

# Brandbestrijding op Schiphol tot 1945 (1)

door Gerard Koppers

In 2016 is het 100-jarig bestaan van de luchthaven Schiphol uitbundig gevierd. Er was veel aandacht voor de roemrijke historie, maar één onderwerp is vaak onderbelicht: de brandweer. En in het bijzonder de brandbestrijding in de oorlogsjaren. In vier afleveringen zetten wij deze geschiedenis voor u op een rijtje. Te beginnen met de aanloop naar de formele start.

De geschiedenis van de veiligheid op Schiphol is ouder dan die van de luchthaven zelf, al scheelt het niet veel. De luchtvaart, en dan nog voornamelijk de militaire vorm daarvan, kwam vooral tot ontwikkeling tijdens de Eerste Wereldoorlog. Als eerste basis voor de Luchtvaartafdeling (LVA) fungeerde het vliegveld Soesterberg. Daar was men al tot de ontdekking gekomen, dat het fladderen door de lucht niet geheel zonder risico's was en op 28 juni 1915 werden door de LVA dan ook de eerste veiligheidsvoorschriften uitgevaardigd, waarin vooral regels met betrekking tot de nadering van en het gedrag op het vliegveld waren opgenomen. Die regels gingen natuurlijk ook gelden op het vliegveld Schiphol, waarvan de aanleg in 1916 begon om de LVA een uitwijkmogelijkheid achter de Hollandse Waterlinie te geven. Schiphol werd toen nog 'vliegweide' genoemd en zou drie vliegtuigen huisvesten. Het eerste vliegtuig landde op 16 augustus 1916 en was een Farman dubbeldekker. Schiphol was geboren en zou uitgroeien tot een gerenommeerde wereldluchthaven.

## 1. Formele start

Op 3 februari 1926 werd een overeenkomst tussen het Rijk en de gemeente Amsterdam over het gebruik van Schiphol getekend, waarmee Amsterdam de feitelijke eigenaar van de luchthaven werd. In één der artikelen van het contract nam de gemeente Amsterdam de zorg op zich voor de brandveiligheid en reddingswerk. Op 1 april werd de nieuwe situatie een feit. Ook bij de KLM, de grootste gebruiker, begon men zelf de voorzieningen op het gebied van kleine blusmiddelen ter hand te nemen. In november 1937 werd uit het technisch personeel een brandweerploeg samengesteld, die in de zomer van 1938 kon beschikken over een reddingswagen. Hoewel deze naam wat groots aandoet, was het de eerste 'brandweerauto' op Schiphol. De KLM-reddingswagen bestond uit een Ford pick-up voor de Technische Dienst, die daarin zijn gereedschap voor de storingsmonteurs borg. De reddingstaken bleken uit de toevoeging aan de inventaris van reddinghaken, een EHBO-trommel en vier brandblusapparaten. De kosten van de aanschaf van de brandblussers werden gedeeld door de KLM

Toen in 1925 duidelijk werd dat de gemeente Amsterdam verantwoordelijk werd voor de outillage, kromde de KLM meteen in de pen om zich te beklagen over de gebrekkige brandblusmiddelen. De militaire handbrandspuit kon echt niet meer en de commandant van de Amsterdamse brandweer moest adviseren over nieuwe middelen. (Foto: Stadsarchief Amsterdam)  
 Rechtsonder: De 'reddingswagen' van de KLM was niet meer dan de pick-uptruck van de Technische Dienst, die na een ongeval de brandblussers, gereedschappen en technenuten ophaalde en naar de crash-site reed. Ook de gemeentelijke ziekenwagen had extra blus- en redmidelen aan boord. (Foto: collectie Jan de Wit)

