

De Luftwaffe en Nederland

Balans van een oorlogserfenis

drs. W.H. Lutgert en drs. R. de Winter - wetenschappelijk medewerkers van de Sectie Luchtmachthistorie

*Wir sind die kleine Erben großer
Übeltäter, sie luden uns bei ihrer
Schuld zu Gast.*

door ERICH KÄSTNER (*Herz auf Taille*)

De herinnering aan de bewogen bezettingsjaren speelt, een halve eeuw na het einde van de Tweede Wereldoorlog, nog steeds een grote rol in de Nederlandse samenleving en kan tot op de dag van vandaag de gemoederen soms nog danig verhitten. Recentelijk moest er tot in de Ministerraad worden beraadslaagd over eventuele Duitse participatie aan de herdenkingsplechtigheden in 1995. In actuele discussies over de betrekkingen tussen ons land en Duitsland vormt de oorlog nog immer een factor van betekenis. Op 18 februari jl. – tijdens een bijeenkomst over de Nederlands-Duitse betrekkingen in het Duitse Ebenhausen – pleitte minister van defensie J.J.C. Voorhoeve voor een uitbreiding van de militaire samenwerking tussen de Bondsrepubliek en Nederland. De bewindsman stelde in dat verband dat de Nederlandse regering het „politiek zeer belangrijk vindt dat Nederlandse en Duitse militairen vijftig jaar na de oorlog onder één commandant opereren, zoals in het gezamenlijke legerkorps”.

Ook in meer concrete zin wordt ons land nog steeds geconfronteerd met de „erfenis” van de bezettingsperiode. Zo kan men bij wandelingen door Nederlandse bossen en duinen nog op tal van plaatsen op resten stuiten van Duitse bunkers en andere verdedigingswerken. Voorts wordt in de

media regelmatig gewag gemaakt van munitievondsten of de berging van vliegtuigwrakken uit de Tweede Wereldoorlog. Op veel militaire terreinen in ons land zijn eveneens nog sporen uit de jaren '40-'45 te vinden. Tijdens de oorlog werd door de bezetter op ongekend grote schaal „geïnvesteed” in de militaire infrastructuur van Nederland; vooral de werkzaamheden t.b.v. de *Luftwaffe* waren zeer omvangrijk. Alvorens meer in het bijzonder de aandacht te richten op deze activiteiten, zal worden stilgestaan bij de toestand waarin de Nederlandse militaire vliegvelden zich begin 1940 bevonden. Na de behandeling van de bezettingsperiode wordt enerzijds de balans opgemaakt van de Duitse luchtmachtpresentie in Nederland en anderzijds nagegaan in hoeverre men in de naoorlogse periode heeft gebruik gemaakt van de Duitse militaire „erfenis”.

In de decennia vóór de Tweede Wereldoorlog volgde Nederland een strikte neutraliteitspolitiek en was daarom vanuit militair oogpunt gezien volledig op zichzelf aangewezen. Eerst in geval van een gewapend conflict op Nederlands grondgebied zou steun worden gezocht bij andere mogendheden, in de hoop dat die dan ons land op militair gebied konden bijstaan. De opkomst van totalitaire regimes in het *Interbellum* zorgde voor een verslechterde internationale situatie. Vooral de agressieve buitenlandse politiek van Hitler-Duitsland, die na 1935 gestalte kreeg, werd in Nederland met argusogen gadeslagen. Naast pleidooien voor een sterkere defensie vanuit het militaire esta-

blishment, werd ook door anderen aangedrongen op een forse uitbreiding van de strijdkrachten. Zo maakte het luchtvaarttijdschrift *Vliegwereld* zich sterk voor een krachtige uitbouw van de luchtmacht. Dit weekblad citeerde in dit verband zelfs uit een rede van de Italiaanse *Duce* en *Capo di Stato* Benito A.A. Mussolini van 26 maart 1939. De dictator zei o.m.: „*Als een land dat over mensen en wapens beschikt niet in staat blijkt tot verweer, dan is het rijp voor ondergang.*” De redactie van *Vliegwereld* beschouwde Mussolini's opmerking als „een niet te onderschatten goeden raad dien wij ter harte behooren te nemen”.

De toenemende vrees voor een groot-schalig militair conflict, deed de Nederlandse regering vanaf 1935 besluiten ruimere financiële middelen voor de defensie beschikbaar te stellen. Aan het einde van de jaren '30 ging zij ertoe over een fors aantal bestellingen voor modern militair materieel te plaatsen, doch het leeuwedeel van deze bestellingen zou niet meer tijdig worden afgeleverd. In mei 1940 was dan ook op de meeste fronten sprake van een aanzienlijke kwantitatieve en kwalitatieve achterstand t.o.v. de goed en modern geoutilleerde Duitse strijdkrachten.

Naast de materiële knelpunten kende de Nederlandse krijgsmacht tevens grote problemen op het vlak van de militaire infrastructuur. Vooral bij de militaire luchtvaart was de toestand zorgelijk. Zij kampte met het zogeheten „dislocatie-vraagstuk”. Dit hield verband met de concentratie van

praktisch de gehele militaire lucht-vloot op het vliegveld Soesterberg, de bakermat van de Nederlandse militaire luchtvaart. Bovendien waren aldaar alle vliegmedische keuringen, opleidingen, vliegtuigreparatie en -onderhoudsdiensten samengebracht. Nog afgezien van de overbelasting die hiermee samenhang – op het kamp waren de hangars overvol en in het luchtruim werd het gevaarlijk druk – was de situatie vanuit militair-strategisch perspectief bijzonder verontrustend. De luchtvloot op Soesterberg zou bij een onverhoedse luchtaanval het risico lopen in één slag te worden uitgeschakeld.

De destijds betrokken militaire leiding onderkende dit ernstige probleem en spande zich in de luchtvloot te verspreiden over diverse vliegvelden. Eind mei 1936 werd een eerste stap gezet met de verplaatsing van de Jachtvliegtuigafdeling naar Schiphol. Na deze stap volgden er spoedig meer. Zo werden vliegtuigafdelingen gestationeerd op de velden Waalhaven, Gilze-Rijen en Ypenburg. Na de afkondiging van de algemene mobilisatie eind augustus 1939, kregen bovendien de vliegvelden Welschap bij Eindhoven en Hilversum een militaire bestemming. Ook in het kader van de geïntensiveerde vliegopleidingen werd overgegaan tot dislocatie: in 1940 bevonden de vliegscholen zich op terreinen bij Haamstede en Vlissingen en op het eiland Texel. Het betrof hier civiele vliegvelden die werden opgenomen in de militaire organisatie. Voorts werd gepoogd de infrastructuur uit te breiden met zuiver militaire vliegvelden. Tot 10 mei 1940 werd er gewerkt aan locaties te Bergen nabij Alkmaar, het Zuid-hollandse Valkenburg en Nerhoven in de buurt van Breda. Slechts het zompige, onverharde vliegveld bij Bergen kon nog vóór de Duitse inval in gebruik worden genomen. De Nederlandse vliegvelden van 1940 waren primitief, onvoldoende geoutilleerd en niet voorzien van verharde start- en landingsbanen. Het functioneren van de reparatie- en onderhoudsdiensten was ontoereikend en de actieve grondverdediging ter

bescherming van de vliegvelden liet op veel plaatsen eveneens te wensen over. Ofschoon de decentralisatie van de operationele onderdelen van de militaire luchtvaart voor mei '40 goeddeels werd gerealiseerd, was de opbouw van de „luchtmacht”-infrastructuur geenszins voltooid.

