

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.

door
Gerard Koppers



Brandbestrijding op Schiphol tot 1945 (3)

7. De brandweer op Schiphol

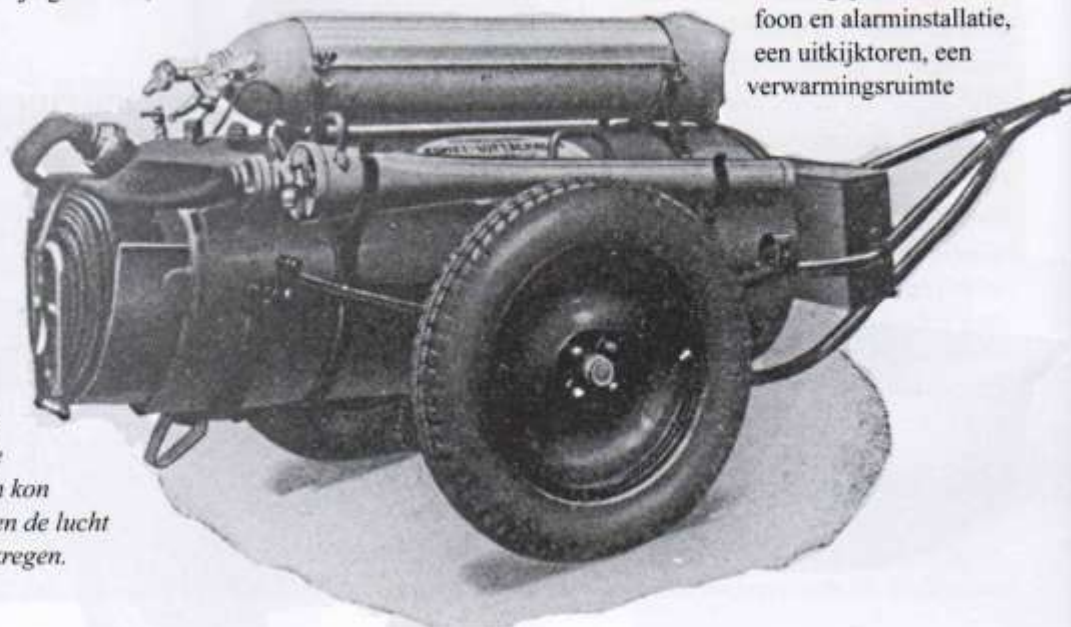
Op 5 juli 1940 om 16.00 uur vertrok vanaf de Fliegerhorst Böblingen een colonne, die vanaf de vorige dag was samengesteld uit brandweerpersoneel van 15 Duitse Luftwaffe-bases en bestaande uit 36 man, waaronder vijf 'Löschmeister', negen 'Oberfeuerwehrlaute' en 21 'Feuerwehrlaute'. Het geheel stond onder leiding van Hauptbrandmeister Georg Hahn van LGK VII. Het rollend materieel dat ze meenamen bestond uit: drie luchtmachtautospuiten van het type FI.Ks 15 (nrs. 102, 104 en 150), twee slangenwagens St. (nr. 257 en 258) en twee aanhangmotorspuiten St.Ah. (126 en 144), afkomstig van de vliegbases Gablingen, Nellingen, Fürstfeldbruck, Böblingen, Neubiberg en Göppingen. De bestemming was Amsterdam en de route voerde over München, Stuttgart, Frankfurt en de Fliegerhorst Dortmund. Over de verdere verdeling van het materieel is niets terug te vinden, maar FI.Ks 15 met het nummer 150 bleek op het (water)vliegveld Schellingwoude aan het oosten van Amsterdam gestationeerd te zijn. In latere zendingen zijn ook de tankautospuiten geleverd. Welke voertuigen op Schiphol terecht zijn gekomen, is niet meer te achterhalen.

Boven: Eén van de voertuigen in het eerste konvooi van de Fliegerhorst-Feuerwehren was de FI.Ks 15 nummer 150, waarvan we later een foto tegenkwamen op het vliegveld Schellingwoude aan de oostkant van Amsterdam.

Foto: collectie Hans Nauta
*Rechts: Zo'n schuimblusaanhang-
ger was een tank van 200 liter voorge-
mengd schuim, dat met behulp van de
persluchtfles via de slang met speciale
schuimstraalpijp naar buiten gespoten kon
worden. Door de mix van het schuim en de lucht
konden vele liters schuim worden verkregen.*
Foto: Jan de Wit