## Werkgroep Brandweer Historie



De Werkgroep Brandweer Historie heeft als doel het inventariseren en vastleggen van informatie over diverse aspecten van de brandweergeschiedenis in Nederland. Hierover worden publicaties uitgegeven. Om dit doel te bereiken wordt gebruik gemaakt van informatie en bronmateriaal, aanwezig bij particulieren, brandweer- en andere musea, korpsen en andere organisaties zoals verenigingen. De Werkgroep Brandweer Historie is onderdeel van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Brandweerwezen (VBB).  
 Postadres: VBB, Postbus 150, 5360 AD Grave  
 E-mail: [wergroepbrandweerhistorie@brandweer.org](mailto:wergroepbrandweerhistorie@brandweer.org)  
 Website: [www.brandweer.org](http://www.brandweer.org)





en de gemeente Amsterdam. Ieder betaalde de helft, omdat niet alleen de belangen van de luchtvaartmaatschappij hiermee gediend waren, maar ook die van de klanten van de luchthaven zelf, omdat de reddingsploeg naar elk vliegtuigongeval zou uitrukken. Op 28 oktober 1938 zakte het KLM-vliegtuig PH-AKS 'Sperwer' van het type Douglas DC-2 bij een te harde landing na een postvlucht door het landingsgestel. Niemand liep noemenswaardig letsel op. Bij dit ongeval rukte de KLM-reddingwagen voor het eerst uit. De gemeente kon zich geen vast personeel voor de reddingsdiensten veroorloven, omdat daarvoor het aantal ongevallen te klein was. De KLM, die over voldoende technisch personeel beschikte, kon in geval

van calamiteiten makkelijker in die leemte voorzien. Zo werd de gemeentelijke ziekenwagen die sinds 1929 op de luchthaven stond, eveneens gereden door een KLM-chauffeur. De extra werkzaamheden die het KLM-personeel op zo'n manier voor de gemeente Amsterdam verrichtte, werden dan per uur berekend, waarna de rekening voor de 'hand- en spandiensten' werd afgetrokken van de huur.

De gemeentelijke ziekenwagen was overigens in de loop der jaren al langzaam maar zeker ingericht tot reddingwagen door de uitrusting met vier brandblusapparaten, reddinghaken, nijptangen, hamers, bijlen, zagen, twee asbestpakken enz. Het echte brandweerwerk werd echter aan de gemeentelijke korp-

*Al in 1934 liet de Amsterdamse brandweer een Duitse crashtender demonstreren op zijn hoofdkazerne. Het was een Magirus-schuimbluswagen, die later het prototype van de standaard-bluseenheid van de Luftwaffe bleek te zijn. (Foto: collectie Brandweer Amsterdam)*

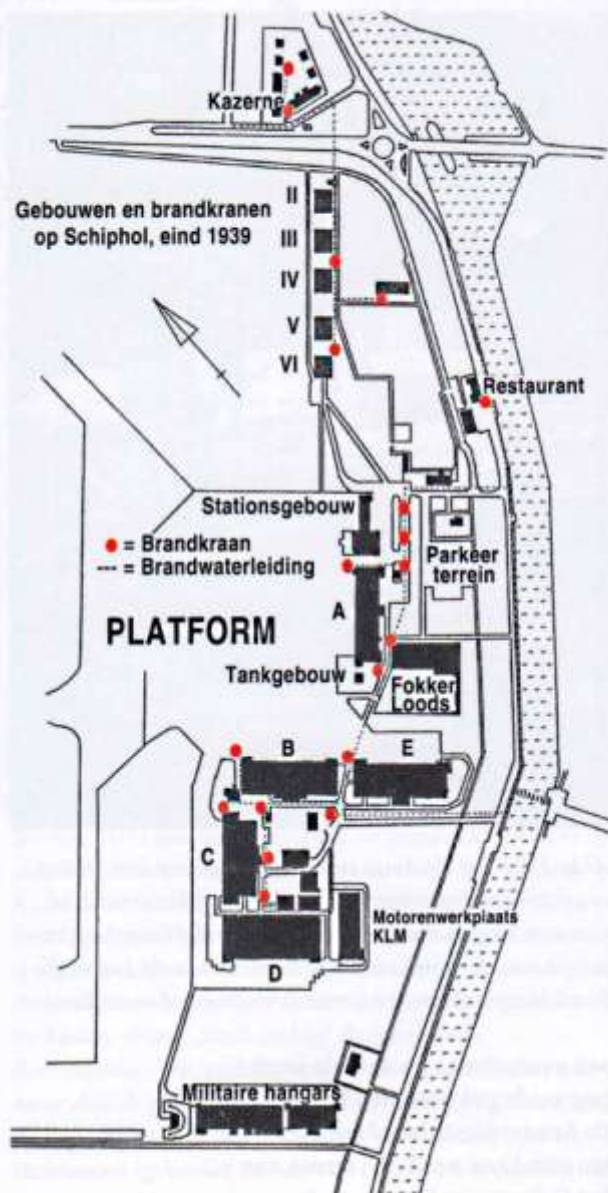
sen overgelaten. De door de jaren gegroeide gewoonte om bij brand de Amsterdamse brandweer te laten uitrukken werd op verzoek van het College van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam geformaliseerd door hun collegae van de Haarlemmermeer. Die schreven op 2 augustus 1937 zelfs het buitengewoon op prijs te stellen als de Amsterdamse brandweer bij brand of ongevallen op of nabij Schiphol zou optreden, naast het eigen korps natuurlijk.