Jumping off place

Dat de infrastructuur nauwelijks voldeed aan de eisen die, gezien de zeer reële oorlogsdreiging, eraan moesten worden gesteld, was bij een aantal Nederlandse militairen genoegzaam bekend. Zij voorzagen dat er een gereede kans bestond dat Nederland – met het oog op zijn geografische ligging en zijn strategisch belang – bij een oorlog betrokken zou raken. De ontwikkeling van het luchtwapen maakte het zeer waarschijnlijk dat bij een militair conflict de oorlog in de lucht van grote betekenis zou worden. In de jaren '30 hadden verschillende officieren gewezen op de omstandigheid dat bij een luchtoorlog in West-Europa Nederland, alleen al door zijn centrale positie tussen de belligerenten, niet kon worden genegeerd. Reeds in november 1933 stelde de grondlegger van het Korps Lucht-doelartillerie, majoor A.J. Maas, in een artikel in het tijdschrift *Luchtmacht*, dat het bezit van het Nederlands grondgebied zowel vanuit algemeen als vanuit luchtstrategisch oogpunt, van doorslaggevend belang was voor de oorlogvoerende West-europese mogendheden. Hij merkte voorts o.m. op:

In Nederland ingerichte vliegbases verkorten den te doorvliegen afstand voor Duitse luchtstrijdkrachten naar Engeland en voor Engelsche luchtstrijdkrachten naar Duitsland tot op de helft (...) Mitsdien trekt Nederland door zijne geografische en strategische ligging het luchtgevaar in sterke mate tot zich.

Bovendien bood de geografische positie van Nederland vliegers een staalkaart aan oriëntatiepunten: de



Kol P.W. Best. In 1940 commandant van het Commando Luchtverdediging

recht verlopende westelijke kustlijn, de aanwezigheid van vele rivieren, kanalen en spoorwegen en bovenal het IJsselmeer, omgeven door grillige oevers. Enige jaren later, in maart 1937, hield kolonel van de Generale Staf P.W. Best een voordracht voor de *Vereniging ter beoefening van de Krijgswetenschap*, waarin hij eveneens inging op de strategische positie van Nederland. Best zou vanaf november 1938 de scepter gaan zwaaien over het Commando Luchtverdediging, de organisatie waarbinnen alle organen van de Nederlandse luchtverdediging waren verenigd. Hij stelde in zijn voordracht dat bij een militair conflict tussen Groot-Brittannië en Duitsland, de belangrijke „strategische luchtlijnen” over het Nederlands territorium door de oorlogvoerenden als operatiegebied zouden worden benut. Daarenboven hield Best rekening met de mogelijkheid dat één van de grote belligerente mogendheden Nederland middels een strategische overval zou uitschakelen om zich een „jumping off place” te verschaffen t.o.v. de tegenstander. Ten aanzien van de wijze waarop een dergelijke strategische overval zou plaatsvinden, schetste hij een profetisch scenario:

Op de aarde zal de strategische overval worden ingeleid door sterke gemotoriseerde strijdkrachten, die zullen trachten verrassend zoo diep mogelijk het land binnen te rukken in de meest kwetsbare richtingen (...) Snelheid is bij dit alles hoofdzaak (...) Vandaar dat de hier geschetste actie ongetwijfeld zal gepaard gaan met verrassende, energiek uitgevoerde luchtaanvallen op de vliegtuigen van den overvallene, hetzij deze zich bevinden op de vliegparken, dan wel in de lucht. Een zoodanig optreden is te waarschijnlijker, aangezien in een later stadium zich geen schooner gelegenheid zal voordoen, om grondig met die verdedigende luchtsrijdkrachten af te rekenen.

Nauwelijks drie jaar na Bests voordracht, op 10 mei 1940, vielen gemotoriseerde eenheden van de Wehrmacht Nederland onverhoeds binnen. Deze Blitzkrieg werd van meet af aan ondersteund door felle verrassingsaanvallen van de Luftwaffe, die zich vooral concentreerden op de vliegvelden. Zij waren vnl. gericht op de vernietiging van de Nederlandse luchtsrijdkrachten. Kort na het bombardement op de Rotterdamse binnenstad capituleerden de Nederlandse strijdkrachten op 14 mei.

„Das sieht aus wie eine Sahara!“

Na de inval begonnen de Duitse bezettingsautoriteiten prompt met de uitbreiding en verbetering van de militaire infrastructuur in Nederland. Dit hield verband met de omstandigheid dat Hitler een groot strategisch belang toekende aan Noordwest-Europa. Reeds in oktober 1939 had hij, bij het vaststellen van het *Operationsziel* van de veldtocht in het Westen, bepaald dat het Nederlands-Belgisch grondgebied tezamen met Noord-Frankrijk zou moeten dienen als „(...) Basis für eine aussichtsreiche Luft- und Seekriegführung gegenüber England und als weites Vorfeld des lebenswichtigen Ruhrgebietes“. Na de Westfeldzug in 1940

kon vanaf vliegbases in dit gebied Groot-Brittannië worden aangevallen. Voorts achtten de Duitsers het van groot strategisch belang, dat vooral Nederland als geografische buffer kon dienen tegen mogelijke Britse luchtaanvallen op hun achterland. Het Nederlandse territoir en luchtruim vormden immers een natuurlijke corridor van en naar het Reich.

Alvorens geheel nieuwe projecten werden gestart, nam de bezetter vanzelfsprekend allereerst de bestaande militaire infrastructuur van Nederland onder de loep. Zij waren daarvan niet erg onder de indruk. In Leeuwarden liet een Duitse autoriteit zich bagatelliserend uit over de bestaande vliegweide. Over dit eenvoudig opgezette veld zei hij: „Aus diesem Fußballfeldchen werden wir mal einen richtigen Flugplatz machen“.

Te Soesterberg verbaasde een Duitse officier zich over het ontbreken van verharde start- en landingsbanen. Terwijl hij de stoffige zandvlakte overzag, merkte hij laatdunkend op: „Das ist kein Flugplatz, das sieht aus wie eine Sahara!“.

