

Fokker D.21

Fokkers laatste eenmotorige jager



Finland was de grootste gebruiker van de Fokker D.21 en produceerde in 1940 een eigen uitvoering met de Twin Wasp Junior-motor. Het Finse nationaliteitsteken was sinds 1918 een blauwe swastika in een witte cirkel en dit had niets te maken met het gebruik van het hakenkruis door de nazi's. De FR-140 vliegt hier boven het Onegameer.

(Collectie Kari Stenman)

The largest user of the Fokker D.21, Finland produced a Twin Wasp Junior-powered variant in 1940. The Finnish nationality marking, a blue swastika in a white circle, dated back to 1918 and had nothing to do with the adoption of the swastika by the Nazis. FR-140 is seen flying over Lake Onega.

Fokker D.21

Fokkers laatste eenmotorige jager

Peter de Jong

Lanasta



Geen originele, maar wel een echte D.21: de schitterende replica gebouwd door Jack van Egmond.

(Berend Jan Floor)

Not an original, but a true D.21 nevertheless: the gorgeous replica built by Jack van Egmond.

Omslag: Het olieverfschilderij van Bert Olsder toont de 216 tijdens een vlucht boven Nederland. Er zijn weinig foto's van deze D.21, die in mei 1940 werd gevlogen door sergeant Guus Kiel.

Cover: Bert Olsder's oil painting shows 216 in flight over Holland. Few photos exist of this D.21 airframe, which was flown by Sgt Guus Kiel in May 1940.

ISBN: 978-90-8616-099-0

NUGI: 465

1e druk, januari 2012

2e druk, juli 2024

© Copyright 2024

Walburg Pers / Lanasta

Vormgeving: Jantinus Mulder

Fotobewerking: Dick de Vries

www.walburgpers.nl/lanasta

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar worden gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced, stored in a database or retrieval system or published in any form or way, electronically, mechanical, by print, photoprint, microfilm or any other means without prior written permission from the publisher. (Dutch text is also legally relevant in every case or event.)

All correspondence regarding copyrights, translation or any other matter can be directed to: Walburg Pers / Lanasta, Nieuwe Prinsengracht 89, 1018 VR Amsterdam

Inhoud

| | | |
|-----------|--|----|
| 11 | Hoofdstuk 1 – Het toneel en de spelers | |
| | - Fokker-jagers | 15 |
| | - Indië | 17 |
| 19 | Hoofdstuk 2 – De eisen van 1934 | |
| | - Beweegbare bewapening | 20 |
| | - Een rondje langs de velden | 22 |
| 25 | Hoofdstuk 3 – De D.21 ziet het daglicht | |
| | - Constructie | 31 |
| | - Eerste vlucht | 34 |
| 37 | Hoofdstuk 4 – Door het oog van de naald | |
| | - Tolvlucht | 40 |
| | - Er gloort hoop | 43 |
| 47 | Hoofdstuk 5 – De boer op | |
| | - De oogst van 1937 | 51 |
| | - De tweede D.21 | 54 |
| 56 | Hoofdstuk 6 – In productie | |
| | - De E-vleugel | 64 |
| | - Hoogterecord | 70 |
| 73 | Hoofdstuk 7 – Indië en Spanje | |
| | - Het lot van een prototype | 75 |
| | - De Spaanse transactie | 77 |
| 81 | Hoofdstuk 8 – Ontwikkelingsplannen | |
| | - De D.22 | 82 |
| | - Keuzes | 84 |

| | | |
|------------|---|-----|
| 87 | Hoofdstuk 9 – Nederland 1938–1939 | |
| | - Kinderziekten | 91 |
| | - Oorlog in Europa | 94 |
| | - De 1e JaVA naar het noorden | 96 |
| 98 | Hoofdstuk 10 – Vliegen met de D.21 | |
| | - Een vlucht met Van Overvest | 99 |
| 109 | Hoofdstuk 11 – Finland 1937–1939 | |
| | - Tactische doctrine | 111 |
| | - Licentiebouw | 113 |
| | - Crisis | 116 |
| 118 | Hoofdstuk 12 – De Winteroorlog | |
| | - Ongehoorde successen | 120 |
| | - De strijd verhardt | 126 |
| 131 | Hoofdstuk 13 – Denemarken | |
| | - In gebruik | 135 |
| | - Operatie Weserübung | 137 |



