

Nederlandse verdediging tegen Duitse Fallschirmjäger

Afweermaatregelen tegen luchtlandingseenheden voorafgaande aan Fall Gelb

R.L. van den Akerboom MA*

Al geruime tijd bestaat de notie dat Nederland niet of nauwelijks voorbereid was op een aanval door Duitse luchtlandingseenheden in de Tweede Wereldoorlog. In een eerder onderzoek is aangetoond dat het Nederlandse opperbevel op de hoogte was van een dergelijke dreiging. Daarnaast trof Nederland diverse voorbereidingen om een dergelijke aanval af te slaan. Vliegvelden en strategische objecten kregen verdedigingswerken, speciale troepen werden op vliegvelden gestationeerd, en vliegvelden buiten de Vesting Holland werden versperd. Ook de oprichting van het Commando Luchtverdediging in november 1938 en het aanschaffen van luchtafweergeschut volgens het urgentieprogramma passen in dit beeld. Het Nederlandse opperbevel was er echter van overtuigd dat een aanval uit de lucht kleinschalig zou zijn. Uiteindelijk vond die operatie plaats op een schaal die Nederland niet voor mogelijk achtte. De verdedigingen die waren aangelegd bleken hierdoor niet toereikend.

In mei 1940, tijdens operatie Fall Gelb, maakte de Duitse Wehrmacht gebruik van luchtlandingseenheden in een poging diverse vliegvelden en bruggen binnen de Vesting Holland te bezetten. Na de capitulatie verscheen in *Mavors* (maandblad voor officieren, reserveofficieren, kornetten en vaandrags) een artikel van kapitein J.D. van der Waall. Hij insinueerde dat Nederland niet voorbereid was op een dergelijke aanval.¹ Uit eerder onderzoek blijkt dat er in de

periode voorafgaande aan de aanval in de militaire vakbladen, waaronder de *Militaire Spectator*, geschreven werd over het fenomeen luchtlandingseenheden.²

Zowel de militaire vakbladen als het opperbevel onderkenden een dergelijke dreiging. Toch blijft de gedachte dat Nederland onvoorbereid was tegen een Duitse aanval hardnekkig. Deze denktrant is gedeeltelijk te verklaren. Enkele uren voor de capitulatie werd het bevel gegeven de archieven van het Algemeen Hoofdkwartier (AHK) te vernietigen op de Haagse vuilverbranding. Hoewel bepaalde delen dit lot bespaard bleven ontbreken er vele cruciale stukken. Na de capitulatie werd daarom, onder andere door de *Militaire Spectator*, begonnen met het verzamelen van getuigenverklaringen en gevechtsverslagen. Het geheugen, de emotie en andere gevoelens, en in sommige gevallen de angst voor strafrechtelijke gevolgen, hebben invloed gehad op

* Ronald van den Akerboom MA is afgestudeerd aan de Universiteit van Amsterdam als militair historicus. Op dit moment werkt hij als projectmanager bij het JIVC. Dit artikel is een onderdeel uit de afstudeerscriptie 'Dreiging vanuit de lucht, Nederlandse militaire theorieën over de inzet en afweer van luchtlandingseenheden voorafgaande aan Fall Gelb.' Deze scriptie toont aan dat het Nederlandse leger wel degelijk was voorbereid op een aanval van Duitse luchtlandingseenheden.

1 J.D. van der Waall, 'Afweermaatregelen tegen luchtstroepen', in: *Mavors* 34 (1940) 595-596.

2 R.L. van den Akerboom, 'Nederlandse theorieën over luchtlandingseenheden voor WO2. Het debat in aanloop naar Fall Gelb', in: *Militaire Spectator* 188 (2019) (6) 284-295.

de beschrijving van bepaalde gebeurtenissen door de betrokkenen. Veel van de standaardwerken die na de oorlog gepubliceerd werden, zoals *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog* van dr. Loe de Jong, zijn op deze bronnen gebaseerd. Daarnaast wilden auteurs zoals E.H Brongers de Nederlandse bevolking wijzen op het heldhaftige optreden van het kleine Nederlandse leger tegenover de zwaarbewapende en machtige Duitse Wehrmacht. Dit heeft uiteraard invloed gehad op de manier waarop gebeurtenissen verwoord werden.³ Hierdoor blijft de mythe dat het Nederlandse leger totaal onvoorbereid was in stand.

Een onderzoek naar de vraag in hoeverre het Nederlandse leger gereed was voor een aanval door Duitsland is dan ook niet nieuw. Tobias van Gent kwam in zijn boek *Het falen van de Nederlandse gewapende neutraliteit, september 1939 – mei 1940* tot de conclusie dat de Duitse dreiging, in tegenstelling tot wat aangenomen werd, wel degelijk serieus genomen werd. Als reactie op de invasiealarmen zijn er verschil-

lende militaire en politieke maatregelen genomen. Het veldleger werd meerdere malen in verhoogde staat van paraatheid gebracht. Op het gevaar van Fallschirmjäger gaat hij niet specifiek in.⁴ Henk Amersfoort en Piet Kamphuis concludeerden in *Mei 1940, de strijd op Nederlands grondgebied* in het hoofdstuk over Fallschirmjäger: ‘de verrassende luchtlandingen op 10 mei (...) hadden het zuidfront van de vesting Holland ten val gebracht’.⁵ Een diepgaande analyse naar de vraag of het Nederlandse opperbevel een aanval door luchtlandingseenheden reëel achtte wordt in beide standaardwerken niet ondernomen. Dit artikel wil daarom aantonen dat het Nederlandse leger wel degelijk voorbereid was op een aanval met Duitse luchtlandingseenheden.