Naast de aanleg van enkele compleet nieuwe vliegbases zouden de Duitsers zeer drastische uitbreidingen en veranderingen op de bestaande velden voor hun rekening nemen. Daarbij werkten zij doorgaans volgens een min of meer vaststaand patroon. Wegens het grotendeels ontbreken van verharde start- en landingsbanen waren de Nederlandse vliegvelden aanvankelijk praktisch alle ongeschikt voor de stationering van zwaardere Duitse toestellen als bommenwerpers en jachtkruisers. Om de velden voor alle vliegtuigtypes geschikt te maken, startte de bezetter een uitgebreid bouwprogramma, waarbij zowel Nederlandse bedrijven als (dwang) arbeiders op grote schaal werden betrokken. Gedurende de bezettingsperiode werden in Nederland uiteindelijk meer dan twintig terreinen door de Duitse luchtsrijdkrachten als operationeel militair vliegveld benut. Daarnaast waren er civiele velden, waarvandaan de Luftwaffe transport- en koeriersdiensten uitvoerde. Het is ondoenlijk een volledige beschrijving

te geven van de totstandkoming en uitbreiding van al deze vliegeterreinen, niet in de laatste plaats omdat veel Duits bronnenmateriaal ontbreekt of slechts ten dele bewaard is gebleven. Voorts zijn de werkzaamheden op en rond de vliegvelden in bezet Nederland van een dusdanige omvang geweest, dat voor een uitputtende behandeling hier de ruimte ontbreekt. Het werk dat in Nederland t.b.v. de Luftwaffe werd verricht, was zeer verschillend van aard en omvang, hetgeen verband hield met het belang dat de Duitsers aan de desbetreffende locaties toekenden. Zo valt een onderscheid te maken in enerzijds hoofdbases en anderzijds velden van secundaire betekenis. Op enkele locaties kon worden volstaan met wat aanpassingen; op andere daarentegen werden met jarenlange hulp van duizenden arbeiders moderne, goed geoutilleerde *Fliegerhorste* gebouwd. Er was ook veel verschil tussen de tijdstippen waarop de Duitsers hun werkzaamheden t.b.v. de diverse Luftwaffe-locaties aanvingen. In sommige gevallen werd vrijwel meteen na de capitulatie van het Nederlandse leger begonnen met bouwwerkzaamheden, in andere gevallen duurde het jaren voordat de eerste spade de grond in ging. Het feit dat er korte of langere tijd op een bepaald veld werd gewerkt, impliceerde geenszins dat het veld ook metterdaad operationeel zou worden benut. Dat kon voortvloeien uit verschillende oorzaken. In een aantal gevallen kwam het werk niet af en soms bleek de gekozen locatie na verloop van tijd niet bruikbaar, bijv. door de gebrekkige drainage of een andere nadelige terreingesteldheid. In weer andere gevallen werd in de buurt van de eigenlijke vliegbasis een schijnvliegveld (*dummy*) of een lokvliegveld (*decoy*) aangelegd, waarmee de Duitsers hun tegenstanders op vernuftige wijze trachtten te misleiden.

Kampfgeschwader op Soesterberg

Al met al is het brede scala aan projecten dat door en voor de Duitsers

werd uitgevoerd, moeilijk onder één noemer te vatten. In het onderstaande wordt aan de hand van enige significante voorbeelden gepoogd een beeld te schetsen van de uiteenlopende (bouw)activiteiten t.b.v. de *Luftwaffe*. Zoals hiervoor reeds is vermeld, waren de meeste Nederlandse vliegvelden niet voldoende geoutilleerd om het zware *Luftwaffe*-materieel te herbergen. Nadat de geallieerde legers in de zomer van 1940 van het Europese continent waren verdreven, stond voor de *Luftwaffe* het offensief tegen de Britse eilanden en tegen zee-doelen centraal. Om aan deze offensieve strategie vorm te geven, werden o.a. in Nederland verschillende *Fliegerhorste* ingericht om te kunnen dienen als bommenwerperbasis. Duitse bommenwerpers, ondergebracht in *Kampfgeschwader*, vonden in Nederland gedurende korte of langere tijd domicilie op de velden Deelen, Eindhoven, Gilze-Rijen, Schiphol en Soesterberg. Met uitzondering van

Soesterberg kregen deze velden – naast hun functie als bommenwerperbasis – een belangrijke taak als luchtverdedigingsveld. Soesterberg zou zich als enige ontwikkelen tot een uitgesproken bommenwerperbasis.

In mei 1940 viel Soesterberg, tot dan in alle opzichten het centrum van de Nederlandse militaire luchtvaart, als één der weinige vliegvelden vrijwel onbeschadigd in Duitse handen. Ondanks de omstandigheid dat Soesterberg verharde start- en landingsbanen ontbeerde, was de terreingesteldheid van dien aard dat hier zonder grote problemen voorlopig met zwaardere toestellen kon worden geopereerd. Het vliegveld beschikte, in tegenstelling tot veel andere – drassige – Nederlandse velden, over een stevige ondergrond en een flink aantal hangars. Daarom kon de *Luftwaffe* reeds in juni 1940, nog voordat een verhard banenstelsel gereed was gekomen, met *Heinkels He-111* ope-

raties uitvoeren vanaf haar nieuwe *Fliegerhorst*.

Weldra kreeg het vliegveld echter een heel ander aanzicht. De Duitsers maakten direct ernst met de aanleg van drie betonnen startbanen, in lengte variërend van 1300 tot 1800 meter. Hiervoor moest een aantal bestaande gebouwen, waaronder de voormalige commandantenwoning, worden gesloopt. Het banenstelsel kreeg de karakteristieke A-vorm, een patroon dat ook op de meeste andere door de Duitsers benutte vliegvelden zou worden gebruikt. De militaire infrastructuur werd allengs enorm uitgebreid. Er kwamen veel hangars gereed, sommige zo ver van de startbanen verwijderd, dat de bommenwerpers meer dan een half uur moesten taxiën, voordat ze konden beginnen met opstijgen. Voorzieningen voor brandstof- en munitieopslag werden getroffen, bunkers en magazijnen op grote schaal gebouwd. In de bossen rond het vliegveld verzezen op drie plekken kampementen, die tientallen barakken omvatten. In deze zogeheten *Waldlager* werden de manschappen, die niet in het dorp konden worden ingekwartierd, in grote onderkomens gehuisvest. Een verkeerstoren bij de start- en landingsbanen controleerde het militaire luchtverkeer en maakte daarbij o.m. gebruik van weerberichten aangeleverd door de *Wetterwarte*, een meteorologisch station. Het *Fliegerhorst* werd beschermd door mijnenvelden en prikkeldraadversperringen, alsmede door luchtdoelartillerie van verschillend kaliber. De FLAK bevond zich in de nabijheid van het vliegveld en stond soms opgesteld op speciale FLAK-torens. De Duitsers besteedden natuurlijk veel aandacht aan camouflage en maakten daarbij optimaal gebruik van de bosrijke en heuvelachtige omgeving. Hangars en gebouwen werden met camouflage-netten aan het oog onttrokken. Een hulpspoorlijntje dat munitie en brandstof naar het veld voerde, werd deels overkapt door tenten. Voor de vliegtuigen werden speciale schuilplaatsen ontworpen en op de Leusderheide kwam een *dummy*-vliegveld, dat de aandacht van het *Fliegerhorst* moest