Bekend is wel dat men bij het korps tamelijk strak de voorschriften met betrekking tot de organisatie en inrichting van de brandweer op de Fliegerhorsten aanhield. Daardoor mogen we er van uitgaan dat op Schiphol de brandweer bestond uit een hoofdbrandmeester, een brandmeester, vier hoofdbrandwachten en tien brandwachten, die allen militaire rangen hadden. Door aanvulling met acht hulpbrandweerlieden werd de sterkte op het benodigde aantal gebracht. Daarvoor werden voor de brandweer geschikte jonge Nederlanders geworven, die bovendien een vak verstonden. Zij werden overeenkomstig de (niet ongunstige) Duitse tarieven gesalarieerd, in een zwart werkuniform gestoken met rode armbanden ter herkenning en

uitgerust met een brandweershelm, een redgordel, een gasmasker en een redlijn. Als hoofddeksel werden de Hollandse veldmutsen gebruikt. Na een basisopleiding werden de hulpbrandwachten gewoon in de 24-uursdienst opgenomen, waardoor een permanente bezetting van 20 man kon worden gehandhaafd. Ondanks de aanvankelijke taalproblemen verliep de samenwerking tussen de vaste en hulpbrandweerlieden over het algemeen goed. De huisvesting van de groep was vooral in het begin geïmproviseerd in de bestaande gebouwen, maar later kreeg men een eigen barak aan de rand van het landingsterrein. Daarin waren een wachtruimte, een kantoor voor de brandmeester, slaapzaal, sanitaire voorzieningen, een meldingspost voor telefoon en alarminstallatie, een uitkijktoren, een verwarmingsruimte



met kolenopslag en een garage met werkplaats ingericht. In de telefoon-gids van de Vliegerhorst Schiphol van eind 1941 heeft de brandmeester het toestelnummer 55 en de brandweerkazerne toestel 100. Als er brandalarm was, moest de sirene drie keer het signaal lang-kort-kort-kort geven, dat is de letter 'B' in het morsealfabet.

Het rollend materieel op Schiphol bestond uit een tankautospuiter type TS 2,5 met slangenaanhanger, een slangenwagen met aanhangmotor-spuiter, een luchtmachtautospuiter en twee schuimblusaanhangers. Daarnaast had men zelf een snelle-aanvalsvoertuig samengesteld. Er was een zware personenwagen gekocht, die met behulp van de Amsterdamse brandweermateriaalfabrikant De Boer zodanig was verbouwd, dat er in de achterbak een luchtschuiminstallatie LG200 (oorspronkelijk van een aanhanger) was aangebracht, alsmede enige brandblusapparaten, waarmee een eerste blusaanval kon worden ingezet. De ervaringen met dit voertuig waren zó positief, dat het hoofdkwartier in Nederland een aantal personenwagens kocht om die door de genoemde fabrikant op eenzelfde wijze te laten ombouwen. Tijdens de vliegdiensdiensten buiten de tijden van luchtalarm was er altijd een groep van tien man met de tankautospuiter, de slangenwagen en de snelle-aanvalswagen op het landingsterrein aanwezig. Bij luchtalarm verliet de brandweer met de voertuigen de luchtmachtbasis en stelde zich op in speciale schuilplaatsen. Daar werd dan het einde van het luchtalarm afgewacht of het bevel tot inzet. Behalve de gevaarlijke luchtaanvallen waren er ook veel noodlandingen van vliegtuigen die, zwaar beschadigd of aangescho-

ten, op hun laatste krachten naar Schiphol kwamen (terug)gevlogen. Het was dan zaak zo snel mogelijk het toestel te bereiken, voordat het geheel in brand zou kunnen vliegen, om te trachten de bemanning te redden. Daartoe werden dan de direct-klare schuimstraalpijpen van de tankautospuiter en de snelle-aanvalswagen gehanteerd. Als de blussing, door munitie of bommen niet van risico ontbloeit, meer dan de meegevoerde hoeveelheden blusmiddelen vereiste, werd met de slangenwagen een leiding gelegd van de brand naar de dichtstbijzijnde waterwinplaats, alwaar de zich in de aanhanger van de slangenwagen bevindende draagbare motorspuiter kon worden ingezet om het water van de winplaats naar de tankautospuiter te pompen.

Voor de bluswatervoorziening waren, behalve de al bestaande brandkranen, door de Luftwaffe extra leidingen aangelegd of grote watertanks geplaatst. Dat was gezien de beschadigingen van het waterleidingnet tijdens de vele bombardementen geen overbodige luxe. Van de bestaande voorzieningen kon gemakkelijk gebruik worden gemaakt, omdat die alle waren voorzien van de ook in Duitsland gangbare Störz-koppelingen.

