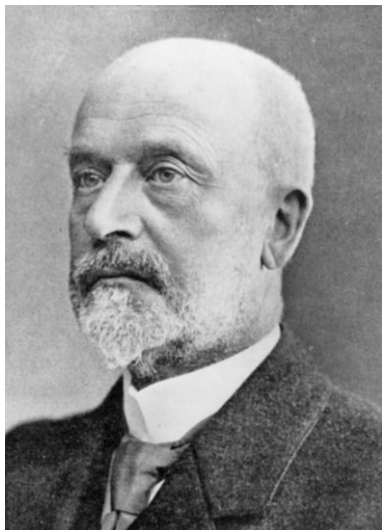


Schiphol als Nederlands militair vliegveld 1916-1940

Op 9 maart 1916 besloot minister van Oorlog, Nicolaas Bosboom nabij het fort Schiphol landbouwgronden aan te kopen met als doel daar een militair vliegveld te stichten voor het Nederlandse luchtwapen. Van luchtverkeer was toen nog geen sprake; ons land verkeerde als neutrale staat in het midden van de Eerste Wereldoorlog die om ons land in alle hevigheid woedde en ervoor zorgde dat de Nederlandse krijgsmacht vier jaar lang gemobiliseerd bleef. Ook toen na de Eerste Wereldoorlog een heel voorzichtig begin werd gemaakt met de burgerluchtvaart bleef Schiphol een belangrijke militaire rol vervullen. Dit artikel gaat op zoek naar de achtergronden waarom juist in de noordoosthoek van de Haarlemmermeerpolder een militair vliegveld werd aangelegd en hoe de militaire functie van Schiphol tot aan de meidagen van 1940 overeind bleef ondanks het uitgroeien van Schiphol tot nationale luchthaven.



Minister Nicolaas Bosboom.

Ruim een jaar voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog, op 1 juli 1913, kreeg Nederland in navolging van de ons omringende landen een militaire vliegdienst. De Luchtvaartafdeeling (LVA) van het Nederlandse leger nam met één vliegtuig en dertig man militair personeel zijn intrek op het vliegveld Soesterberg dat al eerder in gebruik was geweest voor vliegdemostraties en al over de nodige vliegtuigloodsen en andere infrastructuur beschikte. De LVA begon op Soesterberg met de opleiding van vliegers en de uitbouw van de gronddienst. Daarvoor werden in Frankrijk vliegtuigen van het type Farman (zie foto) aangeschaft. Hoewel Soesterberg voor het vliegbedrijf gunstig was gelegen, had het een belangrijk militair nadeel: het was buiten de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHWL) gelegen. Volgens het geldende Nederlandse defensiebeleid moest de neutraliteit gewapenderhand worden verdedigd. Het Veldleger werd daartoe in de oostelijke en zuidelijke provincies opgesteld en zou bij een vijandelijke overmacht terugtrekken achter de NHWL, ongeveer de lijn Muiden-Utrecht-Gorinchem, en samen met de daar aanwezige troepen van onder andere de Stelling van Amsterdam een hardnekkige verdediging voeren totdat – men hoopte binnen een maand – bondgenootschappelijke hulp zou komen opdagen. Volgens dit beleid moest de LVA bij een dreigende schending van de neutraliteit Soesterberg ontruimen en worden overgebracht binnen de NHWL en liefst binnen de Stelling van Amsterdam die als het *'redoute centrale'* gold.

Na de moord op de Habsburgse troonopvolger Franz Ferdinand en zijn vrouw in Sarajevo op 28 juni 1914 liep de oorlogsspanning in Europa snel op en werden ook in Nederland de mobilisatieplannen uit de kast gehaald. Op 29 juli was de commandant van de LVA, kapitein Hendrik Walaardt Sacré, voor een bespreking naar de Generale Staf geroepen om enkele consequenties van de gespannen internationale toestand te bespreken. Allereerst besloot de legerleiding dat de LVA bij mobilisatie rechtstreeks onder het Algemeen Hoofdkwartier (AHK) van de Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht (OLZ) zou komen te ressorteren. Hoewel overplaatsing van de LVA naar de omgeving van Amsterdam nog niet nodig werd geacht, moest deze wel worden