Vliegvelden van de Luftwaffe in Nederland

De Duitse luchtmachtkrachten in Nederland gebruikten verschillende soorten vliegvelden, welke grofweg zijn onder te verdelen in drie categorieën:

1. Belangrijke vliegbases van de Luftwaffe

Hieronder vallen de volgende *Fliegerhorste*: Deelen, Eindhoven, Gilze-Rijen, Havelte, Leeuwarden, Schiphol, Soesterberg, Twenthe, Venlo, Volkel en Woensdrecht. Overigens kon het aantal inzetbare vliegtuigen per vliegveld sterk variëren en waren niet alle velden in deze categorie gedurende de gehele bezettingsperiode operationeel. Terwijl er bijv. vanaf Leeuwarden praktisch de hele oorlog intensief werd gevlogen, benutte de *Luftwaffe* het nieuwe vliegveld bij Havelte slechts zeer sporadisch en alleen in het laatste oorlogsjaar.

2. Vliegvelden van secundaire betekenis

Het betreft hier de velden: Beek (Limburg), Bergen (Noord-Holland), Eelde (Drenthe), Haamstede (Zeeland), Loosdrecht (bij Hilversum), Souburg (Zeeland), Valkenburg (Zuid-Holland), Waalhaven (bij Rotterdam) en Ypenburg (bij Den Haag).

3. Vliegvelden voor de marinevliegdiens

Hiertoe worden gerekend: De Kooy (bij Den Helder), De Mok (op Texel) en Schellingwoude (bij Amsterdam).

Ten slotte waren er nog enkele locaties, waarop weliswaar werkzaamheden ten behoeve van de *Luftwaffe* werden verricht, maar die door omstandigheden tijdens de oorlog nimmer konden worden benut voor vliegoperaties. Een geplande *Fliegerhorst* bij Norg in Drenthe werd nooit voltooid wegens onoverkomelijke afwateringsproblemen. Bij de verbetering van het veld nabij Teuge in Gelderland, kampte de bezetter met soortgelijke problemen, zodat het evenmin in gebruik kon worden genomen.

afleiden. Een munitiedepot dat de *Heinkel*-, *Junkers*- en *Dornier*-bommenwerpers van de *Luftwaffe* op Soesterberg voorzag van hun verwoestende lading, was eveneens gesitueerd op de Leuserheide. Dat de bezetter zich instelde op een langdurig verblijf in Nederland, blijkt vooral uit de totstandkoming van een imposant *Wehrmachttheim* aan de rand van het dorp Soesterberg. De functie van dit bouwwerk was niet een direct militaire; het had tot voornaamste doel de Duitse militair talrijke ontspanningsmogelijkheden te bieden, variërend van filmvoorstellingen en toneelopvoeringen tot dansavonden en concerten. Het hoofdgebouw van het *Wehrmachttheim* had een lengte van bijna 70 meter, een nok op een hoogte van veertien meter en herbergde o.m. een enorme theaterzaal. Het duurzaam gebouwde bakstenen complex, waarin grote hoeveelheden Toscaans carrara-marmer werd verwerkt, voldeed volledig aan de in zwang zijnde pompeuze nazi-bouwstijl. Het gebouw overleefde de oorlog, werd na verloop van tijd door de Koninklijke Luchtmacht in gebruik genomen en doet thans dienst als officierscasino.

Dagjagers op Schiphol

Evenals Soesterberg kreeg Schiphol, dat als enige Nederlands veld deels was verhard, de rol van bommenwerperbasis toebedeeld. Schiphol was op 10 mei 1940 weliswaar hevig aangevallen door de *Luftwaffe*, de toegebrachte schade bleef evenwel beperkt tot enkele vernielde hangars, uitgebrande vliegtuigen en een beschadigd platform. De landingsbaan bleef intact en daarom kon de bezetter Schiphol snel in gebruik nemen. Aanvankelijk leken Duitsers het veld te bestemmen voor civiel luchtverkeer. Zo zou de *Lufthansa* het veld o.m. gaan benutten ten behoeve van vluchten van en naar Berlijn. Weldra streken op Schiphol echter steeds meer militaire toestellen neer. De geografische ligging van het veld maakte Schiphol bijzonder geschikt



Het Wehrmachttheim te Soesterberg doet thans dienst als officierscasino

als vooruitgeschoven post voor missies met lange-afstandsbommenwerpers boven zee en Groot-Brittannië. Omdat de *Luftwaffe* het veld beter wilde outillieren voor haar bommenwerpers, werden de bestaande start- en landingsbanen verlengd en meer dan honderd vliegtuigschuilplaatsen ingericht. Daar konden de vliegtuigen verspreid worden opgesteld, beladen en onderhouden. Deze schuilplaatsen stonden via een uitgebreid stelsel van verharde rolbanen in verbinding met de start- en landingsbanen. Voorts droegen de Duitsers zorg voor de aanleg van bunkers, reparatiewerkplaatsen en hangars. Schiphol kreeg de beschikking over uitgebreide navigatiehulpmiddelen en de bezetter besteedde tevens veel aandacht aan het plaatsen van baan-, obstakel- en naderingsverlichting.

Al met al vertoonden de infrastructuure werkzaamheden op en rond Schiphol in grote lijnen hetzelfde patroon als die op Soesterberg. Ook rond het Amsterdamse veld verschenen tientallen stukken luchtdoelartillerie (sommige op FLAK-torens), werden munitie-opslagplaatsen aangelegd en lag er een *dummy*-vliegveld in de omgeving, om de geallieerden zand in de ogen te strooien. Een extra voorziening op Schiphol werd gevormd door een operationele baken-

installatie met behulp waarvan landingen onder slechte weersomstandigheden, zoals dichte mist, konden worden uitgevoerd. Dat maakte Schiphol tot een ideale uitwijkhaven voor verdwaalde, in nood verkerende of beschadigde vliegtuigen. Overigens bleef Schiphol, in tegenstelling tot Soesterberg, niet de gehele oorlog een bommenwerperbasis. Vanaf september 1942 transformeerde het *Fliegerhorst* zich geleidelijk tot de belangrijkste dagjagerbasis in Nederland. Dat de functie van Schiphol zich wijzigde, hield verband met de toenemende druk van de geallieerde bommenwerpers, die steeds vaker en met groeiende aantallen vanuit Groot-Brittannië naar aanvalsdoelen in Duitsland vlogen. Vanaf medio 1943 speelde de *United States Army Air Force* de hoofdrol bij de luchtoperaties overdag. De Duitsers poogden het tij o.m. te keren door vanaf Schiphol en Woensdrecht – met in *Jagdgeschwader* georganiseerde dagjagers van het type *Messerschmitt-Bf-109* en *Focke Wulf-Fw-190* – afbreuk te doen aan de tegenstander. Ofschoon een aantal zeer ervaren jachtvliegers in allerijl van het Oostfront naar Schiphol werd overgeplaatst, moesten de Duitsers zware verliezen incasseren. Aan de belangrijke plaats van Schiphol in het Duitse luchtverdedi-

