

De KLM richtte na de bevrijding al snel weer een eigen brandweerkorps op, dat uit de geallieerde dumps een aantal brandweer- en ambulancewagens kon opduikelen, evenals een bergingstractor. De wagens kwamen uit Engeland, de Verenigde Staten en Canada. In 1948 nam de gemeente Amsterdam de brandweertaken op Schiphol over. Foto: collectie Jan Korte



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.

Brandbestrijding op Schiphol tot 1941

9. Branden en crashes 1940-1945

Op 20 juni 1940, toen Schiphol net een andere baas had gekregen, vond het eerste bombardement van geallieerde zijde plaats. Midden op de dag werd de nieuwe basis van de Luftwaffe door zes Blenheim-bommenwerpers van het Britse Bomber Command aangevallen, maar de aangerichte schade viel nogal mee. Ook in de twee daarop volgende nachten werden enkele bommen boven Schiphol gelost.

Op zondag 23 juni 1940 rond drie uur in de middag voerde de RAF een gerichte luchtaanval op Schiphol uit met drie Blenheims. Deze keer werd er niet alleen veel schade, maar ook grote paniek veroorzaakt. Om 15.12 uur werd via de telefoon de hulp ingeroepen van de Amsterdamse brandweer, die uitrukte met de autospuiten van de Honthorststraat, de Amstelveenscheweg en Kattenburg, de autoladders van de Honthorststraat en de De Ruyterkade, de slangenwagen van de Nieuwe Achtergracht en twee motorspuiten van de Hulpbrandweer van de LBD aan de Emmastraat, onder leiding van de officier van de dag. Bovendien rukte een autospuit van het Duitse Brandweerpolieregiment 'Sachsen' vanaf de Euterpestraat (Gerrit van der Veenstraat) uit. Er woedde een felle brand in de nieuwe militaire loodsen en na wat

organisatie in de blussing te hebben gebracht, werden uiteindelijk acht stralen water ingezet, afkomstig van vier autospuiten, één motorspuit en twee brandkranen. Eén der autospuiten en de motorspuit waren van Duitse korpsen. Van de westelijke loods verbrandde het linkerdeel, compleet met de werkplaatsen en de ernaast liggende loods zag zijn kap gedeeltelijk verbranden.

In de zomer en herfst van 1940 woedde de 'Battle of Britain' in volle hevigheid, waarbij Schiphol voor de Luftwaffe een belangrijke rol speelde en daarom van de RAAF een gelijkwaardige aandacht kreeg. Op 7 september was de Duitse luchtafweer, de FLAK, van en rond Schiphol zó ijverig bezig, dat het een juist van Schiphol opgestegen bommenwerper van het type Henkel-111 op weg naar Newcastle-on-Tyne raakte, waardoor het toestel met bommen-

last en al neerstortte op vier huizen aan de Henegouwschelaan in Amstelveen, gemeente Nieuwer-Amstel. Direct daarop ontstond een grote brand, waarvan de blussing door de brandweer van de Luftwaffe, die ook was uitgerukt, graag werd overgelaten aan de gemeentebbrandweer, met het oog op de bommen, die overigens niet explodeerden. Zes burgers en enkele Luftwaffe-militairen, die in een gevorderde woning bivakkeerden, kwamen om het leven. Tot eind oktober 1941 werden gemiddeld twee tot drie nachtelijke luchtaanvallen per maand op Schiphol uitgevoerd, waarbij niet altijd het vliegveld, maar ook nabijgelegen huizen en een schijnvliegveld bij Aalsmeer, gecodeerd SF-16, werden geraakt.

Op 26 april 1941 tegen tien voor één in de middag werd de brandweer van Hoofddorp gealarmeerd voor een uitslaande brand aan de Sloterweg 424, bewoond door de familie Knibbe. Toen men met de autospuit



Vlak na de bevrijding verzezen er op Schiphol allerlei noodgebouwtjes en de eerste echte brandweerauto was een Fordson-crashtender van de RAF, die hoorde bij de luchtverkeersleiding van die eerste maanden. Later ging de Fordson over naar de KLM-brandweer en die van de gemeente.

