

Brandbestrijding op Schiphol tot 1945 (2)

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.

4. Wederopbouw in 1940

Nog op de dag na de capitulatie in mei 1940 was de gemeente Amsterdam als eigenaar van de luchthaven Schiphol al begonnen met de herstelwerkzaamheden. Conform de richtlijnen van de Nederlandse bevelhebbers in het geval van bezetting, werden de gebouwen, installaties en emplacements, die door een bezettende macht niet voor militaire doeleinden konden worden gebruikt, zoveel mogelijk hersteld. De gemeente Amsterdam had goede hoop dat Schiphol weer snel voor burgerluchtverkeer kon worden gebruikt. Gaandeweg de maanden mei en juni groeide het besef dat de Duitsers helemaal niet van plan waren om Schiphol voor het burgerluchtverkeer open te stellen, want men had het vliegveld veel te hard nodig in de verbeten strijd tegen Engeland.

Toen op 23 juni het eerste bombardement van betekenis door de Britse luchtmacht (RAF) werd uitgevoerd, werden de Nederlandse arbeidskrachten onmiddellijk teruggetrokken en werden er, althans op vrijwillige basis, geen werkzaamheden meer uitgevoerd. De directe bemoeienis van de gemeente Amsterdam met de exploitatie van de luchthaven was ook snel afgelopen.

Na drie weken werd het personeel van de Dienst Havens- en Handelsinrichtingen van Schiphol teruggetrokken.

Voor KLM en Fokker lag de situatie wat moeilijker. De werkplaatsen en magazijnen waren voor de Duitsers zeer interessant, evenals de daarbij behorende technici. De KLM bleef reparaties verrichten maar had daarvoor een andere opdrachtgever ge-



Op deze naoorlogse, niet al te scherpe foto is de gemeentelijke ziekenwagen te zien. Het is het tweede voertuig van links. De ziekenwagen werd in 1948 vervangen door een Engelse ambulance van het model Austin K-2, die op deze foto al naast het voertuig staat. Foto: collectie Jan Korte



De Fokker-fabrieken in Amsterdam-Noord werden dermate belangrijk geacht, dat ze een complete hypermoderne autospuit kregen voor hun bedrijfsbrandweer. Die moest echter ook uitrukken naar alle gedecentraliseerde werkplaatsen in talloze dorpen en steden in Noord-Holland. In de auto zitten mannen in Fokker-uniform en er naast staat een Duitse politiemann, mogelijk van de Feuerschutzpolizei. Foto: collectie NBDC

Vlak naast de Fokker-fabrieken in Amsterdam-Noord was een klein vliegveldje, Buiksloot, en daar werd een schuimblusaanhanger achter een bestelwagentje opgesteld. Achterop de bestelwagen is nog een rugschuimtank met speciale schuimstraalpijp te zien, die via een autospuut of brandkraan ook een schuimstraal kon leveren.

Foto: collectie NBDC



kregen, van wie men de opdrachten niet makkelijk meer kon weigeren. Fokker zag zijn uitrusting op Schiphol zelfs uitgebreid worden door de toewijzing van de militaire hangars I en II. Na het eerste bombardement door de RAF, waarbij met name deze loodsen schade opliepen, werden ze echter weer snel aan de 'overheid' teruggegeven. Toch kon ook Fokker, dat direct na de bezetting onder Duits bestuur was geplaatst, zich niet aan de opgedragen werkzaamheden onttrekken en op 4 juli en 16 september werden respectievelijk loods I en II weer door Fokker in gebruik genomen.

De KLM, alsmede het daarbij behorende brandweerkorps, kreeg als motorenwerkplaats en magazijn het Olympisch Stadion en het ervoor staande Citroën-gebouw in Amsterdam toegewezen. Daar werd, volgens de Duitse voorschriften, een bedrijfsvluchtbeschermingsdienst opgericht, waarvan ook de brand-

weerploeg deel uitmaakte. Zij kreeg de beschikking over een (zelfgemaakte) trekwagen met slangen en kleine blusmiddelen en in een later stadium zelfs een kleine aanhangmotorspuut.