Een splinternieuwe D.21 op Schiphol in 1938. (Archief Thijs Postma)

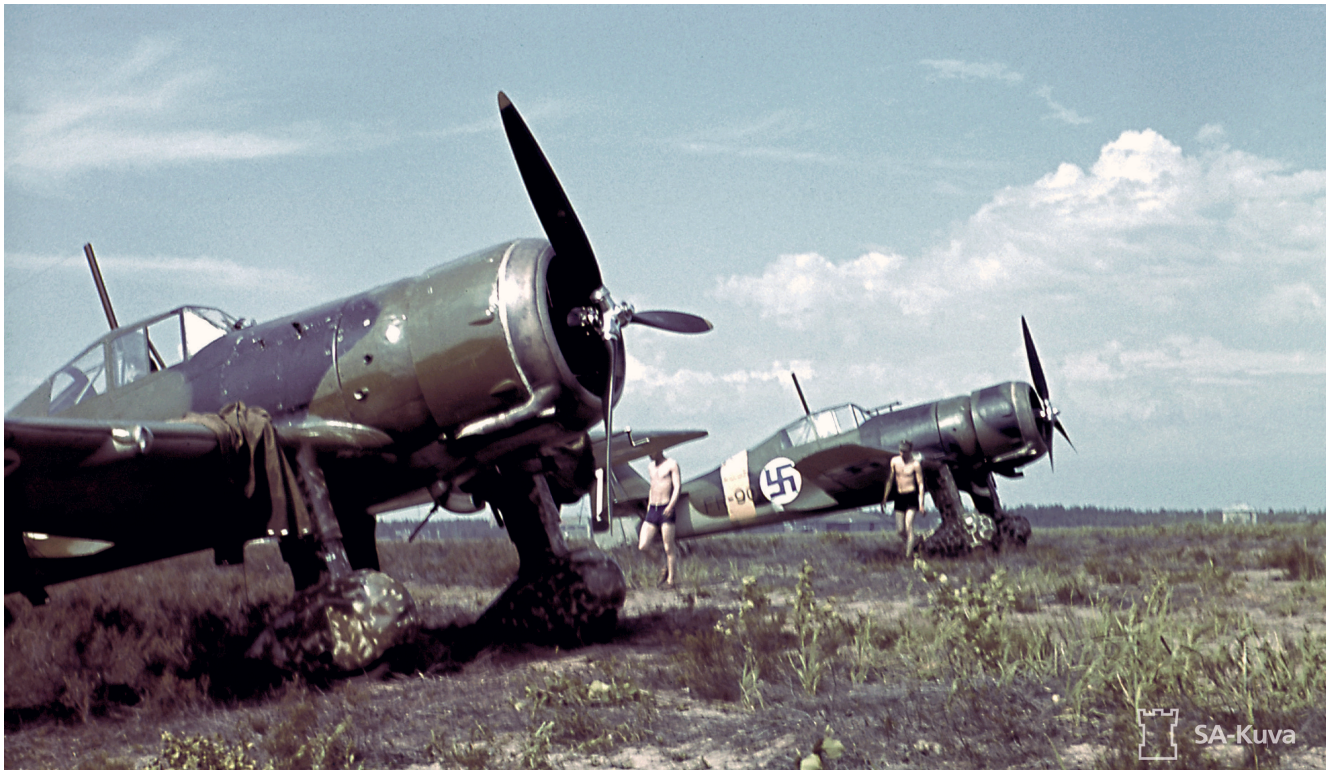
A brand new D.21 at Schiphol airport in 1938.