- 3 Herman Amersfoort en Piet Kamphuis, *Mei 1940, de strijd op Nederlands grondgebied* (Den Haag, Uitgeverij Boom, 2012) 13-34; Tobias van Gent, *Het falen van de Nederlandse gewapende neutraliteit, september 1939-mei 1940* (Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 2009) 9.
- 4 Van Gent, *Het falen van de Nederlandse gewapende neutraliteit*, 397.
- 5 Amersfoort en Kamphuis, *Mei 1940*, 379.

Militairen van het 1e Regiment Wielrijders met een mitrailleur op luchtdoelaffuit. De Wielrijders maakten deel uit van de mobiele reserve die de strijd moest aangaan met luchtlandingstroepen

FOTO BEELDBANK NIMH





Fallschirmjäger in Oslo, Noorwegen. De Duitse operatie in Scandinavië met luchtlandingseenheden vormde een waarschuwing voor Nederland

FOTO BUNDESARCHIV

Vorbereidingen van de Nederlandse verdedigingsmaatregelen

In september 1938, tijdens de crisis in het Sudetenland en de daaropvolgende annexatie van Tsjecho-Slowakije door nazi-Duitsland, liepen de internationale spanningen hoog op. Als gevolg hiervan gaf luitenant-generaal Izaak H. Reijnders, chef van de generale staf, bevel vliegvelden te bewaken tegen eventuele aanvallen van parachutisten. Hij wees nadrukkelijk op het gevaar van een strategische overval vanuit de lucht waarbij de vijand met behulp van militaire en burgervliegtuigen parachutisten en andere troepen zou laten landen bij de Nederlandse vliegvelden. Niet alleen generaal Reijnders waarschuwde voor dit gevaar. Een jaar eerder

wees de toenmalige kolonel P.W. Best, de latere bevelhebber van het Commando Luchtverdediging, op de mogelijkheid van een strategische overval tegen Nederland. Best noemde de Nederlandse vliegvelden de ingangspoorten tot de Vesting Holland. In mei 1939 was het majoor Bert Sas, militair attaché in Berlijn, die de Nederlandse generale staf waarschuwde voor het gevaar van de Fallschirmjäger. Sas woonde op 20 april 1939 een parade in Berlijn bij. In deze parade liepen, zo rapporteerde Sas, ruim tweeduizend Fallschirmjäger mee en er vlogen honderden vliegtuigen over. 'We vangen hen op met hooivorken!', was de reactie die hij van Den Haag kreeg op zijn rapport.⁶

Ondanks deze reactie was het Nederlandse opperbevel al sinds het interbellum bezig het land te beschermen tegen een strategische overval. Zo werden rondom bruggen en andere objecten van strategisch belang statische verdedigingen aangelegd. Sinds 1938 werden er op de vliegvelden in Nederland bewakings-troepen gestationeerd. Vanaf 1939 werden er

⁶ Van Gent, *Het falen van de Nederlandse gewapende neutraliteit*; F.J. Molenaar, *De geschiedenis van de Koninklijke Luchtmacht, hoofddeel 1, deel 2, De luchtverdediging in de meidagen 1940* (Den Haag, Staatsuitgeverij, 1970) 1; F.S.A. Beekman, *10 mei 1940, De schorpioen slaat toe, de eerste luchtlandingsoperatie in de geschiedenis* (Breda, Brabantia Nostra, 1991) 8; G. J. Sas jr, 'Het begon in mei 1940', *De spiegel* (17 oktober 1953) 22.

voorbereidingen getroffen vliegvelden te vernietigen in geval van een vijandelijke aanval. De meeste van de in dit artikel behandelde maatregelen kwamen echter pas in de laatste maanden voor de Duitse inval tot stand.⁷

Op 9 april 1940 begon Unternehmen Weserübung, de Duitse invasie van Denemarken en Noorwegen. Diverse vliegvelden in deze landen moesten hierbij worden ingenomen. Voor deze taak werden de Fallschirmjäger gebruikt. De Noorse vliegvelden, Sola bij Stavanger en Fornebu bij Oslo, werden ingenomen door middel van een coup de main waarna de vliegvelden beschikbaar waren voor het aanvoeren van versterkingen in de vorm van luchtinfanterie.⁸

Op het moment van de aanval op Fornebu was daar een vliegtuig van de KLM aanwezig. De piloten hebben de effectiviteit van luchtlandingstroepen die een verticale omvatting op een vliegveld uitvoerden met eigen ogen kunnen aanschouwen. Na de geslaagde aanval gaf de Duitse commandant het KLM-toestel toestemming de reis naar Nederland voort te zetten. De piloot, Evert van Dijk, heeft bij aankomst in Nederland het Algemeen Hoofdkwartier op de hoogte gesteld van zijn waarneming. Het AHK heeft door deze waarneming waardevolle informatie over het gevaar van luchtlandingen ontvangen.⁹

Door de informatie over deze luchtlandingen en door de oplopende internationale spanningen begreep het AHK dat Nederland bij een Europese oorlog betrokken kon raken. De mogelijkheid dat luchtlandingseenheden hierbij tegen de Nederlandse verdedigingen zouden worden ingezet werd, vooral na de uitvoering van Unternehmen Weserübung, steeds reëler. Op het laatste moment begon het AHK van de Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht (OLZ) met het aanleggen van verdedigingswerken die de Vesting Holland moesten behoeden voor een strategische omvatting.¹⁰

De verdediging van Nederland was erop gericht de vijand zo lang mogelijk tegen te kunnen houden en tegelijkertijd de onafhankelijkheid van het land te kunnen waarborgen. Voor dit

doel was de Vesting Holland ontworpen. De Vesting Holland omvatte de grote steden Rotterdam, Den Haag, Amsterdam en Utrecht. Het noordfront van de vesting bestond uit de stelling Kornwerderzand op de Afsluitdijk en de stelling van Amsterdam. Langs het oostfront liep de Grebbelinie. De Biesbosch en het Hollands Diep vormden het zuidfront, de Noordzee vormde de bescherming van het westfront. Het economische en politieke hart van het land werd hierdoor beschermd door verschillende stellingen, inundaties en natuurlijke barrières. Deze verdedigingen werden in periode voor mei 1940 verbeterd en aangevuld.¹¹