gingsstelsel kwam op 13 december 1943 tamelijk abrupt een einde, toen het veld door 208 Amerikaanse B-26-Marauder middelzware bommenwerpers werd aangevallen. De Amerikanen wierpen bijna 800 bommen van 500 kg af, waardoor het veld zodanig werd beschadigd dat de Duitsers nog diezelfde maand besloten hun vliegtuigen, FLAK en zoeklichten naar andere bestemmingen over te plaatsen. De rol van *Fliegerhorst* Schiphol was daarmee uitgespeeld. In het najaar van 1944 werd Schiphol door *Sprengkommando's* grondig verwoest. Tijdens de hongerwinter verzamelde de bevolking brandhout uit de puinhopen die op het veld waren achtergebleven.

Nachteinsatz

De meeste *Fliegerhorste* in Nederland kregen, naarmate de oorlog vorderde, de functie van nachtjagerbasis. Uiteindelijk zou deze rol zijn weggelegd voor de velden Deelen, Eindhoven, Gilze-Rijen, Leeuwarden, Twenthe, Venlo en Volkel. In sommige gevallen maakten deze nachtjagerbases gebruik van een kleiner satellietveld of dependance elders. Zo was het Noordhollandse Bergen jarenlang een



Eind 1943 bombarderen Martin-B-26-Marauders van de Amerikaanse luchtmacht Krachten Fliegerhorst Schiphol

belangrijk steunpunt voor de nachtjagers van Leeuwarden. Aanvankelijk hadden de Duitsers niet de beschikking over nachtjagers. Zij gingen ervan uit dat geallieerde nachtelijke bombardementen op Duitsland weinig succesvol zouden zijn. Het ontbrak de vijandelijke bommenwerpers immers aan effectieve richtmiddelen, zodat de te verwachten resultaten de inspanning niet zouden rechtvaardigen. Toen de Britten desondanks toch 's nachts gingen opereren, zagen de Duitsers zich genoodzaakt hun nachtelijk luchtverdedigingsapparaat verder te versterken. Naast de reeds bestaande FLAK, zoeklichten en radarpeilstations, werd ook een steeds belangrijkere plaats ingeruimd voor nachtjagers, welke werden georganiseerd in *Nachtjagdgeschwader*. Deze eenheden vormden tezamen de *Nachtjagd* en werden in hoofdzaak uitgerust met de *Messerschmitt-Bf-110* en de *Junkers-Ju-88*. De nachtjagers werkten nauw samen met grondstations, welke via de boordradio gegevens doorspeelden waarmee de vijand kon worden opgespoord.

Afgezien van de conventionele voorzieningen (als banenstelsels, aftakkingen van bestaande spoorlijnen, hangars, onderkomens, munitieopslagplaatsen, brandstofdepots en schijnvliegvelden), moesten op de nachtjagerbases extra faciliteiten worden geschapen om het operationele nachtvliegen mogelijk te maken en vanaf de grond te begeleiden. Om na het invallen van de duisternis te kunnen opstijgen en landen, diende het banenstelsel te worden voorzien van een zogenaamd *Leuchtpfad*: langs de betonnen banen werd op regelmatige afstand verzonken verlichting aangebracht. De verlichte banen kregen t.b.v. de nachtjagers een langere aan- en uitloop. Op de nachtjagerbases Venlo en Leeuwarden werd in het verlengde van de belangrijkste banen verlichting op hoge palen aangebracht. Deze zogeheten *Leuchtfuerketten* strekten zich tot ver buiten de bases uit om de juiste aanvliegroutes aan te duiden. Hoge hindernissen in deze aanvliegroutes werden voorzien van rode obstakelverlichting. Op de



Het onderschrift bij deze propagandafoto luidde: „Der Wart meldet die Ju-88 wieder klar. Die Besatzung überprüft ihr Flugzeug“

nachtjagerbases kon de verlichting soms bestaan uit meer dan 2000 lichtpunten. Het gebeurde dat, bijv. door slechte weersomstandigheden, de nachtjagers geen gebruik konden maken van de grondverlichting. In dergelijke situaties kon een toestel middels radio- en morsesenen veilig naar de aarde worden geloodst. Op de nachtjagerbases zelf of in de nabijheid ervan verrezzen gecamoufleerde *Gefechtsstände*, waar de nachtelijke vliegbewegingen werden geanalyseerd en intercepties begeleid. Een keten van radio- en radarpeilstations leverde een stroom van informatie aan deze commandocentra, welke de aangeleverde gegevens omzetten in instructies. Met die instructies konden de patrouillerende nachtjagers naar de bommenwerpers van de tegenstander worden geleid. Ten zuiden van *Fliegerhorst* Deelen, een groot nachtjagerveld aangelegd rond het voormalige vliegveld Kemperheide, werd in januari 1942 te Schaarsbergen een „proef-commandocentrale“ in gebruik genomen. Een deel van de staf van de *1. Nachtjagddivision* ontwikkelde daar tactieken en procedures voor centrale commandovoering. Ter-

wijl men in de tijdelijke proef-com-mandocentrale ervaring opdeed, werd vlakbij driftig gebouwd aan een enorme, permanente gevechtsleidingsbunker. Dit bouwwerk, 60 meter lang, 40 meter breed en 16 meter hoog, kreeg de codenaam *Diogenes*. Nadat het in het najaar van '43 werd opgeleverd, ging het dienst doen als centraal zenuwcentrum voor de luchtverdediging boven Nederland, Noord-België en het Ruhrgebied. Zo kwamen in *Großraumgefechtsstand Diogenes* alle verbindingen samen van de *Fliegerhorste*, de luchtafweer en de verschillende radar- en radiostations. Met de verkregen informatie kon de *Luftwaffe* zich daar een tamelijk goed beeld vormen van hetgeen zich in de lucht afspeelde. Aan de hand van het steeds variërende *Luftbild* werd vanuit de bunker in Schaarsbergen tot september 1944 de algemene inzet van zowel de dag- als de nachtjagers bepaald.