## 2. Donkere wolken

De eerste tekenen van een naderende oorlog waren de uitbreidingen van de Luchtvaartafdeling van het Leger. Verder kwam de luchtbescherming in Nederland, zij het langzaam, van de grond. Naar aanleiding van de betreffende wettelijke voorschriften werd de gemeente Haarlemmermeer ingedeeld in de eerste gevarenklasse, gelet op de aanwezigheid van Schip-

*In 1938 had Schiphol als een van de weinige luchthavens een compleet betonnen platform en banenstelsel, terwijl ook grote stroken gras beschikbaar waren. (Foto: collectie NBDC)*





De gebouwen op Schiphol, tegen de Ringvaart aangebouwd, waren in 1938 aangesloten op een goed functionerend waterleidingnet, waarop ook talloze brandkranen stonden. (Foto: Gerard Koppers)

hol en de Stelling Amsterdam. Door de burgemeester van de Haarlemmermeer werd zijn zoon, W. Slob, per 5 december 1936 benoemd tot hoofd van de Luchtbeschermingsdienst (LBD). Voor de gemeente moest een luchtbeschermingsplan worden vastgesteld, waarvan de definitieve versie op 8 september 1939 door de burgemeester werd ondertekend.

De gemeente Amsterdam begon zich in januari 1939 op de brandweermarkt te oriënteren voor een modern blusvoertuig, speciaal voor vliegtuigbranden. Dat werd dringend nodig, want het enige blusvoertuig op dat moment was een zelfgemaakte trekkar met vier schuimblusapparaten. Deze stond permanent opgesteld naast het Shellgebouwtje op het platform, ter bescherming van zowel de brandstofvoorzieningen als de vliegtuigen. Verder waren er natuurlijk de reddingwagens van de gemeente (de ziekenwagen) en de KLM (servicewagen) en tal van kleine blusmiddelen.

In afwachting van de komst van de brandweerauto, die als onderdeel van de outillage door de gemeente Amsterdam gekocht moest worden, werd door de KLM

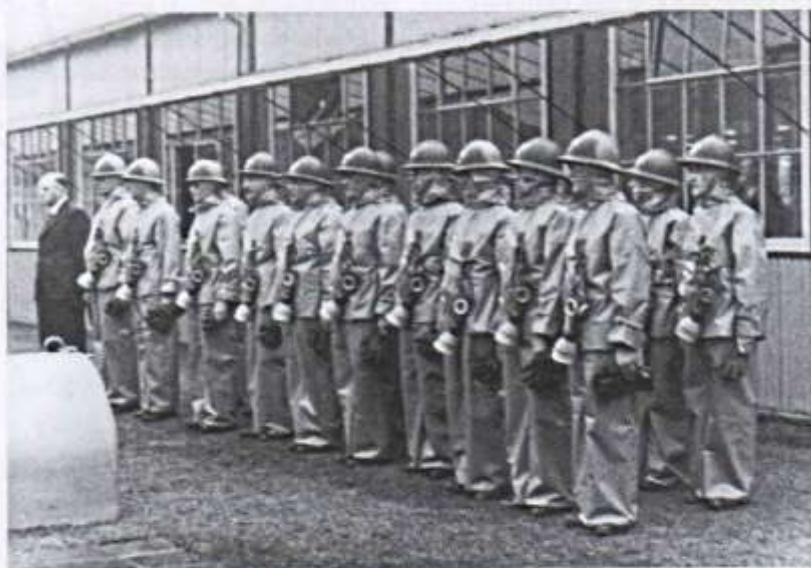
vast een brandweerkern opgericht, die zich vooral bezig hield met de instructie van het eigen personeel. Daarnaast kon men zich vanaf maart 1939 onledig houden met het beheer en onderhoud van de kleine blusmiddelen op Schiphol, die, voor zover ze eigendom waren van de gemeente Amsterdam, werden overgedragen aan de KLM. De besluitvorming van de gemeente Amsterdam met betrekking tot de aanschaf van de nieuwe brandweerauto werd echter snel ingehaald door de politieke ontwikkelingen. Op het moment dat de oorlog uitbrak, was de order nog niet eens geplaatst.