Luchtverdediging

Op 1 november 1938 besloot het ministerie van Defensie tot de samenvoeging van de Luchtvaartbrigade, de Brigade Luchtdoelartillerie, het Derde Regiment Genietroepen en het Vrijwillig Landstormkorps Luchtwachtdienst tot het Commando Luchtverdediging. Hierdoor werden jachtvliegtuigen, luchtdoelartillerie, de luchtmeldingsposten van de Luchtwachtdienst en de zoeklichten van de genie onder een gezamenlijk commando geplaatst. Onder het bevel van de inmiddels generaal-majoor Best zou het Commando Luchtverdediging snel en effectief tegen dreigingen uit de lucht kunnen optreden. Hoewel deze verdediging zich voornamelijk richtte tegen vijandelijke bommenwerpers, zou het Commando Luchtverdediging ook kunnen optreden tegen transportvliegtuigen met luchtlandingseenheden.¹²

7 Amersfoort en Kamphuis, *Mei 1940*, 102; NL-HaNA, Hoofdkwartier Veldleger, toegang 2.13.16, inv.nr. 1095, *Brieven en circulaires betreffende de strategische beveiliging van vliegvelden*, stuk 2201G bewaking van vliegvelden.

8 M. Hickey, *Out of the sky. A history of airborne warfare* (New York, Scribner, 1979) 43-45.

9 R. de Bruin et al, *Illusies en incidenten, De militaire luchtvaart en de neutraliteitsbehandeling tot 10 mei 1940* (Den Haag, De Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten, 1988) 340-341.

10 De Bruin et al, *Illusies en incidenten*, 340-341; Van Gent, *Het falen van de Nederlandse gewapende neutraliteit* 248-253.

11 Hickey, *Out of the sky*, 46-48.

12 D. Starink, *De jonge jaren van de luchtmacht. Het luchtwapen in het Nederlandse leger 1913-1939* (Amsterdam, Uitgeverij Boom, 2013) 236-240; NL-HaNA, Hoofdkwartier Veldleger, toegang 2.13.16, inventarisnummer 1083, *Verzameling van stukken betreffende de reorganisatie van de Legerorganisatie*, stuk 1591 G XXV oprichting commando luchtverdediging.

Het urgentieprogramma van 1937¹³ had geconcludeerd dat het Nederlandse leger onvoldoende aantallen modern luchtafweergeschut had. Er moesten daarom 146 middelzware en 174 zware luchtafweerkanonnen worden aangeschaft. Nederland had in 1937 slechts 24 zware luchtafweerkanonnen. Het urgentieprogramma van 1939 verhoogde deze aantallen naar 210 middelzware en 321 zware stukken luchtafweergeschut. Aanvullend werd besloten 730 stukken licht geschut aan te schaffen. Dit besluit geeft aan dat de Nederlandse regering het belang van een sterke luchtverdediging inzag.¹⁴

Omdat lichte snelvuurkanonnen met een kaliber van twee centimeter relatief goedkoop waren en daarom in massa konden worden ingezet, werd een bestelling geplaatst bij het Zwitserse Oerlikon. Deze kanonnen werden gezien als het wapen voor de bestrijding van vliegtuigen op de korte afstand. Hierdoor waren ze geschikt voor de verdediging van vliegvelden waar vijandelijke vliegtuigen laag en langzaam zouden vliegen. Echter, door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog besloot Zwitserland de leveranties op te schorten. Italië was bereid binnen een jaar tweehonderd kanonnen van Scotti te kunnen leveren. Deze belofte kwam het land niet na. Voor het middelzware luchtafweerkanon met een kaliber van vier centimeter plaatste Nederland een order bij het Zweedse Bofors. Bofors kon echter door de enorme drukte geen orders aannemen. Pogingen om via Polen en Hongarije de nodige kanonnen in te kopen mislukten eveneens. Voor vliegtuigen die boven de middelbare vlieghoogte vlogen was lucht-

doelartillerie nodig met een kaliber groter dan vier centimeter. Het Engelse Vickers zou diverse stukken leveren met een kaliber van 7,5 centimeter. Dit geschut had een plafond van 8.000 meter en de granaten van dit stuk waren voorzien van een tijdbuis waardoor ze op een vooraf ingestelde hoogte ontploften en de granaatscherven het vijandelijke vliegtuig zouden raken. Na de levering van zestien stuks werd besloten om bepaalde delen, zoals de vuurleiding, voortaan in Nederland te maken. Door ziekte van de instructeur en productiefouten liep dit op niets uit. Er werd nog geprobeerd om twintig batterijen, elk bestaande uit vier Skoda 7,5 centimeter vuurmonden, te bestellen in Tsjecho-Slowakije. Nadat drie batterijen geleverd waren, verbood de Duitse regering, die het land bezet had, de verdere uitvoer van deze stukken.¹⁵

Naast de moderne stukken bezat Nederland een aantal verouderde batterijen. Sommige van deze bevatten stukken die in 1917 waren aangepast voor het vuren op luchtdoelen. In 1933 werden deze mobiel gemaakt door ze te plaatsen op aanhangwagens en in 1935 kregen ze Vickers-vuurleidingtoestellen uit 1920. Elke batterij had aanvullend twee Spandau M.25 mitrailleurs. Tijdens de Duitse terugtocht in 1918 waren deze in Limburg achtergelaten. De uit 1917 afkomstige mitrailleurs waren niet alleen verouderd maar in veel gevallen ook versleten.¹⁶