De uit 1929 daterende Ford-zieken/reddingswagen van de gemeente Amsterdam op Schiphol was tijdens de oorlogsdagen volop gebruikt en werd op 16 mei onbeheerd en netjes afgesloten aangetroffen op de Schuilhoevelaan in Badhoevedorp. De inventaris was voor een belangrijk deel verdwenen, maar het voertuig was verder in goede staat. Veiligheidshalve werd het voertuig overgebracht naar de commandopost van de Luchtbeschermingsdienst (LBD) aan de Pelikaanstraat

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: werkgroepbrandweerhistorie@brandweer.org

Website: www.brandweer.org



De naar het Olympisch Stadion verplaatste motorenwerkplaats had zijn eigen KLM-brandweerploeg meegenomen en die kon beschikken over een zelfgemaakte trekwagen met een motorspuitje en slangen. Hoewel de foto onscherp is, zijn de LBD-pakken goed te onderscheiden en is duidelijk dat de helmen van de KLM-ers gewone legerhelmen waren.

Foto: collectie Jan de Wit

36 in Badhoevedorp en vervolgens ingelijfd in de plaatselijke LBD, nadat daarvoor toestemming was verkregen van de gemeente Amsterdam, voor 'zolang de oorlog duurt'. Toen in juni 1941 bleek dat de oorlog langer zou duren dan men had gehoopt, werd het voertuig overgebracht naar de Gemeentelijke Geneeskundige en Gezondheidsdienst in Amsterdam en daar op kosten van de Amsterdamse LBD gereviseerd. Vanaf november 1941 werd de ziekenauto onder kenteken GZ-59704 ingezet voor de geneeskundige dienst van de Amsterdamse LBD en gestationeerd in het vaak door luchtaanvallen geteisterde Tuindorp Oostzaan.

5. Fliegerhorst nr. 561

Op 16 mei 1940 kwamen de eerste eenheden van de Duitse Luftwaffe op Schiphol aan en zij smeedden de luchthaven in een dag tijd om tot een vliegbasis, een Fliegerhorst. De dag daarna arriveerde de Duitse veldartillerie die een uitgebreide luchtafweer rond Schiphol installeerde. Voor het onderbrengen van deze en de nog komende eenheden werd het dorp Amstelveen



Met de slangenwagen met aanhang-motorspuit kon vanaf de pompende tankautospuit in snelreïnvvaart een toevoerslang worden uitgelegd vanaf de waterwinning, waarna de motorspuit daar druk op kon zetten. Foto: collectie Karl Rode

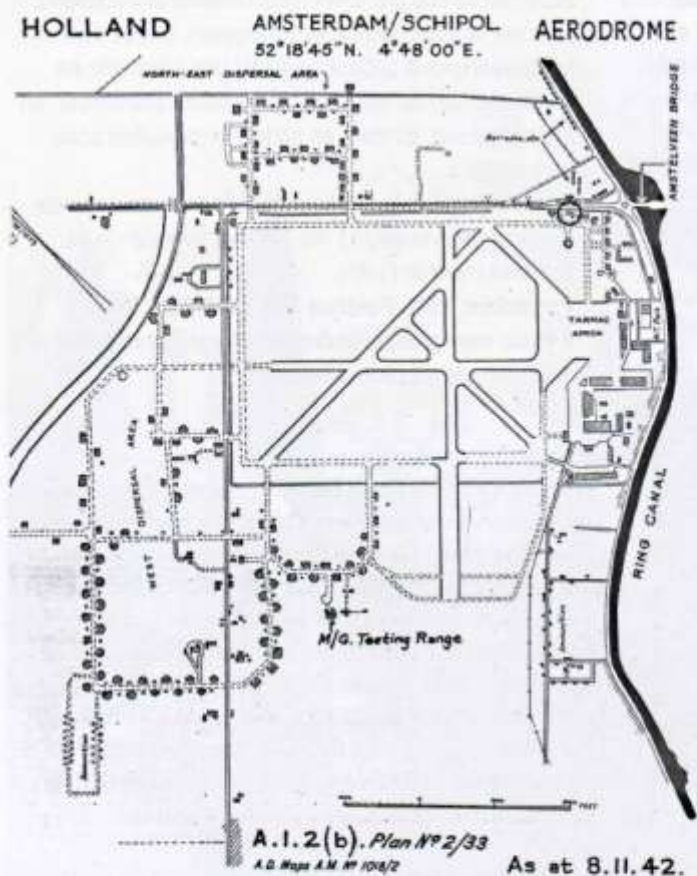
(gemeente Nieuwer-Amstel) uitverkoren, waar dan ook vanaf 18 mei huizen werden gevorderd. Op 26 mei kwam de grote hoofdmacht van de Luftwaffe aan, die zich in Amstelveen nestelde. De commandant van de Fliegerhorst nam zijn intrek in het gebouw Amsterdamsheweg 511 en rond Schiphol werden stellingen opgezet. Ook in het Amsterdamse Bos werd de Luftwaffe actief. Er kwam daar een grote opslag van munitie en bommen en voor het transport daarvan werd een spoorlijntje aangelegd vanaf de Koenenkade naar Schiphol. Later werd ook een aftakking van de spoorlijn door de Haarlemmermeer naar Schiphol geleid. De Fliegerhorst zelf werd de thuisbasis van onder andere de 3e Gruppe Kampfgeschwader 4 met Junkers-88 bommenwerpers. Deze groep was het, ironisch genoeg,