De Amsterdamse brandweer had, nadat in 1938 enkele vliegtuigongelukken met doden en gewonden plaatsvonden, toen al zijn eigen maatregelen genomen. De autospuit van de dichtbijzijnde brandweerkazerne, die aan de Amstelveenscheweg, was sinds 26 januari 1939 uitgerust met een schuimkanon van het type Total met een capaciteit van 2500 liter per minuut en een rugtank met 20 liter schuimvormende vloeistof. Bovendien werd nog een reservetank met 16 liter schuimvormend middel (SVM) meegevoerd. Tot aan de bezetting zou dit het enige speciaal ingerichte brandweervoertuig in de nabijheid van Schiphol blijven. Op 11 april 1939 werden in Nederland de luchtmachtstromen gemobiliseerd. Schiphol stroomde vol met militairen en ook de kazerne in de noordoosthoek van het vliegveld

liep vol. Een week na de mobilisatie werd een nieuwe sirene-regeling ingevoerd: er kwam een alarm voor brand of vliegtuigongeval en een militair alarm. In verband met de uitgestrektheid van het terrein en de verspreiding van de militaire posten, werden behalve de bestaande sirene op de verkeerstoren nog sirenes geplaatst op de nieuwe militaire hangar 1 en bij de kazerne.

Voor Schiphol werd door de Commandant Vliegpark een luchtbeschermingsplan samengesteld, in overleg met het hoofd van de Luchtbeschermingsdienst van de Haarlemmermeer. Daarin werden het bevel en de verantwoordelijkheden geregeld voor het geval van oorlog en luchtgevaar. Er werden gasploegen, EHBO-ploegen, een brandweerorganisatie en opruimings- en hersteldiensten samengesteld. In de brandweerorganisatie waren de brandweerkern en de opgeleide KLM-technici samengevoegd met de militairen en onder het bevel gesteld van commandant Behage van de KLM-brandweer. Voor de eerste hulp werden vier woonhuizen aan de Schipholdijk aangewezen als opvangcentrum. Het op Schiphol werkzame personeel kreeg verzamelpaatsen toegewezen, waarheen het zich moest begeven bij luchtalarm en voor de verduistering werden voorbereidende maatregelen genomen.

De LBD van de KLM bestond uit de 24 leden van de KLM-brandweer,



De bedrijfsvluchtbeschermingsdienst van Fokker in Amsterdam-Noord was eigenlijk net zo ingericht als die van de KLM op Schiphol. Ook kleding en gasmaskers waren gelijk, alleen de helmen verschilden iets.

(Foto: collectie Gerard Koppers)