Pogingen om modern luchtdoelgeschut te bemachtigen hadden gefaald, waardoor Nederland bij lange na niet de aantallen had zoals genoemd in het urgentieprogramma. Er waren slechts 205 lichte stukken (28 procent van het urgentieprogramma 1939), vijftig middelzware stukken (24 procent) en 84 zware stukken (31 procent) geleverd. Aanvullend had het Commando Luchtverdediging 39 verouderde luchtdoelkanonnen en 462 zware machinegeweren.¹⁷

De luchtdoelbestrijding kreeg als voorbereiding op een eventueel conflict een machtiging tot vuuropening. De commandant van de Vesting Holland, luitenant-generaal J. van Andel, gaf hiervoor een aantal instructies af. Hij bepaalde dat er onder sommige omstandigheden een

13 Bewapeningsfonds van 53,4 miljoen gulden, waarvan 31 miljoen voor de landmacht, ingevoerd om te verzekeren dat het Nederlandse leger in geval van een moderne oorlog kon opereren. Zie: Van Gent, *Het falen van de Nederlandse gewapende neutraliteit*, 35-37.

14 Van Gent, *Het falen van de Nederlandse gewapende neutraliteit* 36-37.

15 Molenaar, *De luchtverdediging in de meidagen 1940*, 70-80; L. De Jong, *Het koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog 1939-1945, deel 1 Voorspel* (Den Haag 1969) 604.

16 F.J. Molenaar, *De luchtverdediging in de meidagen 1940* (Den Haag, Martinus Nijhoff, 1970) 75-80.

17 Van Gent, *Het falen van de Nederlandse gewapende neutraliteit*, 248-253; W. Klinkert, R.U.M.M. Otten en J.F. Plasman, *75 jaar luchtdoelartillerie 1917-1992* (Den Haag, 1992) 58-62.

beperking van al het niet-militaire vliegverkeer zou plaatsvinden. Overdag mocht vliegverkeer alleen boven twee corridors plaatsvinden. De eerste corridor liep van de Duitse grens naar de Noordzee over de lijn Eelde, Urk, Schiphol, en de tweede van de Belgische grens bij Hulst tot aan de Noordzee bij Oostvoorne. 's Nachts mocht op alle vliegtuigen buiten deze corridors die niet behoorden aan de Nederlandse landmacht of marine dan wel geëscorteerd werden door Nederlandse jachtvliegtuigen het vuur geopend worden, zolang deze niet in een noodsituatie verkeerden of niet volgens artikel achttien van de Geneefse Conventie geheel wit geschilderd waren met een duidelijk rood kruis. Overdag gold dat op burgervliegtuigen, mits ze lager dan 500 meter vlogen, niet geschoten mocht worden. Echter, op alle niet-Nederlandse militaire vliegtuigen of vliegtuigen met vijandelijke bedoelingen zoals schieten, het afwerpen van bommen of het uitzetten van parachutisten moest het vuur direct geopend worden 'door alle vuurorganen welke voor de bestrijding van luchtdoelen zijn opgesteld'.¹⁸

Statische verdedigingen

In april 1940, na de Duitse luchtlandingen in Oslo, ontstond de notie bij minister van Defensie Dijkhoorn dat de Duitsers eenzelfde landing konden uitvoeren binnen de Vesting Holland, waarbij geprobeerd werd met transportvliegtuigen op snelwegen te landen. Hoewel de nieuwe Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht (OLZ), generaal H.G Winkelman, niet met zekerheid kon zeggen of dit wel of niet mogelijk was stelde het AHK auto's en andere versperringen beschikbaar om de snelwegen te kunnen blokkeren. Toen op 7 mei berichten binnenkwamen dat de Duitse Junkers Ju-52-transportvliegtuigen oefenden met het landen op snelwegen werd besloten de Nederlandse

18 NL-HaNA, Hoofdkwartier Vesting Holland, toegang 3.09.20, inventarisnummer 88, *Zeer geheim archief 1935-1940*, stuk 91 beperking luchtverkeer; NL-HaNA, Hoofdkwartier Vesting Holland, toegang 3.09.20, inv.nr. 86, *Bevelenarchief*, stuk 10/2-2 bevel voor luchtdoelbestrijding; NL-HaNA, Hoofdkwartier Veldleger, toegang 2.13.16, inv.nr. 1095, *Brieven en circulaires betreffende de strategische beveiliging van vliegvelden*, stuk 2201G bewaking van vliegvelden.

Een batterij luchtdoelartillerie met Vickers 7,5 cm vuurmonden

FOTO BEELDBANK NIMH



snelwegen binnen de Vesting Holland, Den Haag-Rotterdam, Den Haag-Utrecht, Den Haag-Haarlemmermeer en de Afsluitdijk te versperren. Door afwisselend iedere zestig meter links of rechts een versperring op de snelweg te plaatsen was het voor het wegverkeer nog mogelijk te passeren, maar werd het voor vliegtuigen onmogelijk te landen. Op delen van de weg die niet versperd konden worden, werden mitrailleurs opgesteld die deze weggedeelten onder vuur konden nemen. Dit was bijvoorbeeld het geval op de weg Amsterdam-Den Haag bij vliegveld Schiphol. Dit werd overigens uitgevoerd door de bewakingstroepen van het vliegveld zelf.¹⁹

Het plaatsen van de versperringen op de snelwegen binnen de Vesting Holland werd door de Duitse inlichtingendienst waargenomen en gerapporteerd aan de 22 Luftlande-Division van

Generalleutnant Hans Graf von Sponeck. De vrachtwagens op de snelweg tussen Den Haag en Rotterdam en op de snelwegen naar Utrecht en Amsterdam stonden op korte afstand van elkaar en zouden zijn bewapend met mitrailleurs. Gelande troepen moesten deze obstakels zo snel mogelijk vrij maken, zodat de transportvliegtuigen de snelwegen konden gebruiken in geval van een noodlanding.²⁰