| | | |
|------------|--|-----|
| 143 | Hoofdstuk 14 – Nederland 1939–1940 | |
| | - Het novemberalarm | 145 |
| | - Verbeteringen | 151 |
| | - De strenge winter van 1940 | 154 |
| 159 | Hoofdstuk 15 – De tiende mei | |
| | - Ypenburg | 160 |
| | - Schiphol | 166 |
| | - De Kooy | 169 |
| 175 | Hoofdstuk 16 – Basis Buiksloot | |
| 185 | Hoofdstuk 17 – Duitsland | |
| | - Rechlin en de FLS | 187 |
| | - Doelslepers uit Denemarken | 189 |
| 193 | Hoofdstuk 18 – Finland 1940–1941 | |
| | - De Wasp-D.21 vliegt | 196 |
| | - Verstevingingen | 197 |
| 205 | Hoofdstuk 19 – De Vervolgoorlog | |
| | - De Karelsche Landengte | 208 |
| | - De Finse Golf | 207 |
| | - Olonets-Karelië | 209 |
| | - Het noorden: LLv 10 | 214 |
| | - Het noorden: LLv 14 | 216 |
| 217 | Hoofdstuk 20 – Het eind van het verhaal | |
| | - Kopieën en relikwieën | 221 |
| | - De D.21 weer de lucht in | 225 |
| 233 | Bijlagen | |
| | - Technische gegevens | 233 |
| | - Productielijst | 234 |
| | - Summary | 243 |
| 239 | Index | |
| | - Bronnen | 248 |

Fokker D.21

In de vijfdaagse strijd van het Nederlandse leger in mei 1940 was de D.21 een van de belangrijkste vliegtuigtypen. De replica PH-XXI wordt hier bewaakt in 2023. (Cristian Schrik)

In its five-day May 1940 war, the D.21 was one of the principal aircraft of the Dutch army. The replica PH-XXI is guarded here by reenactment soldiers in 2023.



De Finse D.21's speelden een hoofdrol in de Winteroorlog van 1939-40 en vochten daarna nog drie jaar tegen de Russen. Deze kleurenopname werd gemaakt op 9 juli 1941, aan het begin van de Vervolgoorlog, door de latere filmregisseur Erik Blomberg. (SA-Kuva)

The Finnish D.21s played a main part in the 1939-40 Winter War, and then fought the Russians for another three years. This colour photo was taken early in the Continuation War, on 9 July 1941, by Erik Blomberg, later film director.

Inleiding en dankwoord

De Fokker D.21 was niet een van de grote jachtvliegtuigen van de Tweede Wereldoorlog, maar voor drie kleine neutrale landen was dit toestel de talrijkste jager toen zij door Duitsland en de Sovjet-Unie werden aangevallen in 1939 en 1940. Daarmee is de D.21 numeriek en historisch het belangrijkste Nederlandse vliegtuig uit die cruciale periode: belangrijker dan de beroemde Fokker G.1, de opvallende tweemotorige jager die uiteindelijk alleen in Nederland in gebruik is geweest, en die het in de meidagen van 1940 niet beter heeft gedaan dan de minder mankracht en middelen eisende D.21. In Finse dienst schopte de D.21 het zelfs tot een voetnoot in de wereldgeschiedenis, om vervolgens als een oude frontsoldaat tot 1944 door te vechten in een uitzichtloze oorlog in de bossen van Oost-Karelië.

De D.21 is dus een niet onbelangrijk vliegtuig, maar een boekenplank vol is er over deze Fokker bepaald niet geschreven. Verdienstelijke kleinere uitgaven behandelen de Nederlandse en Finse D.21's, maar voor een totaalbeeld moest de Nederlandse lezer teruggrijpen naar een deeltje uit de Nederlandse Vliegtuigencyclopedie van Hugo Hooftman, ondertussen sterk achterhaald in tekst en beeld.