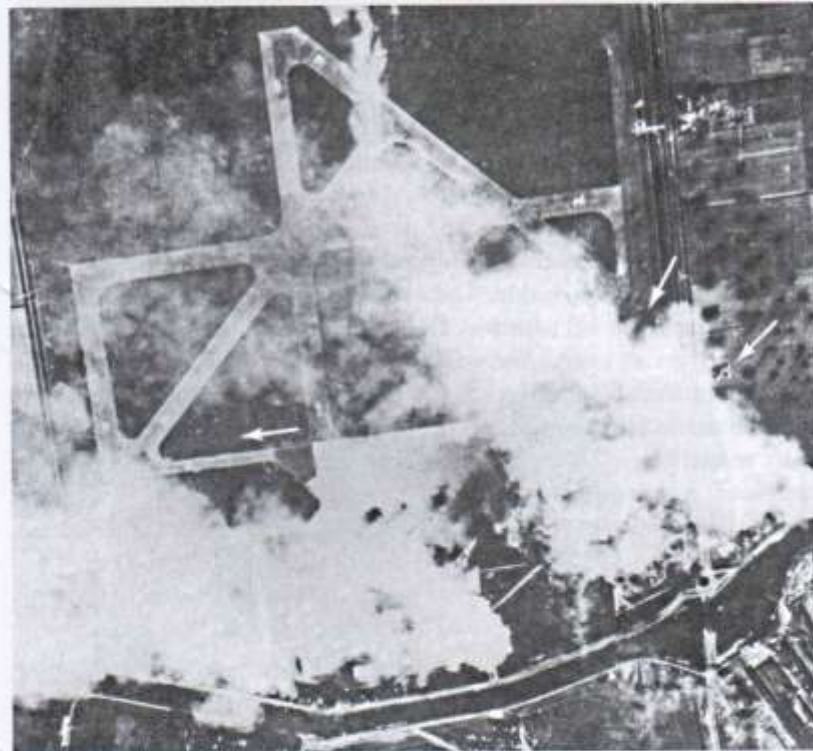
Na afloop van het bombardement bleken niet alle loodsen helemaal vernield te zijn. De overgebleven vliegtuigen vlogen in brand of werden na enkele dagen zelfs eigenhandig in brand gestoken. Op deze foto zijn de laatste letters van de PH-ARX nog goed zichtbaar. (Foto: collectie Karl Rode)

verdeeld in twee ploegen: Noord voor de Hangars A, B, E, het stationsgebouw en het platform, en Zuid voor de Motorafdeling en Hangars D en C met bijgebouwen. De kleding van de LBD bestond uit een gasbestendige broek en jas, rubberlaarzen en rubber handschoenen en gasmasker. Op de rug waren nummers van 20 centimeter groot aangebracht ter herkenning bij het dragen van de gasmaskers. De laagste nummers waren voor de leidinggevenden.

De militairen zorgden voor stalen helmen.

### 3. Oplopende spanning

Op 28 augustus 1939 werd voor Nederland de algehele mobilisatie afgekondigd en vier dagen later begon de Tweede Wereldoorlog, gelukkig nog ver van onze 'neutrale' bedden. Naarmate de strijd vorderde, leken de kansen op het behoud van de neutraliteit steeds kleiner te worden en in hoog tempo werden werken



Op 10 mei 1940 werd Schiphol gebombardeerd. Het banenstelsel is goed herkenbaar en de branden zijn goed zichtbaar. Onderaan de foto is ook de Ringvaart van de Haarlemmermeer goed te zien. (Foto: collectie Gerard Koppers)



De grotendeels al geëvacueerde woonhuizen op de Ringdijk werden zwaar beschadigd en daar vielen ook de doden onder de brandweerlieden, die door het tweede bombardement werden verrast. (Foto: collectie Karl Rode)