De enorme Duitse inspanningen ten spijt, moest de *Luftwaffe* door het geleidelijk toenemen van het geallieerde luchtoverwicht het onderspit delven. Vanaf mei 1940 tot het najaar van 1944 waren de meeste *Fliegerhorste* in Nederland diverse malen gebombardeerd. Deze aanvallen waren doorgaans relatief kleinschalig en hadden een lokaal karakter. Lang niet altijd werden de gewenste resultaten behaald. In de tweede helft van 1944 veranderde het karakter van de geallieerde luchtaanvallen. In het kader van de opmars in West-Europa, werd de Duitse militaire infrastructuur hier te lande door Britse en Amerikaanse bommenwerpers intensiever en op aanmerkelijk grotere schaal aangepakt. Op 15 augustus en 3 september 1944 voerden formaties van ca. 700 geallieerde bommenwerpers, geëscorteerd door grote aantallen jagers, aanvallen uit op de belangrijkste Duitse vliegvelden in Nederland. Deze twee mokerslagen kwam de *Luftwaffe* niet meer te boven. De aangerichte schade op de velden was zeer omvangrijk. Ofschoon de Duitsers her en der nog wel herstelwerkzaamheden en reparaties aan de getroffen banenstelsels uitvoerden, kon vanaf de meeste velden

niet of nauwelijks meer worden geopereerd. Naarmate de oorlog zijn laatste fase inging, verlieten de Duitsers nagenoeg alle Nederlandse *Fliegerhorste*. Voordat zij vertrokken, verwoestten *Sprengkommando's* een belangrijk deel van de aanwezige infrastructuur. Veel banenstelsels werden onbruikbaar gemaakt en honderden gebouwen, barakken en hangars geheel of gedeeltelijk opgeblazen of gesloopt.

Technische Dienst van het Militair Gezag

In de herfst van 1944 waren de vliegvelden bij Eindhoven en Volkel, de eerste velden in het bevrijde gedeelte van Nederland die t.b.v. de oorlogvoering onmiddellijk door de geallieerde legers in gebruik werden genomen. De zeer ernstig beschadigde velden werden o.l.v. geallieerde legerautoriteiten, „doch grotendeels met behulp van Nederlandse aannemers, werkrachten enz.” voor dit doel gereed gemaakt. Van Nederlandse zijde was het Militair Gezag de instantie die – totdat de normale verhoudingen zouden zijn teruggekeerd – voorlopig werd belast met alle bestuurszaken. Dit instituut opereerde gedurende de Bijzondere Staat van Beleg, die in september '44 werd afgekondigd en uiteindelijk pas in maart '46 zou worden opgeheven. Het Militair Gezag moest een vlot verloop van de geallieerde militaire operaties in Nederland waarborgen en had een belangrijke taak bij het regelen van het openbare leven in de eerste maanden na de bevrijding. Ten aanzien van de overgenomen vliegvelden diende het Militair Gezag te zorgen voor de beschikbaarstelling van personeel en moest erop toezien dat „gewezen collaborateurs” niet voor het werk op de velden in aanmerking kwamen. Een Technische Dienst Vliegvelden, welke onder het Militair Gezag ressorteerde, was belast met het toezicht op de uitvoering van het werk op de vliegvelden in bevrijd gebied, alsook bij de aanleg van kleine, nieuwe landingsterreinen of *airstrips*. De dienst

trad min of meer zelfstandig op en omvatte ca. 40 medewerkers. De Technische Dienst Vliegvelden bestond uit een kleine administratieve staf, een technische staf en een aantal technische opzichters op de vliegvelden. De voornaamste taak van deze dienst bestond uit het ondersteunen van de geallieerden bij het operationeel maken van de voor de oorlogvoering noodzakelijk geachte vliegvelden in Nederland. Velden die de geallieerden niet meer gebruikten, werden weer aan de Technische Dienst Vliegvelden overgedragen, die alle aangelegenheden betreffende vliegvelden in het gehele bevrijd gebied voor zijn rekening moest nemen. Nog voor de militaire capitulatie van Duitsland in mei '45, was de dienst behalve op de eerder genoemde velden Eindhoven en Volkel, ook actief op Gilze-Rijen, Woensdrecht, Venlo en Twenthe. De dienst verrichtte bovendien zijn taak op een half dozijn nieuw aan te leggen *airstrips*. Na de bevrijding van geheel Nederland kreeg de Technische Dienst Vliegvelden geleidelijk nog twaalf vliegvelden in beheer, t.w. Bergen, Deelen, Eelde, Haamstede, De Kooy, Leeuwarden, Loosdrecht, Soesterberg, Teuge, Texel, Valkenburg en Ypenburg. Tot de voornaamste werkzaamheden waarop de dienst toezicht hield, behoorden het herstellen van het banenstelsel, het opruimen van ruïnes, het bewoonbaar maken van onderkomens, alsook de verzameling en registratie van allerhande materieel. In de tweede helft van '45 kwam meer nadruk op instandhouding en bewaking te liggen. Per 1 januari 1946 werd de taak van de Technische Dienst Vliegvelden overgenomen door het Bureau Aanleg Beheer en Onderhoud van Vliegvelden (BABOV), dat onder het Directoraat Gebouwen Werken en Terreinen (DGW&T) ressorteerde.

Rijkscommissie Luchtvaartterreinen

Inmiddels had de Nederlandse regering in mei 1945 besloten dat zo spoer-

dig mogelijk maatregelen dienden te worden genomen m.b.t. de inrichting en het herstel van de in Nederland aangetroffen vliegvelden en landings-terreinen, zowel t.b.v. de eerste direct noodzakelijke hulpverlening, als voor de latere economische wederopbouw van Nederland. Om de voorgenomen maatregelen doeltreffend te kunnen uitvoeren, stelde de regering op 1 juni 1945 twee commissies in: de Noodcommissie Luchtvaartterreinen en de Rijkscommissie Luchtvaartterreinen. De eerstgenoemde had tot taak maatregelen te nemen voor de inrichting en het herstel van een aantal reeds aanwezige velden ten behoeve van de noodvoorziening van Nederland. De Noodcommissie kon na zes keer bijeen te zijn geweest reeds in oktober '45 haar werkzaamheden beëindigen.

Omvattender was de taak van de Rijkscommissie Luchtvaartterreinen. Zij diende de regering te adviseren omtrent de bestemming van de 37 in ons land aanwezige vliegvelden. Een aantal zou uiteindelijk worden opgeheven of verkaveld; de overige kregen bestemmingen van uiteenlopende aard. Naast een beslissing over de lokatie van een centraal luchtvaartterrein, dat dienst zou gaan doen als thuishaven voor het internationale burgerluchtverkeer, moesten er terreinen worden aangewezen die in hoofdzaak werden bestemd voor binnenlands burgerluchtverkeer. Voorts diende de commissie terreinen aan te wijzen die louter voor sport- en zweefvliegerij zouden worden gebruikt, en ten slotte waren er natuurlijk de terreinen die uitsluitend of mede voor militair gebruik dienden te worden bestemd.