Voor de beveiliging van de gebouwen en werkplaatsen waren voldoende kleine blusmiddelen voorhanden en werden hier en daar bluskarren geplaatst. Het aldaar werkzame personeel werd door de brandweer onderricht in het gebruik ervan en in het kader van de luchtbescherming werden brandploegen opgericht, die bij luchtalarm bepaalde sectoren kregen toegewezen. Na een luchtaanval, waarbij brand

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

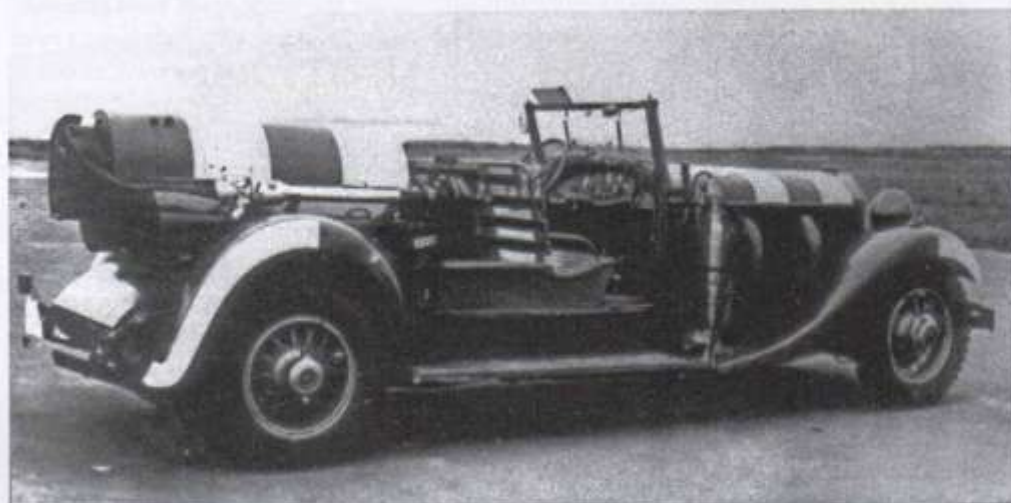
E-mail: wergroepbrandweehistorie@brandweer.org

Website: www.brandweer.org

was ontstaan, trachtten eerst de brandploegen het vuur te blussen, waarna zij versterking konden krijgen van de van-wacht-zijnde vaste brandweelieden, die op zo'n moment de autospuiter moesten bemannen. Deze reserve-groep kon evenwel ook worden ingezet voor vliegtuigbrandbestrijding, wanneer er meerdere toestellen in het geding waren of het water van bijzonder grote afstand moest worden aangevoerd. Het onderhoud en de controle op de kleine blusmiddelen waren eveneens in handen van de brandweer.

De Vliegerhorstfeuerwehr van Schiphol kreeg bij grote luchtaanvallen ook regelmatig assistentie van de gemeentebandweer Amsterdam en hoewel deze samenwerking vooral tijdens bombardementen niet van harte ging, was de verstandhouding over het algemeen niet slecht. Brandweelieden bleven brandweelieden. Bij het Luftgaukommando Holland was als opperbrandmeester Felix Rauschnig aangesteld, afkomstig van het LGK XII (Wiesbaden) en gepensioneerd commandant van de brandweer in Königsberg. Hij had zijn zetel waarschijnlijk in het Carlton Hotel in Amsterdam.

Het paradepaardje van de Vliegerhorst-Feuerwehr op Schiphol was het zelf bedachte snelle-interventievoertuig op een krachtige personenwagen, waarop de apparatuur van een schuimblusaanhanger was gemonteerd. Daarmee kon men nog sneller proberen het vuur van gecrashte vliegtuigen voldoende onder controle te brengen voor een reddingsactie. Dit concept vond grote navolging op andere vliegvelden. Foto: collectie Karl Rode





De Amsterdamse brandweer rukte in de oorlogsjaren uit met hun twintig jaar oude open autospuiten. Naar aanleiding van de ervaringen bij Schiphol in mei 1940 waren de voertuigen grijs geschilderd en de mannen voorzien van stalen helmen. Natuurlijk waren ook de koplampen verduisterd. Foto: collectie Gerard Koppers

8. De val van Schiphol

In de loop van de oorlog waren Schiphol en omgeving relatief ongeschonden uit de strijd gekomen, totdat de jachtvliegtuigen, die er hun thuisbasis hadden, een te grote bedreiging gingen vormen voor de bombardementsvluchten op Duitsland. Een belangrijk bezwaar tegen een aanval op Schiphol was altijd de sterke verdediging van de vliegbasis, waardoor de te verwachten verliezen aan geallieerde zijde niet opwogen tegen het nut van de uitschakeling van Schiphol. In het najaar van 1943 sloeg de balans van de overwegingen door naar de andere kant en werd een groot bomoffensief gestart met het doel de vliegbasis Schiphol onschadelijk te maken. Op 3 oktober werd de eerste van een serie zware luchtaanvallen op Schiphol uitgevoerd.