die op 10 mei de grote bombardementen op Schiphol had uitgevoerd. Ook andere eenheden vonden op en rond Schiphol onderdak, vooral de eskaders die nodig waren bij de Slag om Engeland. Later waren er vooral veel bommenwerpers voor de 'Blitz' en toen de rollen omgedraaid werden, kwamen in de loop van de oorlog vooral veel jachtvliegtuigen op Schiphol, die de Britse en later Amerikaanse bommenwerpers op weg naar Duitsland het leven zuur moesten maken. De Fliegerhorst Schiphol werd één van

ren ingericht. Verder was een grote munitieopslagplaats gesignaleerd en een ruime brandstofcapaciteit. Het banenstelsel was aanzienlijk uitgebreid en de mistlandingsbaan was verlengd van 1020 tot 1625 meter. Rondom Schiphol waren zes grote en zeventien kleinere FLAK (luchtafweer)afdelingen aangelegd, ieder met zijn eigen faciliteiten. Kortom, Schiphol werd als luchtmachtbasis minstens net zo belangrijk als het voor de oorlog als burgerluchthaven was geweest.

6. Fliegerhorst-Feuerwehr

Bij een sterke luchtmacht hoort natuurlijk een daarop afgestemde brandbeveiligingsorganisatie. Tot dat inzicht was men al bij de (geheime) heroprichting van de Duitse Luftwaffe gekomen en op 1 april 1935 werd de Fliegerhorst-Feuerwehr (vliegbasisbrandweer) als organisatie opgericht en gesteld onder de leiding van de Hamburgse brandweerofficier Dipl.-ing. Wolfram Wolgast. Hij bouwde zijn afdeling als zelfstandig onderdeel binnen de Duitse luchtmacht uit tot een grote organisatie, die op elke Duitse luchtmachtbasis of andere belangrijke vestiging van de luchtmacht (zoals grote afdelingen afweergeschut) een brandweerkorps had. Er werd in samenwerking met de Duitse brandweerindustrie en de vliegschool gewerkt aan de ontwikkeling van speciale brandweervoertuigen en het personeel werd grotendeels geworven uit brandweerkorpsen waar het de leiding en kader betrof en uit militairen voor de lagere rangen. Speciaal voor de luchtmacht ontwikkelde standaard-brandweerauto's waren een tankautospuit, speciaal ingericht voor een snelle schuimblusaanval en voorzien van een watertank met 2500 liter water en een tank met 300 liter schuimvormende vloeistof, een slangenwagen met aanhangmotorspuit, in totaal voorzien van 1140 meter persslang,