Foto: collectie Jan de Wit



5 (4)

door
Gerard Koppers

en babyspuit ter plaatse kwam, bleek de boerderij geheel in brand te staan. De Luftwaffe-brandweer van Schiphol was echter al met enkele stralen aan het werk, waardoor het woonhuis behouden kon blijven. Drie dagen later, op 29 april, werd om tien voor half één opnieuw uitgerukt door de brandweer van Hoofddorp, nu wegens brand aan de Aalsmeerderweg bij de Vijfhuizerweg. Ook de brandweer van Aalsmeer was op de rook afgekomen. Ter plaatse bleek het te gaan om barakken van een FLAK-stelling en door een Duitse officier werd te kennen gegeven dat geen hulp werd gewenst, zodat de gemeentelijke korpsen moesten inrukken.

In de nacht van 7 op 8 november 1941 werd opnieuw een lichte aanval op Schiphol uitgevoerd. De spectaculairste gebeurtenissen werden echter veroorzaakt door Duitse vliegtuigen. Een Junkers-88 van de KFLGr 606 moest, geraakt door de Britse luchtafweer, een buiklanding maken. Het toestel werd naast de baan gelegd om de collega's te laten landen, maar een volgende Ju-88 raakte door de sterke zijwind van de baan en schoof tegen de eerder lamgelegde Ju-88. Een derde vliegtuig van hetzelfde type, maar dan van de III/KG30 (thuisbasis Gilze-Rijen), werd eveneens door de zijwind gegrepen en kwam terecht op de beide eerder ontsproorde toestellen. Alle

drie de toestellen werden ernstig beschadigd, maar persoonlijke ongelukken deden zich niet voor.

Op 25 juli 1943 was het weer druk in de lucht boven Schiphol. Rond 15.00 uur werd Amsterdam-Noord getroffen in een poging de Fokker-fabrieken daar uit te schakelen, waarbij tevens een schijnaanval op Schiphol werd ingezet. Vroeg in de avond kwamen twaalf Boston-bommenwerpers terug om Schiphol te bestoken met circa negen ton High-Explosive (HE-)bommen, waardoor een zware brand uitbrak op de vliegbasis. Eén van de aanvallers stortte neer in een perceel vlasland bij de Hoofdweg 152, waarbij twee doden vielen.

Op 23 september 1943 begon de herfst en een nieuw hoofdstuk in de offensieven op Schiphol. Op die dag werd met jachtvliegtuigen van het Fighter Command een aanval uitgevoerd op Schiphol. De serie echte zware aanvallen begon op 3 oktober rond het middaguur, toen 72 Marauders van het US Air Support Command 356 bommen afwierpen boven Schiphol. Bij de luchtverkenning daarna bleken er slechts zo'n 94 op of bij het vliegveld terecht te zijn gekomen. Tijdens deze aanval stortte één van de verdedigende Duitse vliegtuigen neer in het Amsterdamse Bos. Op 24 oktober werd met een eskader Mitchell-bommenwerpers een aanval uitgevoerd, waarbij 53 stuks 500-ponds bommen werden afgeworpen, naast een 24-tal even zware tijdbommen met een 12-uur vertraagde ontsteking. Ze kwamen grotendeels terecht tussen de hangars en op de startbanen. Op 3 november rond vier uur in de middag bezochten 72 Marauders van de 9de US Airforce Schiphol. Zij brachten geen thee, maar 114 ton explosieven. Eén van de vliegtuigen stortte neer bij Bovenkerk. 40 Duitse militairen op Schiphol, maar ook zes burgers op de Nieuwe Meerdijk kwamen bij deze luchtaanval om het leven. Op 13 december 1943 kwam de grote finale van het bombardementsoffensief op Schiphol. Met maar liefst 192 Marauder-bommenwerpers van de 9de US Airforce, begeleid door 17 eskaders jachtvliegtuigen, werden 337 ton brisantbommen op het vliegveld geworpen. Het resultaat was er dan ook naar. Schiphol was

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

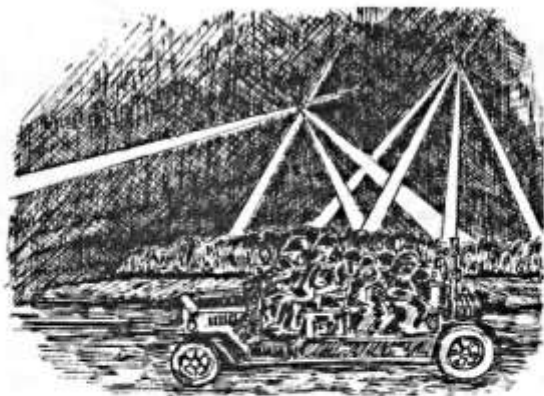
volkomen onbruikbaar geworden en speelde hierna geen rol van betekenis meer voor de Luftwaffe. Ook langs de Aalsmeerderweg, de Aalsmeerderdijk, de Hoofdweg en de Schipholdijk kwamen bommen terecht. Van alle deelnemende vliegtuigen werden er drie neergeschoten en maakten drie een noodlanding.