Om de afweer tegen een strategische overval zo groot mogelijk te maken werden vanaf 1936 belangrijke objecten zoals bruggen over de grote rivieren en kanalen voorzien van springladingen of kazematten die bemand werden door politietroepen. Opmerkelijk is dat de strategische waarde van de Moerdijkbruggen en het risico dat ze liepen bij een luchtlandingsaanval door het AHK werd erkend. De commandant van de Vesting Holland, generaal Van Andel, antwoordde in een brief aan generaal Best dat er in zo'n geval zou worden opgetreden door de weggedeelten nabij Moerdijk met vuur van zware mitrailleurs te bestrijken. Er werd speciaal voor dit doel een compagnie met zware mitrailleurs en auto's gereedgehouden om direct te worden ingezet.²¹

19 De Bruin et al, *Illusies en incidenten*, 342-343; Amersfoort en Kamphuis, *Mei 1940*, 102.

20 Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH), Den Haag, Von Sponeck, toegang 505, inv.nr. 10, *Erganzung des Feindnachrichtenblattes*.

21 Van Gent, *Het falen van de Nederlandse gewapende neutraliteit*, 37; De Bruin et al, *Illusies en incidenten*, 342-343.

Enkele gelande Duitse Junkers Ju-52-vliegtuigen op de A13 tussen Den Haag en Rotterdam, vermoedelijk nabij vliegveld Ypenburg

FOTO BEELDBANK NIMH



De eerder besproken luchtafweerkanonnen werden ook gebruikt ter verdediging van belangrijke objecten. De 19e Batterij Lucht-doelartillerie en het 82e en 83e Peloton Lucht-doelmitrailleurs werden gestationeerd in het bruggenhoofd Moerdijk. Ook de brug over de Merwede bij Dordrecht moest volgens generaal Van Andel permanent bewaakt worden tegen mogelijke aanslagen van kwaadwillende elementen. Niet alleen doelde hij hier op een aanval van de zogenaamde vijfde colonne, maar ook door parachutisten. De verdediging bij deze bruggen bleek tijdens de Duitse aanval niet toereikend: zes uur na de eerste landing van de Fallschirmjäger was de Nederlandse verdediging in het bruggenhoofd Moerdijk in grote mate opgerold. Ook de bruggen bij Dordrecht vielen na hevige gevechten vrij snel in Duitse handen.²²

Bij de vliegvelden binnen de Vesting Holland waren Vickers-mitrailleurs opgesteld. Deze werden geplaatst bij speciale bewakingstroepen waarover verder in dit artikel nog wordt uitgeweid. Hoewel de permanente verdediging van belangrijke strategische punten werd ingevoerd was er een grotere rol weggelegd voor de mobiele reserves.²³

Grondtroepen

Mobiele reserves werden gezien als een effectieve oplossing tegen parachutisten. Vanwege hun mobiliteit konden deze troepen snel ter plaatse zijn. Omdat deze troepen geen lucht-doelbestrijdingsmiddelen hadden – dit zou de operationele snelheid immers vertragen – konden ze geen vliegtuigen uitschakelen en daardoor de landing zelf niet voorkomen. Wel konden ze de landing verstoren of de reeds gelande parachutisten binden totdat versterkingen arriveerden om ze uit te schakelen. Voor dit doel beschikte het Nederlandse leger over de Lichte Divisie, die bestond uit twee regimenten Huzaren Motorrijders en twee regimenten Wielrijders. Hoewel deze troepen in wezen fungeerden als de strategische reserve waren ze sinds 23 april 1940 ter beschikking gesteld aan de Commandant Vesting Holland, mede om te

Mobiele reserves werden gezien als een effectieve oplossing tegen parachutisten

worden ingezet ter bestrijding van parachutisten. Aanvullend had hij de beschikking over de 5e, 6e en 7e Compagnie Politietroepen. Depotcommandanten van de infanterie kregen de mededeling gewapende bijstand te verlenen aan commandanten van naburige vliegvelden als dat nodig was.²⁴

Ook de mogelijkheid dat watervliegtuigen op de grote plassen konden landen, werd in het achterhoofd gehouden. Omdat er geen troepen waren om bij alle waterplassen bewakings-eenheden te plaatsen, werd besloten dat de mobiele reserves in kleine groepen zouden optreden wanneer een dergelijke landing zou worden uitgevoerd.²⁵

De Militaire Luchtvaartdienst beschikte organiek niet over eigen troepen die belast waren met de verdediging van vliegvelden. Personeel dat normaal gesproken administratieve of technische taken vervulde, moest worden ingezet om wachtdiensten uit te voeren. Het is logisch dat

22 Amersfoort en Kamphuis, *Mei 1940*, 337-340 en 342-343; NL-HaNA, Hoofdkwartier Vesting Holland, toegang 3.09.20, inv.nr. 79 *Geheim archief 1939-1940*, stuk 450 bewaking brug te Dordrecht.

23 NL-HaNA, Hoofdkwartier Veldleger, toegang 2.13.16, inv.nr. 1121, stuk 2128 G brief betreffende de indeling van 7 sectiën Vickers-mitrailleurs op de vliegparken.

24 De Bruin et al, *Illusies en incidenten*, 99-100 en 342-343; L.J.P Knoops, *De militaire wielrijders, het ontstaan en verdwijnen van twee roemruchte regimenten* (Heeswijk, Stichting Militaire Wielrijders, 1955) 28-32.

