

## Transcriptie van een vinyl opname van "Herrijzend Nederland" Interview Hollandsche Jongens.

Opgenomen in Philips studio Eindhoven op 31-1-1945. Deze opname ten bate van een uitzending van "Radio Oranje". Interview van L.M. Meijers.

(Noot: deze opname is ten dienste voor propaganda in oorlogstijd)

LM = dhr. Lourens Marinus Meijers.

I = interviewer.

I

Ja maar dat is allemaal veel te interessant om mij alleen te vertellen. Laten we hier in de studio gaan zitten, dan horen ze het allemaal. Zo en vertelt u het nog eens als u wilt. Hoe kwam u er eigenlijk toe, om in de mei dagen van 1940, naar Engeland te gaan?

LM

Na vijftiende mei 1940, die dinsdag middag na de rampzalige oorlogsdagen en de schok van de plotselinge overgave, liep ik in een van onze kustplaatsen nog een stelletje jongens tegen het lijf die al met even sippe gezichten rondliepen als ik, nu onze strijd al uit was en we hadden nog niet eens goed de kans gehad om wat te doen. Na kort beraad zijn wij toen met zijn negenen op ons eigen houtje met een motorreddingsboot die wij ergens....uh geleend hadden de zee op. Een van de lui die in Delft studeerde had zo'n beetje verstand van motoren. En zo kwamen wij inderdaad in Engeland aan. Mijn doel was om daar in dienst te treden en tegen de Duitsers te gaan vechten. Maar dat viel niet zo direct mee. Engelsen hadden namelijk een behoorlijke schrik te pakken van vijfde colonne en saboteurs, wat in die dagen ook wel te begrijpen was. Van Nederlandse zijde had men in Engeland nog niets kunnen organiseren. De moeilijkheid was dus wat nu? Hoe kan ik iets doen om aan de oorlog mee te helpen? Wel nadat ik eerst heel gastvrij bij een Engelse professor in huis was opgenomen en daarna iets minder gastvrij in een arrestanten lokaal, omdat zij ineens erg bang waren voor vijandelijke parachutisten en mij daar voor aanzagen, kwam ik op een boerderij terecht. Daar heb ik gedurende mei en juni gewerkt. Daarna zag ik kans om bij de koopvaardij te komen waarbij ik een reis heb meegemaakt als koksjongen. Vrij interessant niet zonder gevaren van torpedo's en vliegtuigaanvallen. Maar het was nodig. De schepen moesten er door komen. De koopvaardij was de slagader waar de oorlogvoering van Engeland van afhing. Mijn werk was dus van belang voor de oorlogvoering, hoewel ik voor dit baantje niet bepaald 5 jarige HBS nodig had.

Teruggekomen in Engeland wilde ik dus wel wat anders doen. Het was toen eind augustus, begin september. De luchtoorlog boven Engeland was in volle gang. Toen op de 7<sup>e</sup> september kregen wij ook in Londen onze eerste portie en dat zal ik nooit vergeten. Ik ben toen erg kwaad geworden. Maar was ook volkomen onmachtig om maar iets te doen tegen de moffen, die hoog in de lucht zaten. Toen heb ik de Engelse jachtvliegtuigen in actie gezien. Tegen volkomen overmacht kozen een betrekkelijk klein aantal jagers het luchtruim. Zij sloegen de Duitsers af en dreven ze op de vlucht met de staart tussen de benen. Zo ging het verder elke dag tot eindelijk na een maand een mof en anderhalve Italiaan zich niet meer bij daglicht boven de Engelse eilanden durfde te vertonen. Dat was dus een methode om bij de Duitsers te komen; vlieger worden. Mijn kans kwam toen ik na een paar maanden bij pas gevormde Nederlandse leger was. Er werd gevraagd om Nederlandse vrijwilligers die in de RAF wilden gaan om opgeleid te worden als vlieger of navigator, enzovoort. En zo kwam ik dus bij de Royal Air Forces.

I

Ja, en hoe ging het nu eigenlijk eh met uw opleiding.

LM

Onze opleiding was geheel in het Engels en door de normale Engelse instructeurs. Wij waren gelukkig omdat onze schoolopleiding in Nederland vrij grondig was geweest en we dus alles gemakkelijk konden volgen. Wij werden ook niet afzonderlijk behandeld maar ingedeeld tussen Engelse jongens die allemaal hetzelfde doel voor ogen hadden. Als vrijwilligers hadden ook zij voor de tijd van de oorlog hun families verlaten en hun studie of werk in de steek gelaten om de oorlog te kunnen winnen. En wel zo goed en gauw mogelijk. Wij moesten allemaal precies hetzelfde werk doen, we kregen dezelfde rang nl. Luchtsoldaat en dezelfde betaling van ongeveer vijftig cent per dag. In juni 1941 begonnen wij met elementaire vliegtraining. Eind juli met de gewone vliegtraining en half oktober kregen wij het vliegbrevet. Na zeventig totale vlieguren instructie en solo kregen wij een echt eenpersoons jachtvliegtuig. Tegenwoordig duurt het wel iets langer voordat ze de mensen op een snelle moderne jager sturen. En ik moet zeggen dat dit wel heel wat beter is. Ik was zelf tenminste erg

verbouwereerd op mijn eerste solovlucht en alles was meer geluk dan wijsheid toen ik weer veilig op moeder aarde stilstond.