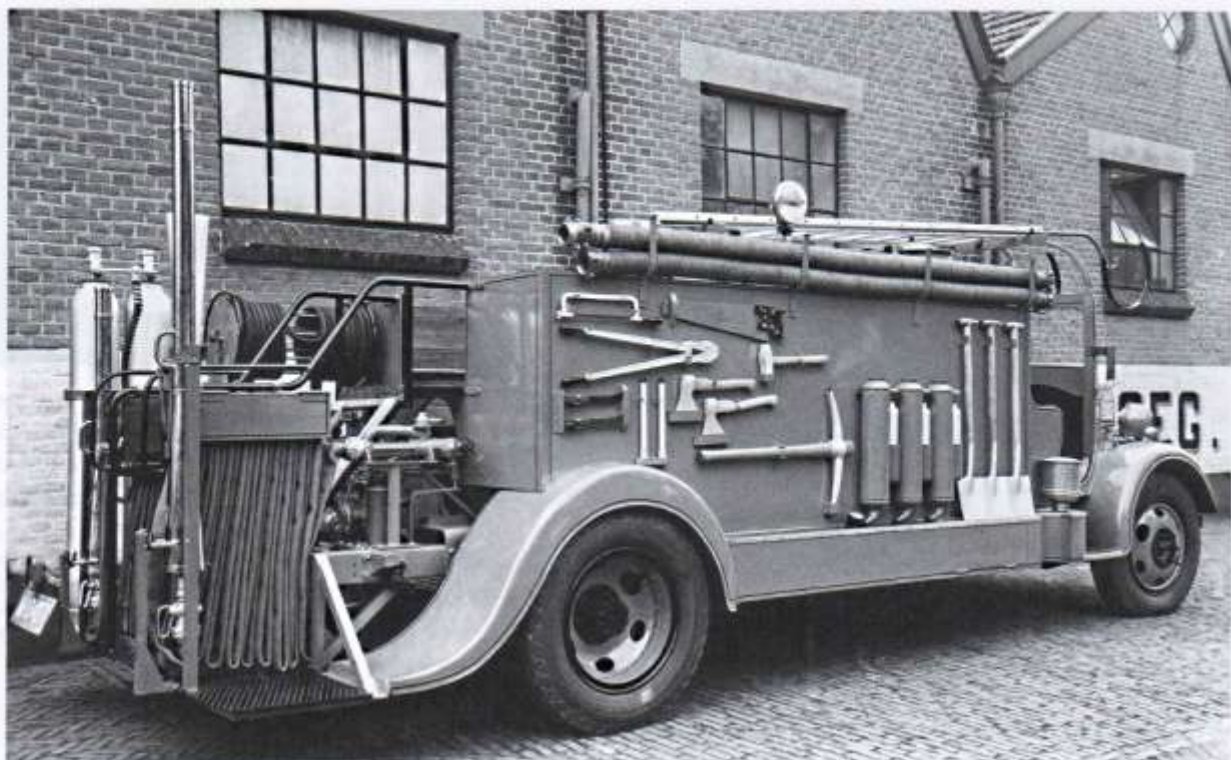
uitgevoerd, voornamelijk gericht op de verdediging tegen uit het oosten komende vijanden.

Na een vliegongeval in de nabijheid van het vliegveld Ypenburg op 15 maart 1940 vaardigde de Commandant Luchtverdediging voor Nederland een (geheime) order uit tot het organiseren van een mobiele hulpverleningsploeg, die over een voertuig moest beschikken, waarmee over moeilijk berijdbaar terrein kon worden gereden. Zo'n hulpploeg moest dan paraat staan gedurende de tijd dat vliegdiens-ten werden verricht en bestaan uit chauffeurs en personeel van de geneeskundige dienst, de brandweer en de technische dienst, onder leiding van een officier. Tot de uitvoering van dit bevel is het echter niet meer gekomen.

Op 1 mei werd Schiphol gesloten voor burgers, met uitzondering van de paar luchtreizigers op enkele lijnen die nog konden worden onderhouden. Bovendien werd begonnen met het onbruikbaar maken van de gras-landingsplaats boven het banenstelsel. De KLM, die op dat moment beschikte over 48 vliegtuigen, waaronder 22 toestellen van het type Douglas DC-3 en 11 van het type DC-2, werd min of meer lamgelegd en kon daardoor zijn beschikbare technici voor de hulp- en luchtbeschermingsdiensten inzetten. Dag na dag liep de spanning op.

Op 6 mei werden de mitrailleurs in gevechtsofstelling geplaatst en het luchtafweergeschut met strobalen en aarde afgeschermd. Op 7 mei kwam het bevel tot gereedmaken voor de volledige graad van strijdvvaardigheid en de volgende ochtend

*Bij de Apeldoornse brandweerautofabrikant Van der Ploeg werd een crashtender voor de Luchtvaartafdeling ontwikkeld, die als prototype dienst moest doen voor alle vliegvelden. Het is uiteindelijk maar bij één exemplaar gebleven, dat op Soesterberg terecht gekomen moet zijn. (Foto: collectie NBDC)*



moesten alle bewakingstroepen in de hoogste graad van strijdbaarheid verkeren. Op 9 mei om 15.00 uur kwam het bevel om alle nodige voorbereidingen te treffen om Schiphol eventueel te kunnen vernielen. Op de luchthaven stonden achttien jachtvliegtuigen en negen bommenwerpers gereed. Ook het luchtafweergeschut stond klaar in Bovenkerk en langs de Schipholweg. De andere stellingen waren deels nog in opbouw.