25 De Bruin et al, *Illusies en incidenten*, 99-100 en 342-343.

dit de dagelijkse taken verstoorde. Als oplossing onttrok de OLZ infanterietroepen en secties zware mitrailleurs aan het veldleger. Zo moest de Commandant Oostfront Vesting Holland een bataljon infanterie van Utrecht naar Schiphol sturen ter verdediging van het vliegveld. Omdat ook dit niet ideaal was, werd tijdens de mobilisatie besloten zeven compagnieën bewakingstroepen te vormen en deze onder bevel van de Commandant Luchtvaartdienst te stellen. Deze compagnieën werden gelegerd op de zeven grote vliegvelden binnen de Vesting Holland. Na het Aprilalarm werd dit aangevuld door een infanteriebataljon op de vliegvelden Schiphol, Waalhaven, Ypenburg en Valkenburg. Behalve Valkenburg werden deze vliegvelden nog versterkt door een peloton pantserwagens. Schiphol, Haamstede en Bergen kregen een aanvullende batterij 4 centimeter luchtafweergeschut en Waalhaven en Ypenburg beide een batterij 7,5 centimeter.²⁶

In sommige gevallen werden bewakingstroepen ingezet als aanvullende verdediging voor versperde vliegvelden binnen de Vesting Holland. De hulpvliegvelden Buiksloot ten noorden van het IJ in Amsterdam en Boschplan in het Amsterdamse Bos waren beide al tijdelijk versperd. Op bevel van de Commandant Vesting Holland kregen deze tijdelijk versperde vliegvelden permanente bewaking. Vliegveld Valkenburg moest op bevel van de Commandant Eerste Divisie bewaakt worden. Hoewel dit vliegveld nog niet operationeel was, bestond de mogelijkheid dat vijandelijke troepen het zouden gebruiken om op te landen. 'Vreemde vliegtuigen welke met kennelijke vijandelijke bedoelingen op het terrein willen landen moeten onmiddellijk krachtig onder vuur worden genomen.' Wanneer het vliegtuigen toch lukte om op het veld te landen moest de bemanning

geïnterneerd worden of moesten de bewakingstroepen overgaan tot de aanval om te voorkomen dat het vliegveld in vijandelijke handen viel. Bij een landing met parachutisten moest op dezelfde manier gehandeld worden. De bewaking moest dag en nacht paraat staan en zou ingaan per 15 april 1940. Ook hier blijkt een angst voor de vijfde colonne. Werklui moesten in het bezit zijn van een speciale identificatiepas en vreemde personen mochten niet worden toegelaten.²⁷

Het AHK verwachtte dat een vijandelijke luchtlandingsoperatie vlak voor zonsopgang zou plaatsvinden. De bewakingseenheden op alle vliegvelden moesten daarom tussen 3:15 tot 8:00 in de hoogste graad van strijdvaardigheid zijn. Van 8:00 tot 20:20 moesten alle automatische wapens in stelling zijn en bezet blijven. Manschappen moesten volledig gekleed rusten om, in geval van alarm, zo snel mogelijk de stellingen te kunnen bemannen.²⁸

Vernietigen en versperren van vliegvelden

Vliegvelden werden als belangrijk doelwit gezien bij een luchtlandingsoperatie. Via de vliegvelden konden Junkers Ju-52-transportvliegtuigen versterkingen aanvoeren. Ook konden jachtvliegtuigen en bommenwerpers vanaf deze velden opereren. Omdat het niet mogelijk was alle Nederlandse vliegvelden te beschermen, werd besloten alleen de vliegvelden binnen de Vesting Holland te verdedigen. Na het Aprilalarm werden daarom diverse afdelingen jachtvliegtuigen verplaatst naar vliegvelden binnen de Vesting Holland.²⁹

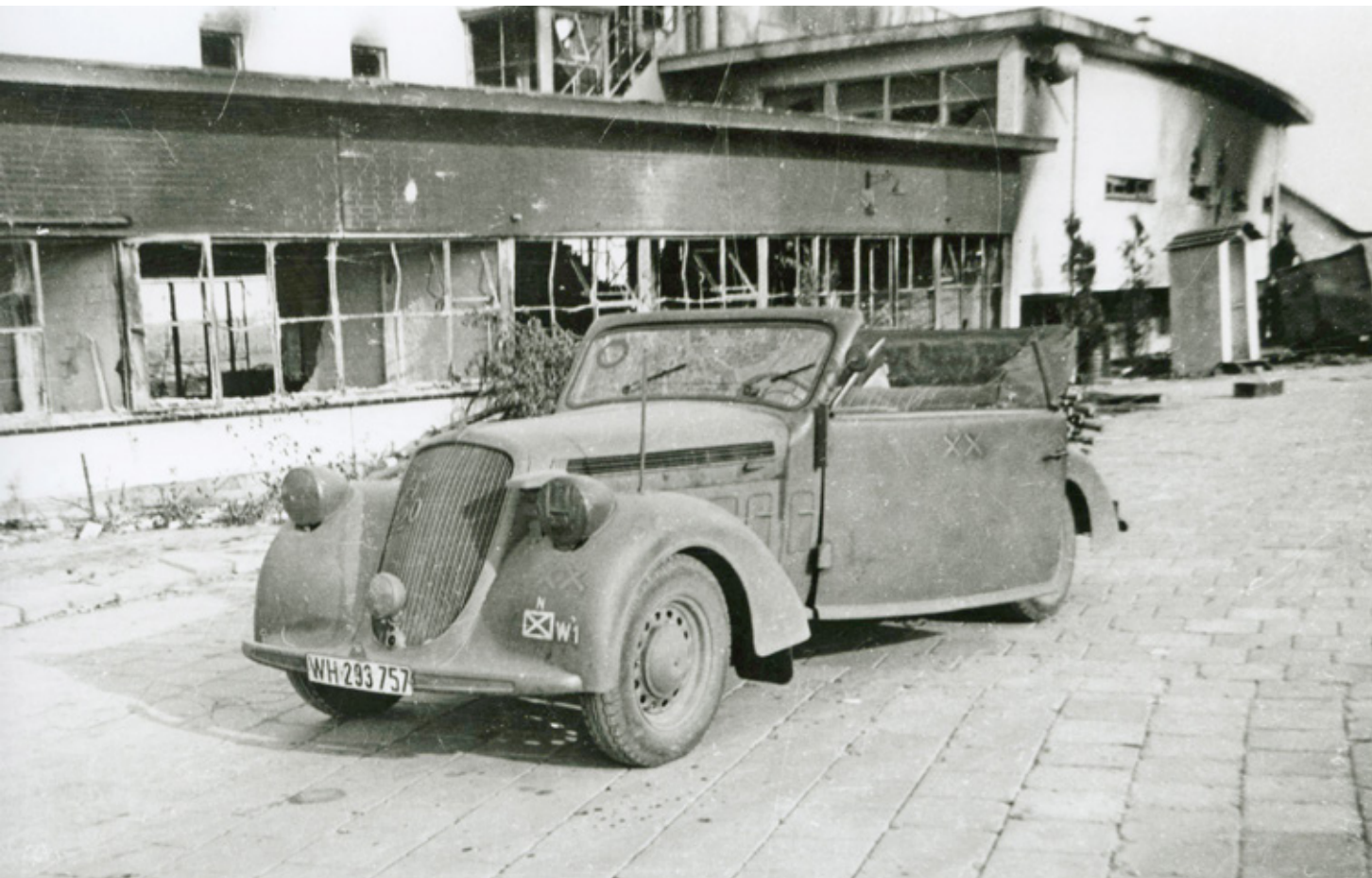
Vliegparkcommandanten buiten de Vesting Holland kregen in september 1939 het bevel voorbereidingen te treffen ter vernietiging van het vliegveld. Wanneer het veld in vijandelijke handen dreigde te vallen, waren ze gemachtigd het gehele veld en de daarbij behorende gebouwen en voorzieningen te vernietigen. Als voorzorgsmaatregel werden er tijdelijke obstakels opgeslagen. Deze obstakels, zoals autowrakken, boerenkarren en rioolbuizen,