In 2005 verscheen mijn Franstalige boek over de D.21, uitgegeven en vertaald door Michel Ledet. Tot mijn teleurstelling was er toen geen uitgever te porren voor een Nederlandstalige uitgave. Gelukkig durfde Jantinus Mulder het in 2012 aan om een compleet herzien, prachtig vormgegeven boek uit te brengen, met tal van nieuwe feiten, foto's en tekeningen, en daarvan ligt voor u de tweede, gewijzigde druk. Er zijn weer betere foto's beschikbaar gekomen en een aantal onjuistheden en halve waarheden heb ik verbeterd, in het bijzonder met betrekking tot de luchtgevechten in de meidagen van 1940. De belangrijkste aanvulling is natuurlijk de 148e Fokker D.21, de magistrale vliegende replica die in 2022 zijn eerste vlucht maakte en uiteraard in deze editie wordt behandeld.

Het bronnenonderzoek naar de D.21 is in hoofdzaak niet door mijzelf gedaan: ik heb gebruikgemaakt van het jarenlange werk van een tweetal vooraanstaande luchtvaarthistorici, zonder wie dit boek geen schim zou zijn van hetgeen nu voor u ligt.

Frits Gerdessen is een groot kenner van de vooroorlogse Nederlandse militaire luchtvaart en de militaire vliegtuigtypen van Fokker. Ontelbaar zijn de uren die hij doorbracht in archieven in binnen- en bui-

tenland, en van grote waarde zijn ook de gesprekken en de correspondentie die hij voerde met vliegers en andere betrokkenen van wie de meesten niet meer onder ons zijn. Frits' beroep is constructeur-tekenaar en talloze oude ontwerptekeningen van Fokker zijn door hem gereconstrueerd.

Kari Stenman is een vooraanstaand publicist op het gebied van de Finse militaire luchtvaart tussen 1918 en 1945. De Finse strijd in de lucht in de Tweede Wereldoorlog is door Kari en zijn compagnon Kalevi Keskinen in talloze publicaties tot in detail beschreven. Ook bezit hij een beeldarchief van meer dan 10.000 foto's, en een aantal schitterende, nooit eerder gepubliceerde opnamen is door Kari voor dit boek beschikbaar gesteld.

Thijs Postma, mijn vriend, is luchtvaartpublicist en illustrator. Ook hij verdient een bijzonder woord van dank. Mijn belangstelling voor de luchtvaartgeschiedenis is in niet geringe mate aan zijn werk te danken, en hij was het die me de suggestie aan de hand deed om een manuscript over de D.21 te schrijven. Ik mocht putten uit zijn luchtvaartarchief van meer dan 100.000 afbeeldingen, waarbij veel beschadigde en stoffige foto's door Thijs in hun oude luister zijn hersteld.

Fokker D.21

Veel meer mensen en instellingen leverden grotere en kleinere bijdragen aan dit boek. De meeste namen verschijnen in het kader hieronder, maar nog enkelen wil ik in het bijzonder noemen. Onderzoeker **Pieter Hooijmans** verschafte me nieuwe gegevens en inzichten over de luchtgevechten in mei 1940. Replicabouwer **Orla Kragh Jensen** in Denemarken en publicist **Arraez Cerda** in Spanje leverden beiden nieuwe gegevens over de D.21 in hun land. En **Tom Schatzki** in de Verenigde Staten vertelde mij het levensverhaal van zijn vader, de ontwerper van de D.21, Erich Schatzki.

*Peter de Jong
Amsterdam, maart 2024*

Dank gaat uit naar:

- Werner Bittner/Lufthansa
- Romain Détrouyat
- Allert Goossens
- Helge Gras
- Jan Grisnich
- Harm Hazewinkel
- Jan van den Heuvel †
- Edwin Hoogstraten
- Ger van Huizen †
- Torben Jørgensen/Dansk Flyvehistorisk Forening
- Guus Kiel †
- Arjan van de Logt
- Paul Moreu
- Militaire Luchtvaart Museum
- Hendrik Jan van Overvest
- Gerard Ravesteijn
- Niels Skousen Kristensen
- Lars Sjøe/Royal Danish Air Force
- Roger Soupart
- Stichting Crash
- Dirk-Jan Rozema/Stichting Historisch Museum NLR
- Hans Vos
- Willem Vredeling †
- Tom Wilps



Ingekleurde foto van Guus Kiel (1913-2013). (Guus Kiel)

Colourised photo of Dutch D.21 pilot Guus Kiel.