De commissie, die in de periode juli '45 - mei '48 veertig keer plenair vergaderde, speelde middels het uitbrengen van tussentijdse adviezen aan de regering, in algemene zin een belangrijke rol in de vaststelling van de naoorlogse Nederlandse luchtvaartinfrastructuur. De commissie adviseerde bijv. de luchtvaartterreinen bij Havelte, Waalhaven en Venlo te liquideren. Het gemeentebestuur van

Venlo deed kort na de oorlog nog wel een vergeefse poging het vliegeterrein voor de burgerluchtvaart te behouden, doch het veld kreeg een bestemming als militair schietterrein en, later, als oefenplaats voor de Infanterie Rijkschool van de Koninklijke Landmacht. In 1987 werd door het gemeentebestuur besloten het oude vliegveld te bestemmen tot natuurgebied. De startbanen werden opgeruimd, waarna de reusachtige hoeveelheden puin door Rijkswaterstaat werden gebruikt als fundering bij de aanleg van de rondweg om Weert. Na het schonen van het voormalige *Fliegerhorst* Venlo werd een schaapskudde losgelaten om de heidegroei te bevorderen en begon Staatsbosbeheer met het beplanten van een aantal open plekken in het landschap. De Rijkscommissie Luchtvaartterreinen besloot al snel het vliegveld Schiphol uit te bouwen tot „luchthaven van de klasse A voor het transoceanisch, transcontinentaal en internationaal vliegverkeer”. Zij besteedde, voor haar opheffing in juli 1948, veel aandacht aan de ontwikkeling van de toekomstige „wereldluchthaven” Schiphol. In het westen des lands wenste zij voor Schiphol een nevenhaven bij Rotterdam (het latere vliegveld Zestienhoven) en in het oosten des lands een uitwijkhaven, die tevens diende te worden geschikt gemaakt voor vliegopleidingen. Voor deze uitwijkhaven kwamen verschillende vliegvelden in aanmerking. Aanvankelijk werd daarvoor het voormalige *Fliegerhorst* Deelen aangewezen, doch later adviseerde men toch het luchtvaartterrein bij Eindhoven als uitwijkhaven te bestemmen.

De commissie boog zich eveneens over de zogenaamde „gemengde” terreinen, vliegvelden met zowel een civiele als een militaire bestemming. Over de status van deze velden vond de nodige discussie plaats. Voor een gemengd gebruik kwamen m.n. in aanmerking: Deelen, Eindhoven, Leeuwarden, Twenthe en Woensdrecht. Deelen en Woensdrecht kregen om diverse redenen geen gemengde status, de overige drie werden aanvankelijk wel tot gemengd ter-

rein bestemd. Uiteindelijk zouden slechts Eindhoven (Welschap) en Twenthe de gemengde status behouden. Kort na de bevrijding had het er alle schijn van dat de burgerluchtvaart op Leeuwarden een bloeiende toekomst tegemoet zou gaan. Voorstanders van civiele luchtvaart op het Friese vliegveld bepleitten hun zaak met allerlei argumenten. Gewezen werd op de gunstige geografische ligging, de goede riolering, de aanwezigheid van geschikte toegangswegen en de nabijheid van spoor- en waterwegen. Civiele luchtvaart op Leeuwarden zou zelfs bepaalde agrarische belangen kunnen dienen. Men voorzag, niet ten onrechte, dat kunstmatige inseminatie in de toekomst een hoge vlucht zou nemen. Het sperma van de Friese stamboekstieren werd bestempeld als een exportprodukt dat, gezien de beperkte houdbaarheid, „in de toekomst absoluut per vliegtuig” zou moeten worden verzonden. Desalniettemin was de burgerluchtvaart vanaf Leeuwarden slechts een kort bestaan beschoren. Weliswaar onderhield de KLM van 1946 tot 1949 nog de dienst Amsterdam-Leeuwarden-Groningen, maar daarna kreeg het vliegveld als gevolg van toenemende militaire belangstelling en het teruglopen van het passagiersaanbod op de binnenlandse luchtverbindingen, al snel een zuiver militaire bestemming.

De erfenis

Voor wat betreft de vaststelling en inrichting van de militaire vliegeterreinen werkte de Rijkscommissie Luchtvaartterreinen nauw samen met de departementen van Oorlog en van Marine. De naoorlogse defensie-inspanning van Nederland stond van meet af aan in het teken van de bondgenootschappelijke samenwerking. De wederopbouw van de Nederlandse krijgsmacht werd in de tweede helft van de jaren '40 echter ernstig bemoeilijkt door het koloniale conflict in Nederlands-Indië. Pas na 1950 - de Koude Oorlog had inmiddels voor een gespannen internationale situatie gezorgd - kon de opbouw van de

Nederlandse defensie krachtiger ter hand worden genomen. Het in maart 1948 gesloten Pact van Brussel, waaruit de Westeuropese Unie (WEU) zou voortkomen, en de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO), die in april 1949 tot stand kwam, vormden de internationale kaders waarbinnen de opbouw van de Nederlandse (lucht)strijdkrachten zou plaatsvinden. Het oorspronkelijke binnen de WEU opgestelde vliegveldprogramma voorzag voor Nederland in de aanleg van 21 militaire velden, een schaal die, naar al snel bleek, de beschikbare middelen niet zouden toelaten. Door de NAVO werd het benodigde aantal

voor militair gebruik ingericht. Hierbij stond de vervulling van de onmiddellijke behoefte centraal; van operationele bruikbaarheid was voorshands nog geen sprake. Ten behoeve van het WEU-vliegveldprogramma spanden men zich in om de vliegvelden Beek, Gilze-Rijen, Eindhoven, Schiphol, Soesterberg en Volkel een militair-operationele status te verlenen. Van de dertien door de NAVO in Nederland geprojecteerde militaire velden, waren er in 1950 zeven in gebruik: Gilze-Rijen, Leeuwarden, Soesterberg, Twenthe, Valkenburg (voor de Marineluchtvaartdienst), Volkel en Woensdrecht. Uiteindelijk

verwaarloosde en vernielde vliegvelden aan. De honderden verwoeste hangars, leeggeroofde en gesloopte gebouwen, opgeblazen startbanen en schier ontelbare reeksen bomkraters op en rond de vliegvelden boden een troosteloze aanblik. Lang bleef deze toestand echter niet bestaan. Hoewel een gedeelte van de schade onherstelbaar was, kon het grootste deel van de infrastructuur worden gerepareerd. Tot 1950 concentreerden de werkzaamheden op en rond de militaire vliegvelden zich goeddeels op het hoogst noodzakelijke onderhoud, het herstel van de onderkomens en de renovatie van de banenstelsels. Er was bovendien een flink aantal door de Duitsers neergezette gebouwen dat – (praktisch) onbeschadigd gebleven – direct door Nederlandse militairen in gebruik kon worden genomen. De wederopbouw van de velden in de eerste jaren na de oorlog verliep desondanks zeer moeizaam. Aanvankelijk ontbrak niet alleen deskundig personeel, er bestond bovendien onzekerheid over de definitieve bestemming en grootte van de verschillende terreinen. Daarom werden lang niet alle voorzieningen op de voormalige *Fliegerhorste* en nabijgelegen kampementen voor hergebruik geschikt gemaakt. Er moest soms geruime tijd worden gewacht op het moment dat de bestemming van een bepaald veld werd vastgesteld. Als dat eenmaal was gebeurd, kon een terrein ofwel via de Rijksdienst voor Landbouwherstel aan zijn voormalige eigenaren worden overgedragen, ofwel worden uitgebouwd tot een operationeel vliegveld.