I

Ja dat kan ik mij voorstellen. Maar was u toen eigenlijk helemaal klaar om als jachtvlieger eh gevechtsvluchten te gaan doen.

LM

Oh nee, eerst moest ik nog naar een school om het vliegtuig te leren kennen waarmee ik tegen de vijand moest gaan vechten en om speciale gevechtstactiek te leren. Daarna werd ik pas geplaatst in een gevechtseenheid een zogenaamd Squadron.

I

Was dit een speciaal Hollands Squadron of een Engels?

LM

Ik werd met nog een andere Nederlander als sergeant piloot geplaatst in een zeer bekend Squadron. Deze eenheid had gedurende de luchtslag om Engeland geweldige successen behaald. De commandant was 21 jaar en had de rang van Majoor. Die had al 28 vijandelijke toestellen vernietigd en bovendien nog heel wat andere beschadigd of aangeschoten. De piloten waren van zowat alle geallieerde nationaliteiten, een ware volkenbond. De geest onder hen was uitstekend. Iedereen was gelijk en werd als zodanig beschouwd. Alleen ervaring gold.

I

En toen ging het er dus op af.

LM

Ja, nu klinkt het wel heel aardig in het nieuws als er weer zoveel Duitsers zijn afgeschoten. Maar het is niet zo eenvoudig als het klinkt. Het Squadron moet samenwerken, alle 12 machines. Je moet op elkaar kunnen vertrouwen want de mogelijkheid bestaat altijd dat je zelf ook aangevallen en beschoten kunt worden. Samenwerken en elkaar dekken is het beginsel. Met mijn vliegervaring viel dat niet mee. Op mijn tweede gevechtsvlucht vielen wij als een onderdeel van ongeveer 500 jagers uit. Door een foute manoeuvre van mijzelf werd ik gescheiden van mijn Squadron formatie. Wij waren toen vlak bij Boulogne op ongeveer 7000 mtr. Een honderdtal of meer vloog nog hoog boven ons in de lucht. We komen op mijn eentje bij de Franse kust, ver in de verte 500 Spitjes. Om daaruit die 11 terug te vinden waar ik bij hoorde leek mij vrij hopeloos. Om daar te blijven waar ik was, leek mij hoogst ongezond. Dus terug naar huis. Halverwege het kanaal zag ik vier kisten achter elkaar vliegen. Wat min of meer op onze formatie leek. Ik erop af. Mijn verbazing was wel erg groot toen ik zag dat er zwarte kruisen op stonden. Goede raad was duur. Het waren Duitse Focke Wulff's 190'ers waarvan we wel van gehoord hadden maar van de kwaliteit van wat betreft vliegen, snelheid en bewapening wisten we nog niet veel af. Enfin het was een toestand waar iets aan gedaan moest worden en snel. Niemand bij mij om mij raad te geven. Opeens schoot mij te binnen; de enige manier om ze van je lijf te houden is om er op te schieten en aan te vallen. De moffen waren al akelig dichtbij en hadden mij nu ook in de gaten gekregen. Dus druk ik op mijn vuurknop die twee 20mm kanonnen in beweging zet tegelijk met vier machinegeweren. Dat was voor mij de eerste keer dat ik op een lucht doel schoot. Ik ben maar blijven schieten op alle vier, die nog netjes achter elkander vlogen. Of ik ze geraakt heb weet ik niet. Ik ben niet blijven kijken. Waarheen ze verdwenen weet ik nog niet. Enfin ik ben toen zelf ook maar pijlsnel naar huis gegaan.

I

Dat kan ik mij voorstellen, maar zo langzamerhand kwam je er toch zeker wel beter in niet?

LM

Dat ging best. Na vijf maanden bij deze eenheid geweest te zijn, ben ik geplaatst als instructeur bij een gevechtstrainingsschool.

I

Maar nu bent u toch in een geheel Nederlands Squadron? Daar hebt u zeker toch ook wel het een en ander beleefd?