Hoofdstuk 1 - Het toneel en de spelers

In maart 1934 nam een Joods gezin uit Berlijn, waar Adolf Hitler één jaar eerder aan de macht gekomen was, zijn intrek in een pand aan de Vijzelstraat in Amsterdam. Erich Schatzki, 36 jaar, zag in Duitsland geen toekomst voor zichzelf, zijn vrouw Bertha en zijn kinderen, de zesjarige Thomas en Karin van twee. De kamers aan de Vijzelstraat konden al snel worden verruild voor een woning aan de gegoede Minervalaan, want Schatzki was niet op de bonnefooi naar Nederland gekomen. Hij was niemand minder dan de nieuwe chef-constructeur van de NV Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, beter bekend als Fokker.

Na de Eerste Wereldoorlog, waarin de jonge Erich Schatzki soldaat was in het Duitse leger, volgde hij technische studies in Hannover en in Darmstadt. Hij werd lid van de Akademische Fliegergruppe Darmstadt, die haar eigen zweefvliegtuigen ontwierp en bouwde. In 1924 kwam hij bij de Junkers-fabriek in Dessau in dienst als aërodynamicus. Schatzki vond dat een goede vliegtuigontwerper ook piloot moest zijn. Gelukkig hield Junkers er ook een luchtvaartmaatschappij op na, waarvan de piloten vlieglessen gaven in de verloren uren.

Toen Junkers Luftverkehr opging in de Deutsche Lufthansa, werd Schatzki verkeersvlieger op het lijntje Halle/Leipzig-Jena-Plauen; hij was naar eigen zeggen de enige onervaren piloot van de maatschap-

pij. Later vloog hij de driemotorige Junkers G23 tussen Genève, Marseille en Barcelona, in aansluiting op Lufthansa's lijndienst vanuit Berlijn. Schatzki klom op tot chef-ingenieur van de Duitse nationale luchtvaartmaatschappij. In zijn eigen woorden was hij belast met 'het verbeteren van het vliegtuigonderhoud, het verbeteren van bestaande vliegtuigen en het ontwikkelen van meer efficiënte vliegtuigen in samenwerking met de industrie'. Zo was Schatzki betrokken bij de invoering van de beroemde Junkers Ju 52/3m.



Na de machtsovername van Hitler kwam zijn collega-ingenieur Karl Grulich zijn kantoor binnenlopen, die hem grijnzend vertelde dat zijn positie bij Lufthansa onmogelijk zou worden, omdat Schatzki Joods was. Schatzki had al besloten dat hij niet in Duitsland wilde blijven. Hij maakte een reis naar Palestina, aangetrokken door het zionisme – maar er was daar geen Joodse luchtvaart, geen werk voor een Joodse piloot of vliegtuigbouwkundig ingenieur. Intussen vestigde Hitler zijn dictatuur na de Rijksdagbrand. Schatzki greep de kans met beide handen aan toen hij een klus in Amerika kreeg aangeboden, waar enkele revolutionaire verkeersvliegtuigen de aandacht trokken van de Europese luchtvaartwereld. In zijn memoires noemt Schatzki alleen een inspectiereis in opdracht van Swisair, kennelijk beschaamd over het feit dat hij in Amerika ook vliegtuigen aanschafte voor Lufthansa – dat geen nazibolwerk was,

Erich Schatzki als Lufthansa-piloot. De praktijkervaring van zijn nieuwe chef-constructeur was een pre voor Anthony Fokker, die niets moest hebben van academici. (Deutsche Lufthansa)

Before becoming Fokker's new chief designer, Erich Schatzki served Lufthansa both as an airline pilot and engineer. His hands-on experience was a plus for Anthony Fokker, who loathed scientists.