10. De stille helden

Uit de bundel 'Brand, je moet het geloven, 4+5=1', H. Stuyf, Brandweer Amsterdam, 1987: Wij reden door de kille zwarte nacht op weg naar Schiphol. 'Brand, Schiphol, D.G. uitrukken', stond er op de band. Daar moesten wij het mee doen. Er bleef dus gedurende de rit veel



Het geallieerde bombardement op Schiphol van 13 december 1943 was feitelijk de apotheose van het offensief tegen de luchthaven. Daarna is Schiphol geen serieuze bedreiging meer geweest. Foto: collectie NBDC



*Kunstenaar/brandweerman Henk Stuyf beschreef één van zijn avonturen op Schiphol in de oorlog en tekende daarbij een sfeerplaatje van zijn Amsterdamse brandweerploeg onderweg naar het vliegveld.
Foto: collectie Gerard Koppers*

te gissen over. De fantasie kan soms de gruwelijkste werkelijkheid ver overtreffen. Zeker was dat onze gezamenlijke fantasie genoeg materiaal zou opleveren voor een Fellini-film. Er werd langzaam gereden, de verduisterde koplampen gaven geen licht. Zo nu en dan sneden de schijnwerpers scherpe witte lijnen door de lucht om elkaar hoog in het zwarte niets te ontmoeten in de hoop een Tommy te vinden.

Het afweergeschut knetterde en hoog in de lucht zag je wat granaten ontploffen ver beneden de vlieghoogten. Dit alles maakte niet zo veel indruk op ons. Wat ons meer bezighield was wat ons te wachten stond. Ons voertuig was open, wij hadden wel een zielig ijzeren helmje op, maar voor de rest waren wij zo kwetsbaar als eieren. Met elkaar spreken was ook niet mogelijk. Bovendien was ieder met z'n eigen gedachten bezig. Schiphol was een bundeling van grote moeilijkheden. Bij luchtaanvallen doken de Duitsers de schuilkelders in en van ons werd geëist dat wij de troep opknaptten. Tijdens het werk kwamen de Engelse vliegtuigen vaak terug en zeker niet om naar ons te zwaaien of te roepen: "Houd goede moed, wij komen."

De eerste dag van de oorlog hadden wij twee van onze beste vrienden ingeleverd en dat bleef altijd meespelen in de angst en in de haat als 'Schiphol' gemeld werd. Wij hobbelden door de natte zwarte nacht en werden toen wij in de buurt kwamen aangehouden en weer doorgelaten, eigenlijk hadden wij ook niet zo'n haast. Onze taak was immers 'het redden van mens en dier' en wij rekenden de Duitsers bij geen van beiden. Bij het toegangshek kregen wij een paar kerels mee, die ons vertelden waar wij moesten zijn. Het was in een loods. Onze begeleidende 'übers' trokken zich snel terug en wij gingen naar binnen. De Duitsers hadden na de aanval de brand wel aangepakt, maar hadden zich zoals gebruikelijk onder de grond teruggetrokken. In een hoek brandde het nog en wij konden dat zonder veel moeite uitmaken. Het was een soort magazijn met kisten en andere onduidelijke dingen. Het was er donker en het enige wat ons interesseerde was: wegwezen. Wij brachten snel de geblakerde kisten en andere rotzooi dat eventueel weer kon opvlammen naar buiten en maakten de hele hap goed nat. De loods kon verder geen gevaar. Bij de poort nog even afmelden bij de een of

andere 'hauptmann' en weer terug, drijfnaat, maar allen toch opgelucht dat alles weer was goed gegaan. In de kazerne kankerden we nog wat na, maar waren blij dat wij tenminste weer voor het moment een dak boven het hoofd hadden. Vrolijk waren wij niet bepaald, want we moesten nog een volle dag en nacht staan – 48 uur op en 24 uur af, zo was het. Weinig warmte, weinig eten, veel en lang en soms zware dienst.

Als je uitrukte zag je veel nare dingen en de angst holde je uit en was onderling niet bespreekbaar, want angst bestond niet.

Naar de burgerij toe moest je poneren alles te weten en te kunnen.