Het offensief werd tenslotte afgesloten op 13 december met een grote finale, waarna de aangerichte schade zodanig bleek te zijn, dat herstel niet of nauwelijks meer mogelijk was. Het banenstelsel was geheel onbruikbaar geworden en de jachtvliegtuigen die het laatste oordeel overleefd hadden, moesten de snelweg Amsterdam-Den Haag gebruiken om te kunnen vertrekken. Voor achttien zwaardere bommenwerpers moesten eerst provisorische herstellingen worden verricht om het vertrek mogelijk te maken, hetgeen nog bijna een maand in beslag nam. Tijdens het laatste bombardement waren veertien vliegtuigen in hun

schuilplaatsen vernield.

De week na het bombardement werd gebruikt om de installaties van Schiphol te verwijderen en even later werden de reparatiewerkplaatsen voor de motoren van Schiphol ontmanteld en overgebracht naar het vliegveld Valkenburg. Ook de vliegvelden Waalhaven in Rotterdam en Ypenburg bij Den Haag werden eind 1943 ontruimd en het materieel en personeel zoveel mogelijk verplaatst. Toch werden in de eerste maanden van 1944 op Schiphol opruimingswerkzaamheden verricht, omdat men het vliegveld nog wilde gebruiken als noodvliegveld. Bovendien werden er weer enkele kleine jachtvliegtuigen gesignaleerd, die echter gebruik moesten blijven maken van de snelweg. Een echte Fliogerhorst was Schiphol niet meer. Hoewel exacte gegevens daarover niet meer te vinden zijn, mag er gezien de gebruikelijke procedures in dergelijke situaties, van uitgegaan worden, dat een kleine brandweereenheid op Schiphol achterbleef, waarschijnlijk alleen in het bezit van een tankautospuiter TLF 25, zoals het type TS 2,5 inmiddels was gaan heten.

In juni 1944 werd weer een toename van de activiteiten gemeld. Een detachement van 200 man Luftwaffetroepen werd van Amersfoort naar Amstelveen overgeplaatst en enkele weken later werd er weer met munitie gereden. Mede door de invasie werd de Luftwaffe in Nederland nieuw leven ingeblazen. Ook het personeel van de werkplaatsen in het Citroëngebouw aan het Stadionplein in Amsterdam werd achter hun voden gezeten. Het voornamelijk uit KLM-ers bestaande personeel daar zag een lopende band geïnstalleerd worden, waarop minstens twee vliegtuigmotoren per week moesten kunnen worden gereviseerd. Dat waren 1600PK Daimler-Benz-motoren. De voorheen gereviseerde Russische vliegtuigmotoren werden opgeslagen onder de tribunes van het station. De lopende band kreeg door de gebrekkige medewerking van het personeel echter bij lange na niet de capaciteit waar hij voor bedoeld was en zoals alle Nederlanders keken ook de KLM-ers uit naar het zuiden, naar de bevrijding.

Deze leek begin september 1944

zeer dichtbij te zijn, zelfs voor de Duitsers, en op 18 september werd door de Wehrmacht begonnen met het opblazen van de installaties en gebouwen of het in brand steken daarvan. Dat werk nam twee weken in beslag en werd zó grondig gedaan, dat men zelf ook nooit meer over Schiphol zou kunnen beschikken. Eind 1944 verdwenen de laatste luchtafweerkanonnen en de bewaking van Schiphol werd overgedragen aan de Landwacht en de NSB. Begin 1945 werd Schiphol door zo'n 2000 dwangarbeiders onder leiding van enkele Duitse soldaten nog eens helemaal ontdaan van alles wat op metaal leek en daarna werd het heel erg stil op het terrein, dat slechts met puinhopen was bedekt en waarvan grote delen regelmatig onder water kwamen, omdat de hele drainage grondig vernield was. Pas begin mei 1945 was er weer een taak voor Schiphol: het mocht worden gebombardeerd. Niet zoals vijf jaar lang met vernielende bommen, maar met brood. Gezien de wanhopige voedselsituatie was door het Duitse gezag toegestemd in voedseldroppings nabij de grote steden en aan Schiphol viel de eer te beurt als droppingszone voor Amsterdam te fungeren. Op 2, 3, 5, 6 en 7 mei vonden de vele voedseldroppings plaats en het daarbij verzamelde eten werd vanaf 13 mei in Amsterdam gedistribueerd.

Inmiddels was er in de gezagsverhoudingen het een en ander veranderd. Op 5 mei ging de capitulatie van de Duitse bezetting in en kon Nederland zich bevrijd noemen. Drie dagen later werd de bewaking van Schiphol door de Binnenlandse Strijdkrachten overgenomen van de laatste Duitsers. Schiphol was weer in Nederlandse handen en als eerste kwam Jan Dellaert, de in 1940 van zijn luchthaven verdreven bedrijfsdirecteur, een kijkje nemen. Vijf jaar lang had hij gewacht op dit moment en hij had zijn plannen klaar. Van deze grote kale vlakte met bergen puin en grote gaten zou weer een wereldluchthaven van naam gemaakt worden!

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