LM

Ja, weer twaalf maanden later kwam ik bij het Nederlandse jachtescadrille, waar ik nu nog steeds bij ben. Daar hebben we zeer afwisselend werk gedaan. Onze eerste gevechtsvluchten waren voornamelijk het escorteren van middelzware bommenwerpers, die vliegende bomstartplaatsen stuk gooiden. Over dit nieuwe wapen was toen nog wel nog niets gepubliceerd, maar wij wisten er toch dankzij verkenningsvluchten en inlichtingendienst allang iets van. En door die bombardementen is het in gebruik nemen ervan aanzienlijk vertraagd. Nadat we daarna met een nieuw type jachtvliegtuig waren uitgerust, werden we ingezet om de invasievloot die samengebracht werd aan de Engelse zuidkust te beschermen, tegen hoge fotografische verkenningen door de mof. Om hun hierdoor de kans te ontnemen om door tegenmaatregelen te treffen. Waarmee de invasie een vrij grote verrassing voor de Duitsers was, is aan die Squadrons te danken die er aan deel genomen hebben. In het gebied dat ons ter bescherming was toegewezen, is tenminste geen enkel Duits toestel door gedrongen. Toen de invasie eenmaal succesvol aan het verlopen was en wij nog steeds de vloot tegen luchtverkenningen moesten dekken kregen we op een goeie dag ineens het bevel een paar duizend meter lager te gaan vliegen omdat de eerste vliegende bom boven Engeland verscheen. Omdat wij de snelste jachtvliegtuigen hadden kregen wij als taak ze op te vangen achterna te vliegen en onschadelijk te maken. Van de eerste drie die wij zagen schoten wij prompt al twee neer. Toen werd een heel nieuw verdedigings stelsel georganiseerd wat je echt op zijn Engels het beste met een voetbal elftal kan vergelijken. De voorhoede van de snelste jagers voor de kust. Sterke luchtafweer batterijen als half backs. Twee kleinere groepen jagers als backs. Tenslotte kabelballons als keeper. Dat wij met ons Squadron nu eens als voorhoede dan weer als backs vrij aardig ons werk gedaan hebben blijkt uit het feit dat wij in een paar maanden ruim 120 van die vliegende ondingen hebben afgeschoten. Daarna kregen wij als taak de transportmiddelen van het terugtrekkende Duitse leger te vernietigen.

I

Tussen twee haakjes hebben jullie dan ook meegewerkt aan de luchtinvasie hier in Holland in september?

LM

Ja wis en zeker zijn wij daar bij geweest. De zeventiende september werden wij des ochtends opgeroepen voor een zeer bijzondere gevechtsvlucht. Wij moesten als eerste escorterend Squadron de transportvliegtuigen en de gliders binnenbrengen die van alle vliegvelden in Engeland opstegen en zich tot een geweldige luchtvloot dwingt om de luchttroepen en parachutisten naar hun plaats van bestemmingen bij Eindhoven, Nijmegen en Arnhem te brengen. Werkelijk het was een fantastisch gezicht om bij de Zeeuwse eilanden de imposante optocht op de seconde af op tijd te zien aankomen. Wij brachten ze laag over Zeeland en Brabant. Zelden heb ik mij zo prettig gevoeld als dat uur boven Nederland. We konden de bevolking op de grond overal verbaasd en overdonderd zien opkijken en later wild enthousiast zien zwaaien en door elkaar hollen.

I

En nu is uw Squadron toch zeker nog steeds actief bezig?

LM

Nou en of. We hebben het nog altijd erg druk. Bovendien hebben we de mogelijkheid om duikbommen werpen nog bij onze bezigheden gevoegd. Het jachtvliegtuig is dus om zo te zeggen een manusje van alles geworden, wat veel variatie oplevert. Het is hard werken en met spanning en wat veel van je uithoudingsvermogen en je zenuwen vergt. Toch blijft het voor ons nog altijd even aantrekkelijk.

I

En wat denkt u nu eigenlijk van de toekomst? Zal er na de oorlog voor de mensen die nu bij de luchtmacht zijn ook mogelijkheid bestaan soortgelijk werk te gaan doen?

LM

Al zullen de meesten zo gauw mogelijk willen proberen hun studie of hun werk waar zij oorspronkelijk voor bekwaam waren willen op nemen, zullen er toch velen zijn die de kans willen krijgen om bij de burgerluchtvaart te komen niet alleen als piloot maar ook als telegrafist, mecanicien, grond testpiloot en zo meer. Maar in de militaire luchtvaart zit ook toekomst. Met het oog op de nationale zowel als van internationale dienstluchtmacht waar natuurlijk velen een plaats zullen krijgen. Aan die toekomst zijn wij overigens nog niet toe. De oorlog is nog lang niet afgelopen. Hier in Europa zal het de eerst komende weken nog flink heet toegaan. En dan is er nog de taak om de bevrijding van Indië te volvoeren. Zolang daar nog Nederlanders en Indonesiërs leven onder Japanse tirannie is het werk

van een Hollandse jongen in deze oorlog nog niet af gelopen. Maar nu moet ik weg want er is vanavond nog het een en ander te doen. Dus moet ik als een haas met de jeep er weer van door.

I

Ja nou, dan hartelijk bedankt voor het gezellige praatje, goede reis zal ik dan maar zeggen en de beste wensen voor je zelf en voor alle Hollandse jongens bij de RAF.

LM

Ik dank u wel.