Je had soms geen poot om op te staan, maar je moest toch met rustige kalme stem bevelen geven of aanwijzingen. Soms hoop geven, ook al was die er niet meer. Je grootste angst lag thuis, als er door een andere post werd uitgerukt bij jou in de buurt. Andere mensen helpen als je eigen gezin misschien in moeilijkheden zat. Ik geloof dat dit het zwaarst te verteren was voor de meesten van ons.

Bij het uitrukken 's nachts zag je ook altijd de mannen stiekem in hun eigen windstreek loeren.

Niet iedere dag was moeilijk, het leven ging z'n gang en de oefeningen in de Lepelstraat gingen gewoon door en er werd toch veel gelachen. Zo bijvoorbeeld een week na de brand Schiphol, wij waren het allang

vergeten, bereikte ons het bericht dat de toenmalige commandant van Schiphol Hauptsturmbahnführer, Von Knekelhaus het had behaagd zijn dank uit te spreken jegens de Feuerwehr Polizei, dat waren wij dus, die op zeer gründliche wijze en met veel moed en inzet van eigen levens "den Flughafen behalten hatte vor einem sehr grossen Unfall". Mit vielen dank en eikenloof en ander afval, w.g. Jan poep en uitje.

Wij snaptten er niets van. Zij waren niet zo bedankerig, bovendien hoefde van ons dat overdreven Duitse gedoe ook niet.

Maar een poosje later werd ons de lof weer van een andere kant toegeswaaid, van burgermensen die op Schiphol tewerkgesteld waren. Zij vertelden dat wij die nacht, ons van geen gevaar bewust, talloze

kisten met granaten naar buiten gebracht hadden.

Wij lieten het maar zo, alsof dit ons dagelijks werk was.

De meesten van ons werden heel even vroom en dankten 'de Grote baas', al was het niet op de blote knietjes.

Later hebben wij er weer hartelijk om gelachen.

Bronnen:

- K. Rode, Die Fliegerhorstfeuerwehr der Deutschen Luftwaffe 1939-1945, 1985
- K. Rode, Flughafen Amsterdam-Schiphol 1940-1945, 1989 (niet gepubliceerd)
- T. Visser, Jaren van verduistering. De bezettingsjaren in Amstelveen, 1989
- C.A.M. van Haasteren, 70 jaar Bedrijfsbrandweer Fokker Schiphol, 1991
- Luchtvaartafdeling, Luchtbeschermingsplan Vliegpark Schiphol, 1939
- L. Breetveld, KLM Brandweerhandleiding, 1939
- L. Breetveld, KLM Luchtbeschermingsdienst, 1939
- bundel 'Brand, je moet het geloven, 4+5=1', H. Stuyf, 1987
- G.P. Koppers, Ter Plaatse in Drie Minuten, 1992
- A. Korthals Altes, Luchtgevaar, 1984
- P. Grimm, E. van Loo en R. de Winter, Vliegvelden in oorlogstijd, 2009
- Total K.G., Neuzetlicher Feuerschutz, 1939
- K.L. de Boer, Als de Roode Haan kraait, 1941
- G.J. Zwanenburg, En nooit was het stil..., 1989
- Gemeentelijke Commissie Heemkennis, Ons Amsterdam, Schipholnummer, juli 1951
- KLM, Overzicht van het bedrijf over de jaren 1941 tot en met 1946
- A.P. de Jong, Vlucht door de tijd, 1988
- Jaarverslagen Dienst Havens- en Handelsinrichtingen 1924 t/m 1949
- Archieven: Dienst Havens- en Handelsinrichtingen (Stadsarchief Amsterdam), Brandweer (Stadsarchief Amsterdam), Gemeentesecretarie Haarlemmermeer 1910-1945 (Gemeentearchief Haarlemmermeer), Luchtvaart Afdeling/Luchtvaartbrigade 1913-1940, Inspecteur Militaire Luchtvaart 1935-1940, Commando Luchtverdediging 1938-1940 en Bureau Militaire Terugkeer/Documentatie Militaire Inlichtingendienst (Centraal Archiefdepot Ministerie van Defensie), VFDB Referat 11-Brandschutzgeschichte, Frankfurt/Main.
- Bibliotheken: NV Luchthaven Schiphol, Stadsarchief Amsterdam en Nationaal Brandweer-documentatiecentrum Amsterdam.
- Persoonlijke collecties: Karl Rodef, Rob Meijerf, Jan Korte, Jan de Wit jr, Hans Nauta en Gerard Koppers.

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