26 Ibidem, 97-101 en 338; Molenaar, *De luchtverdediging in de meidagen 1940*, 96-110; NL-HaNA, Hoofdkwartier Vesting Holland, toegang 3.09.20, inv.nr. 79 *Geheim archief 1939-1940*, stuk 790 bewakingsmaatregelen vliegvelden.

27 NL-HaNA, Hoofdkwartier Vesting Holland, toegang 3.09.20, inv.nr. 88 *Zeer geheim archief 1935-1940*, stuk 123 bewaking vliegveld Valkenburg; NL-HaNA, Hoofdkwartier Vesting Holland, toegang 3.09.20, inv.nr. 86 *Bevelen archief 1939-1940*, stuk 1/5-3 bewaking vliegvelden.

28 De Bruin et al, *Illusies en incidenten*, 343-344.

29 Ibidem, 344.



Vliegveld Ypenburg met zwaar beschadigd stationsgebouw kort na de Duitse inval in mei 1940

FOTO BEELDBANK NIMH

waren snel te plaatsen en te verwijderen wanneer er een eigen vliegtuig zou moeten landen, maar zorgden ervoor dat het landen van vijandelijke vliegtuigen onmogelijk was. Sommige velden, zoals Schiphol, werden gedeeltelijk versperd zodat het gebied waarop geland kon worden aanzienlijk werd verkleind. Het geheel vernietigen van het vliegveld vond plaats door middel van een tractor met motorploeg die de landingsbaan omploegde. Na het omploegen van de baan moesten er aanvullend versperringen geplaatst worden. Herkenningslichten, radiobakens en inrichtingen voor nachtinstallaties moesten vernietigd worden. Gebouwen moesten worden opgeblazen of in brand gestoken. Op 20 september 1939 rapporteerde de Commandant Veldleger, luitenant-generaal J.J.G Baron

Van Voorst tot Voorst, dat de nodige voorbereidingen waren genomen om diverse vliegvelden te vernietigen. Op 19 december reageerde generaal Best op deze brief. Hij was van mening dat er niet op alle vliegvelden genoeg middelen beschikbaar waren. Hoewel bijna elk vliegveld een ploeg had, was dit in geval van vorst onvoldoende. Bevroren grond kon niet snel genoeg worden omgeploegd, daarom moesten ook genoeg autowrakken en rioolpijpen beschikbaar zijn om de velden te versperren. De benodigde tijd om vliegvelden te versperren of te vernietigen moest daarnaast verkort worden.³⁰

³⁰ Ibidem, 102; NL-HaNA, Hoofdkwartier Veldleger, toegang 2.13.16, inv.nr. 855, Verzameling stukken betreffende de luchtstrijdkrachten van het veldleger, stuk 3882 luchtstrijdkrachten van het veldleger.

Een andere optie was het maskeren of camoufleren van vliegvelden. De mogelijkheid hiertoe en het aanleggen van schijnvliegvelden werd onderzocht door de inspecteur der militaire luchtvaart, kolonel-vlieger F.A. van Heyst. Deze maatregelen moesten vijandelijke vliegers in verwarring brengen. Schijnvliegvelden werden zodanig ingericht dat de vliegers te laat zou zien dat het vliegveld niet geschikt was voor een landing en daardoor met zijn vliegtuig zou crashen. Maskering zou onder andere plaatsvinden door het aanleggen van schijnsloten. Het veld leek hierdoor te klein om te landen met een vliegtuig. Schijnsloten zijn aangebracht op de vliegvelden Bergen, Texel, De Kooy, Ypenburg en Waalhaven. Vliegvelden moesten 's nachts volledig verduisterd zijn zodat het lastig was voor vijandelijke vliegers de velden te vinden.³¹

Op 20 april 1940 ontvingen diverse commandanten, waaronder de commandant van de Vesting Holland, een telex met daarin het bevel dat de Commandant Veldleger alle vliegvelden buiten de Vesting Holland moest voorzien van tijdelijke versperringen, met uitzondering van vliegvelden Soesterberg, Gilze-Rijen en Twente. Vliegveld Twente moest blijvend onklaar gemaakt worden. De vliegvelden binnen de vesting werden versterkt door een peloton pantserwagens of een bataljon infanterie. Ook enkele vliegvelden binnen de Vesting Holland, zoals de hulpvliegvelden Buiksloot en Boschplan, werden versperd en moesten daarnaast permanent bewaakt worden.³²

