in die mate niet nodig geweest. De C-10's stonden wél verspreid en gecamoufleerd opgesteld. Die zijn niet aangevallen. Wij moesten startklaar blijven, maar dat betekent niet dat onze G-1's zo neergezet behoeften te zijn. Ze hadden best drie bij drie geparkeerd en gecamoufleerd kunnen worden.



Na de oorlog is het gedrag van onze commandant door een parlementaire commissie onderzocht. De bewering dat het veld te drassig geweest was om de G-1's verspreid neer te zetten, bleek niet waar te zijn.' Na de bommenwerpers volgde een aanval door jachtvliegtuigen. 'Enkele mannen vlogen dwars door een kanaal om zich in veiligheid te brengen. Ik verschool me tussen de koeien. Een kogel kwam naast me in de sloot terecht, waardoor het water opspatte.'

Bang was Lok naar eigen zeggen niet. Hij maakte zelfs foto's op een moment dat iedereen wegrende. Het zijn unieke opnamen. 'We mochten op de vliegvelden niet fotograferen, maar ik was niet de enige die het toch deed. Ik had altijd een camera bij me.'

Boordschutter Piet Lok fotografeerde zijn kameraden terwijl ze een veilig heenkomen zochten tijdens de Duitse aanval.

Op verkenning

'De volgende morgen beschikten we over slechts twee onbeschadigde toestellen', herinnert Lok zich. 'Die werden op een verkenningsvlucht gestuurd langs de waterlinie en het vliegveld Waalhaven. Ik kwam in een toestel terecht met een voor mij onbekend type mitrailleur. Daar

wist de vlieger raad op: “We gaan een stukje laag over het IJsselmeer vliegen, dan kun je even oefenen.”

Toen Lok een beetje vertrouwd geraakt was met het vuurwapen, vloog de piloot via Muiden richting Vianen. ‘De linie stond overal onder water, maar of het genoeg was? Vanaf Vianen ging het in één lange daalvlucht op Rotterdam af. Daar was het vliegveld 's nachts door de Engelsen gebombardeerd en wij moesten verkennen of de Duitsers er nog steeds konden landen. In plaats daarvan begonnen onze vliegers meteen op lage hoogte te schieten op de paar Duitse Junkers die daar stonden. Ik heb daar niet aan meegedaan: onze opdracht was om te verkennen. Ik gaf mijn ogen de kost en was daardoor de enige die kon rapporteren hoe de situatie er was. Ik zei dat er tussen de bomtrechters nog voldoende ruimte voor de Duitsers was om hun vliegtuigen aan de grond te zetten. Het Engelse bombardement was dus niet afdoende geweest.’

Grebbeinie

Op 12 mei vloog Lok naar de Grebbeinie, waar de Nederlandse troepen steeds meer in het nauw werden gedreven. ‘We moesten de Duitsers in een bosrand beschieten. Je dook dan naar beneden, de vlieger schoot, hij trok het vliegtuig op en daarna schoot ik vanuit de staart. Zo kon je bij elke duikvlucht twee beschietingen uitvoeren. Maar nu schoot hij alleen, want op het moment dat hij optrok, zaten we al boven de Nederlandse troepen.

Aan de Duitse kant zag ik zand omhoog spuiten. Dat moeten inslaan van de Nederlandse artillerie zijn geweest. Zelf werden we door de Duitsers hevig beschoten. Eén kogel vloog vlak voor me door het vliegtuig; een andere ging door de vleugel, dicht bij de cabine.

We hadden meer dan twintig treffers, ook in de benzinetank. Daarom zijn we op Soesterberg geland. Slechts een van de drie toestellen kon naar Schiphol terugvliegen. Wij gingen per auto die kant op. Onderweg werden we steeds aangehouden. Op onze vliegersuniformen hadden we geen enkel Nederlands herkenningsteken en we kenden ook het wachtwoord niet, dus het duurde soms een hele tijd voordat de Nederlandse agenten of militairen ons doorlieten.

In Amsterdam belandden we in een vuurgevecht. Op de Amstelveenseweg waren twee Nederlandse patrouilles per abuis op elkaar aan



In zijn vliegersuniform was Lok niet als Nederlands militair herkenbaar.

het schieten. Allemaal zenuwen. We vlogen de auto uit. Vanuit een portiek schoot opeens een Nederlandse politieagent op me. De kogel ging dwars door m'n hand: alle vier de middelhandsbeentjes waren geraakt. "Zijn jullie Hollanders?" riep de agent verbouwereerd toen we naar hem schreeuwden. Hij verbond mijn hand zelf.

Daarmee was de oorlog voor mij voorbij. In het Wilhelminagasthuis werd ik geholpen. Ik heb er een week of wat gelegen.'

Ondertussen moest Nederland de strijd staken, op de knieën gedwongen door het Duitse bombardement op de binnenstad van Rotterdam.

Aan het werk

‘Vanuit het ziekenhuis ging ik met de hand in het gips voor verder herstel naar de Wertheimstichting in Zeist’, zegt Lok. ‘Op 15 juli werd het leger opgeheven en werden we ondergebracht in de Opbouwdienst: helpen bij het opruimen van de aangelegde versperringen en versterkingen.

Mijn foto’s bleven bewaard, maar andere bezittingen uit mijn tijd bij de luchtmacht zijn verbrand: tijdens een razzia ruimden mijn ouders alles op wat aan mijn militaire periode herinnerde. Ik was zelf niet thuis, maar ze dachten dat die spullen mijn broer in gevaar zouden brengen.’ Van de luchtschutters van vliegveld Bergen was er één omgekomen tijdens de meidagen in 1940, zegt de veteraan uit Eerbeek. ‘Hij mocht eerst niet mee, want hij stond over te geven, waarschijnlijk van angst. Toen hij later hersteld was, ging hij met een ander toestel mee dan oorspronkelijk de bedoeling was. En juist dat vliegtuig is neergeschoten. Zowel de vlieger als de schutter overleefde het niet.’