Ook in de jaren '50 werd voortgeborduurd op hetgeen door de Duitsers tot stand was gebracht. Het door de NAVO uitgestippelde beleid noopte o.m. in ons land tot een forse uitbreiding van het aantal vliegtuigen en onderdelen. Een en ander impliceerde dat ook de infrastructuur grondig diende te worden aangepast. Een grote verscheidenheid aan voorzieningen moest in recordtijd tot stand worden gebracht. Hiertoe werden in eerste instantie de door de bezetter



In mei 1945 werd het vliegveld Ypenburg in zeer desolate toestand aangetroffen

Nederlandse militaire vliegvelden in het begin van de jaren '50 teruggebracht tot dertien. Aan deze velden werden echter wel zwaardere eisen gesteld. Het aantal van dertien vliegvelden werd overgenomen in het Luchtmachtbouwplan-1951, dat aangaf dat een deel moest worden ingericht als oorlogsbasis voor onderdelen van de bondgenoten, terwijl de rest meer in het bijzonder voor de Nederlandse luchtmacht diende te worden bestemd.

Direct na de bevrijding werden de voormalige Duitse vliegvelden Deelen, Gilze-Rijen, Twenthe, Valkenburg en Woensdrecht aanvankelijk

zouden twaalf van de dertien geprojecteerde militaire velden metterdaad in gebruik worden genomen. Naast de zeven bovengenoemde waren dat: Deelen, Eindhoven, De Kooy (voor de Marineluchtvaartdienst), De Peel en Ypenburg. De toestand waarin de vliegvelden na de bevrijding werden aangetroffen verschilde per veld, doch was over het algemeen zeer slecht. Zoals hiervoor reeds is aangegeven vielen de meeste vliegvelden in ons land enerzijds ten prooi aan geallieerde bombardementen en anderzijds aan de „vernietzucht” van de *Sprengkommando's*. De Nederlanders troffen in '45 doorgaans vervuilde,

opgetrokken gebouwen voor legering en personeelsverzorging aangepast en waar nodig uitgebreid. Daarnaast werd, hoewel veel geschikte bouwmaterialen nog ontbraken, nieuwbouw gepleegd die nadien, vanwege de slechte constructie en aangewende materialen, altijd veel onderhoud heeft gevergd.

Een voortdurende bron van zorg vormde de renovatie, het onderhoud en de uitbreiding van de diverse banenstelsels. De banen die men na de bevrijding aantrof, bestonden deels uit straatstenen en deels uit asfalt- of cementbeton. Voordat men toekwam aan verlenging, verzwaring en verbetering werden op de meeste velden noodreparaties verricht om ze zo spoedig mogelijk in gebruik te kunnen nemen. Oorlogsschade aan de

banenstelsels, de drainage en de riole-ring werden provisorisch hersteld. De door de geallieerde bombardementen veroorzaakte kraters en door de Duitsers opgeblazen stukken start- en landingsbaan werden geëgaliseerd, opgevuld en afgedekt met klinkerbestreringen. Op de vliegbasis Twenthe achtte men het direct noodzakelijk het banenstelsel opnieuw onder profiel te brengen en te herbestraten. De komst van militaire straalvliegtuigen bij de – sedert 1953 „Koninklijke” – Luchtmacht maakte echter de met klinkers bestrate banenstelsels spoedig onbruikbaar. Dit type banen maakte definitief plaats voor volledig uit beton en asfalt bestaande banenstelsels. De introductie van de zwaardere straaljagers betekende daarenboven dat de start- en landingsbanen moes-

ten worden verhard en aanzienlijk verlengd.

Conclusie

Per saldo opereerden de naoorlogse Nederlandse luchtstrijdkrachten op slechts één uitzondering na, vliegbasis De Peel, vanaf voormalige *Fliegerhorste* van de *Luftwaffe* in Nederland. Bij de realisatie van het luchtmachtbouwplan uit 1951 was men voor wat betreft de vliegvelden dan ook uitgegaan van verbetering van het reeds bestaande. Anders gezegd: men bouwde voort op de erfenis die de Duitsers in ons land hadden achtergelaten. Nog tot op de dag van vandaag wordt het personeel van de Koninklijke Luchtmacht op veel plaatsen geconfronteerd met resten van deze, vaak onbekende, Duitse erfenis. Uit de bezettingsperiode dateren ontelbare, nog in gebruik zijnde hangars, barakken, onderkomens, werkplaatsen, kantoren, messes en bunkers. Thans opereren toestellen van de Koninklijke Luchtmacht vanaf locaties, waar ruim een halve eeuw geleden *Messerschmitts*, *Junkers*, *Dorniers* en *Heinkels* van de *Luftwaffe* het luchtruim kozen. Nadat de Duitse adelaar was gevlogen, werden de voormalige *Fliegerhorste* in NAVO-vliegbases getransformeerd. De vliegvelden die tussen 1940 en 1945 een belangrijke schakel vormden in Hitlers oorlogvoering, worden inmiddels alweer een halve eeuw benut om de vrede te bewaren.

Literatuur

- F.H. van den Beemt, D. Boekema, K.K. Thijssens (red.) – *300 jaar bouwen voor de landsverdediging*. Den Haag (1988).
- J. Derix – *Vliegveld Venlo met een kroniek van de luchtoorlog in Zuid-Nederland (1941-1944)*. Twee delen. Horst (1990).
- A. Korthals Altes – *Luchtgevaar. Lucht-aanvallen op Nederland 1940-1945*. Amsterdam (1984).
- W.H. Lutgert en R. de Winter – *Nederland en de Duitse Nachtjacht*. Van jager tot prooi. *MilSpect* 163(1994)(12) 536-545 en 164(1995)(1) 5-17.
- R. van den Nieuwendijk – *Doelwit Schiphol. De Amerikaanse aanvallen op de vliegbasis Schiphol in het najaar van 1943*. Amsterdam (1993).
- Y. Schaaf – *Laarzen op de lange pijp. Leeuwarden in de Tweede Wereldoorlog*. Franeker (1994).
- G.J. Zwanenburg – *En nooit was het stil... Kroniek van een luchtoorlog. Lucht-aanvallen op doelen in en om Nederland*. Twee delen. Den Haag (z.j.).