Toch bleef een aantal vliegvelden buiten de vesting gewoon opereren. Vliegveld Soesterberg werd pas op 7 mei, na de waarschuwing van Sas dat de aanval op 8 mei zou plaatsvinden, ontruimd. De jachtgroepen die op dit vliegveld gelegerd waren moesten naar Den Haag vliegen. Voor het ondersteunend personeel werd een goederentrein en een colonne vrachtwagens beschikbaar gesteld.³³

Op 8 mei kreeg de Territoriale Bevelhebber Friesland bevel het vliegveld Eelde in Groningen vrij te maken van de eerder geplaatste versperringen. Vliegtuigen van Lufthansa zouden voortaan niet meer naar Schiphol vliegen maar op vliegveld Eelde landen. De angst bestond dat deze vliegtuigen zouden opereren als een paard van Troje en luchtinfanterie op Schiphol zouden afzetten. Dit vermoeden was ontstaan nadat bekend was geworden dat in Oslo een piloot van Lufthansa de orders aan de daar gelande Duitse troepen uitdeelde.³⁴

De twee vliegvelden waar het succes of falen van de verdedigingsmaatregelen het meest duidelijk worden zijn de vliegvelden Waalhaven, nabij Rotterdam, en Ypenburg, nabij Den Haag. Waar het eerste vliegveld kort na de eerste aanvalsgolf viel en niet meer heroverd kon worden, slaagden de verdedigers van vliegveld Ypenburg erin de eerste twee aanvalsgolven weg te vagen. Desondanks werd het vliegveld veroverd door Fallschirmjäger die in de buurt geland waren. Door middel van een geslaagde tegenaanval lukte het de mobiele reserves het vliegveld te heroveren en te behouden tot de capitulatie op 14 mei.³⁵

Conclusie

Uit de in dit artikel benoemde maatregelen valt te concluderen dat het Nederlandse opperbevel wel degelijk op de hoogte was van de mogelijkheid dat er door vijandelijke luchtlandings-eenheden een luchtlandingsoperatie binnen de Vesting Holland kon worden uitgevoerd. Nederland had mobiele reserves, vliegvelden waren versperd en bruggen werden bewaakt. Hierdoor kan niet volgehouden worden dat

31 NL-HaNA, Hoofdkwartier Veldleger, toegang 2.13.16, inv.nr. 855, *Verzameling stukken betreffende de luchtstrijdkrachten van het veldleger*, stuk 3882 luchtstrijdkrachten van het veldleger.

32 NL-HaNA, Hoofdkwartier Vesting Holland, toegang 3.09.20, inv.nr. 79, *Geheim archief 1939-1940*, stuk 790 bewakingsmaatregelen vliegvelden; NL-HaNA, Hoofdkwartier Vesting Holland, toegang 3.09.20, inv.nr. 86 *Bevelenarchief*, stuk 20/4-1 onbruikbaar maken van vliegvelden.

33 De Bruin et al, *Illusies en incidenten*, 343.

34 Ibidem, 342-343.

35 V.E. Nierstrasz, *Algemeen overzicht van de strijd om en in de vesting Holland (zonder het oostfront) mei 1940* (Den Haag, Staatsdrukkerij, 1954) 100-102; NIMH, Gevechtsverslagen mei 1940, toegang 409, inv.nr. 447024, *Verslag van het 5e depot compagnie over de strijd op vliegveld Ypenburg en omgeving door kapitein B. Tesink*; NIMH, Gevechtsverslagen mei 1940, 409, inv.nr. 447025, *Gevechtsbericht van het IIIe bataljon van het regiment Grenadiers door majoor E.C.F. ten Haaf*.



Een Duitse Panzerkampfwagen I en motoren met zijspan tijdens de opmars in de vroege ochtend van 10 mei 1940. De Duitse luchtlandingstroepen zouden een tapijt leggen waarover de panzers konden oprukken

FOTO BEELDBANK NIMH

Nederland, op het gebied van luchtlandingsaanvallen, totaal onvoorbereid was op een Duitse aanval. De overtuiging bestond echter dat het optreden van luchtlandingseenheden zich tot de inzet van kleine eenheden zou beperken. Deze denkbeelden lagen in de lijn der verwachting. Het Duitse optreden in Noorwegen en Denemarken had dit immers aangetoond.³⁶

Na de inname van Denemarken en Noorwegen richtte Hitler zijn blik op Frankrijk, België, Luxemburg en Nederland. Voor de inname van Nederland moest de Vesting Holland overwonnen worden. Het Oberkommando der Wehrmacht, OKW, realiseerde zich dat de Vesting Holland met haar natuurlijke barrières, verdedigingen en inundaties zeer effectief was tegen een conventionele aanval over het land. Om deze reden besloot het OKW door middel van luchtlandingsoperaties enkele bruggen te veroveren om de tanks doorgang te verlenen tot de vesting. De luchtlandingstroepen zouden een

tapijt leggen waarover de panzers konden oprukken, vergelijkbaar met het geallieerde operatieplan voor Market Garden in 1944. Tegelijkertijd zouden de vliegvelden rondom Den Haag bezet worden om zo de Nederlandse regering en de koningin gevangen te nemen.³⁷

Ondanks de voorbereidingen moesten Nederlandse militairen de strijd voeren met verouderd of ontoereikend materieel. Dit doet echter niets af aan de heldhaftige manier waarop ze geprobeerd hebben weerstand te bieden aan de Duitse overmacht. ■

³⁶ De Bruin et al, *Illusies en incidenten*, 347-348.

³⁷ Hickey, *Out of the sky*, 46-48.