Op basis van luchtfoto's en inlichtingen uit het verzet werd in november 1942 door de Britten een rapport met tekening gemaakt over de situatie op de Fliegerhorst Schiphol. Rechtsboven het banenstelsel – in de cirkel – is de brandweerkazerne aangegeven met daartegenover de uitkijktoren, die bij vliegbewegingen permanent bemand werd door een brandweerman. Foto: Ministerie van Defensie

en een autospuit van een gebruikelijke uitvoering. Bovendien werd een tankautospuit ontwikkeld voor de blussing van gebouwenbranden of bosbranden in afgelegen streken. Daarnaast waren er nog vele honderden bluskarren in gebruik, die werden ingezet voor de eerste aanval in magazijnen, werkplaatsen, hangars enzovoorts, alsmede een groot aantal schuimblusaanhangers. Op het hoogtepunt van de oorlog, eind 1942, bestond de gehele Fliiegerhorst-Feuerwehr uit: 350 blustreinen met tankautospuit, slangenwagen en autospuit, 290 blusgroepen met een tankautospuit, 100 blusgroepen met een kleine tankautospuit en 130 blusgroepen met autospuit voor bijzondere objec-

Overzicht rollend materieel Fliiegerhorstfeuerwehr.

serienrs.	aantal	soort voertuig	bouwjaar	oorspr. code	latere code
100-783	684	tankautospuit 2500 ltr/min, Henschel/Metz met slangen-aanhanger	1936-40	Ts 2,5	TLF 25
784-893	110	tankautospuit 2500 ltr/min, Daimler-Benz	1943	Ts-Ah	TLFA
101-200	100	tankautospuit 800 ltr/min, Opel 1,5 ton	1941	Ts 0,8	TLF 8
201-300	100	tankautospuit 800 ltr/min, Peugeot 2 ton	1943		TLF 8
100-455	356	slangenwagen, Daimler-Benz met aanhangmotorspuit Ks8		St	ST
				St-Ah	STA
100-150	51	Luchtmacht-autospuit 1500 ltr/min, Henschel	1939	Flks 15	LF 15
151-280	130	Luchtmacht-autospuit 1500 ltr/min, Opel	1941	Flks 15	LF 15
281-580	300	Luchtmacht-autospuit 1500 ltr/min, K.H.D.	1942	Flks 15	LF 15
100-399	300	grote bluskar, Fischer	1940	Gr.Lsk	LK
400-799	400	grote bluskar, Schroth	1942	Gr.Lsk	LK

Voor de Fliiegerhorst-Feuerwehren zijn honderden brandweervoertuigen in grote series gebouwd. Daarnaast kregen de luchtbeschermingsdiensten, die onder de Luftwaffe vielen, duizenden moderne brandweerauto's, waarvan de eerder beschreven Magirus-autospuit van Amsterdam er één was.



Voor kleinere Luftwaffe-eenheden of bases in de bossen werd een kleine tankautospuit ontwikkeld met een kleinere watertank en onafhankelijk werkende bluspomp. Tot op de dag van vandaag is dit concept nog heel populair in de bosrijke streken van Frankrijk. Foto: collectie Karl Rode



Van de standaard-tankautospuit, de Duitse crashtender, zijn er uiteindelijk bijna 900 in dienst geweest bij de Luftwaffe. Ook Schiphol had er minstens één en in 'druke tijden' mogelijk twee. Met de watertank, schuimvormende-middeltank en pomp kon via de klaarliggende slangen met schuimstraalpijpen binnen seconden na aankomst op de crashsite schuim op een brandend vliegtuig worden aangebracht. Foto: collectie Karl Rode

ten: 870 brandweereenheden met in totaal 11.260 man, zijnde de volledige organieke sterkte. De opleiding en uitrusting van alle vaste krachten werd geheel in eigen beheer van de organisatie geregeld. Het voor de brandbeveiliging benodigde materieel kwam in de loop van de oorlog redelijk makkelijk ter beschikking. In het personele vlak liep dat echter moeilijker, omdat naarmate de strijd heviger werd, het aantal weerbare mannen dat daaraan moest deelnemen, ook toenam, waardoor er bij de Fliiegerhorst-Feuerwehr een ernstig personeelstekort dreigde. Dat werd zoveel mogelijk ondervangen door hulpbrandweerlieden te werven uit de nabijheid van vliegbases en toen ook dat moeilijker werd, moesten vrouwelijke helpers worden ingezet. **Dit artikel is eerder gepubliceerd in het maandblad van de Documentatiegroep '40-'45. Terugblik 40-45, 55e jaargang nr. 1 (567) en 2 (568).**