In de nacht van 9 op 10 mei vlogen Duitse vliegtuigen van oost naar west over Schiphol en alles werd in stelling gebracht. Nadat de vliegtuigen uit het zicht verdwenen waren, werd opgelucht adem gehaald, maar even later keerden de bommenwerpers terug. Inmiddels was duidelijk geworden, dat het oorlog was. Om vier uur begon het Duitse bombardement van Schiphol en voor wie het nog steeds niet geloven wilde, werd de illusie door 600 bommen aan flarden geknald. De op Schiphol gestationeerde vliegtuigen van de LVA stegen op en bonden de strijd aan. Een net zo gevaarlijke strijd moest op de grond worden aangebonden tegen de vele branden, die door de bommen waren veroorzaakt. De brandweerkorpsen van Amsterdam en Hoofddorp, alsmede de eigen brandweerploegen van Schiphol rukten uit. De Amsterdamse brandweer kreeg het alarm om 04.12 uur telefonisch en zond de auto-

sputen van de Honthorststraat, de Amstelveenscheweg en de Nieuwe Achtergracht, de autoladder en het baby-voertuig (kleine bluseenheid) van de Honthorststraat en de officier van de dag. Zij kregen vrijwel meteen na aankomst te maken met een nieuwe bombardementsgolf, waarbij drie brandweelieden door granaatscherven werden geraakt. Twee van hen overleden ter plaatse, de derde raakte zwaar gewond. Daarop werd van verdere inzet afgezien. Naast de twee brandweelieden sneuvelden twee burgers en veertien militairen in de bombardementen. Ook werd nog een dode Duitse officier geborgen, die bij een noodlanding het leven had gelaten.

Toen na afloop van de luchtaanvallen de balans werd opgemaakt, bleek de schade aan het banenstelsel (opvallend) gering te zijn. Wel was het platform flink beschadigd, de kazerne aan de Schipholweg volledig vernield en was grote schade aangericht aan de overige huizen van het Schipholdorp. Ook het restaurant en huizen aan de dijk werden ernstig beschadigd. De vijf oude en twee nieuwe militaire vliegtuigloodsen waren nauwelijks beschadigd, evenals de vliegtuigloods A. Loods B had enkele voltreffers geïncasseerd en loods D was vrijwel geheel vernield. De KLM verloor een groot aantal vliegtuigen: vijf Douglas DC-2 (PH-AKK, PH-AKN, PH-AKO, PH-AKP en PH-ALD), vier

Douglas DC-3 (PH-ALU, PH-ARX, PH-ASP en PH-AST), een Fokker F-VII (PH-ACJ), twee Fokkers F-VIIA (PHACT en PH-AKD), een Koolhoven FK-48 (PH-AJX) en een Werkspoor-Carley (PH-AFI). Van de LVA gingen bij het bombardement een Focke-Wulf 'Weihe' en twee Fokker T-5 bommenwerpers verloren. Tijdens de felle luchtgevechten op de eerste oorlogsdag stortte bovendien een Fokker G-1 neer in de buurt van Badhoevedorp.

Ook op 11 en 14 mei kreeg Schiphol luchtaanvallen te verduren, waarbij op 14 mei het dorp Bovenkerk getroffen werd. Nadat in vijf dagen de oorlog was beslist, ondanks de veelvuldige en dappere inzet van de op Schiphol geplaatste LVA-eenheden, werden op 14 mei de overgebleven D-21 en G-1 toestellen op het vliegveld in brand gestoken, evenals enkele in de berm van rijksweg 4 geparkeerde G-1 vliegtuigen, om gebruik door de aanvallers te voorkomen.

De luchthaven was een grote chaos met beschadigde gebouwen en vliegtuigen kriskras over het terrein. Een tijdperk was ten einde. Nederland werd bezet gebied en een nieuwe baas kwam Schiphol opeisen.

*Dit artikel is eerder gepubliceerd in het maandblad van de Documentatiegroep '40-'45, Terugblik 40-45, 55e jaargang nr. 1 (567) en 2 (568).*