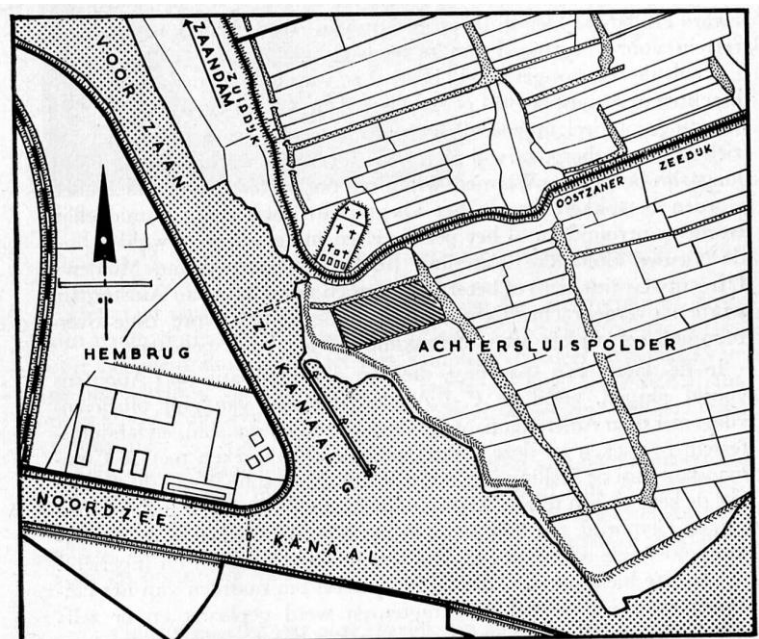
voorbereid. De volgende dag stuurde Walaardt Sacré luitenant Floris van Heijst naar Amsterdam om daar een geschikt vliegterrein te verkennen en te overleggen met de commandant van de Stelling van Amsterdam. De zaak kwam in een stroomversnelling toen die middag van de minister van Oorlog het telegram uitging: 'Reken op leger- en landweermobilisatie.' De volgende dag tekende koningin Wilhelmina het Koninklijk Besluit tot algehele mobilisatie, die op zaterdag 1 augustus 1914 intrad.

Kapitein Hendrik Walaardt Sacré als commandant LVA.

De zoektocht naar een geschikt vliegveld binnen de Stelling van Amsterdam

Het terrein dat Van Heijst op 30 juli had uitgekozen om te worden ingericht als vliegterrein was gesitueerd in de aan Zijkanaal G gelegen Achtersluispolder, aan de overzijde van het fabrieksterrein van de Artillerie Inrichtingen aan de Hembrug. De volgende dag vertrok luitenant Coblijn Sr. naar Amsterdam om in nauwe samenwerking met de stellingcommandant van Amsterdam het uitgekozen vliegterrein geschikt te maken en inkwartiering te regelen. Het terrein was eigendom van J.K. van Wessem te Zaandam, die het verhuurde voor f 200,- ineens en f 100,- per maand; de pachter van het terrein werd op soortgelijke wijze schadeloos gesteld. De Amsterdamse zeilmaker F. Zeilinga bleek bereid twee vliegtuigtenten te verhuren en deze op te zetten aan de noordzijde van het vliegterrein. Tenslotte regelde Coblijn dat de volgende ochtend de boot 'Jacoba' aan de Nieuwe Merwedeluis te Utrecht gereed zou liggen om de kisten met uitrusting van Soesterberg en de mobilisatievoorraden uit Amersfoort naar Amsterdam te vervoeren. De volgende dag was ook elektriciteit aangelegd op het vliegterrein.¹

Na reeds op 1 augustus een grenspatrouille te hebben gevlogen kreeg de Soesterbergse LVA, toen het Duitse leger twee dagen later België binnentrok, van OLZ Cornelis Snijders de opdracht regelmatig de oost- en zuidgrens te verkennen. Dat maakte het noodzakelijk enkele vliegterreinen langs de grens in gereedheid te brengen voor tussenlandingen. Zo werden op de Kemperheide bij Arnhem, op de Groote Heide bij Venlo, op de Molenheide bij Gilze-



HET LANDINGSTERREIN BIJ DE HEMBRUG IN DE ACHTERSLUISPOLDER (AUGUSTUS 1914)

¹ Collectie NIMH, *Dagboek Walaardt Sacré*, 29 juni t/m 1 augustus 1914.

Rijen en op het Middenreduit te Souburg bij Vlissingen daarvoor de nodige voorzieningen aangebracht. Na enkele dagen bleek dat het Duitse leger massaal door België trok, maar de Nederlandse neutraliteit respecteerde. Uit voorzorg besloot Snijders het Veldleger in Noord-Brabant te concentreren met hoofdkwartier te 's-Hertogenbosch. Om daar snel de resultaten van verkenningen te kunnen afgeven, werd het vliegveldje bij De Pettelaar, dat in 1911 bij de grote herfstmanoeuvres was gebruikt, opnieuw in gereedheid gebracht.²

Ondanks al deze drukke bezigheden van de kleine LVA ging de inrichting van het vliegterrein aan de Hembrug gewoon door, maar bleef de opdracht tot verplaatsing daarheen voorlopig uit. Op 4 augustus arriveerde in Amsterdam een grote benzinevoorraad en ricinusolie (voor de rotatiemotoren) en het militaire magazijn voor uitrusting te Woerden zegde toe drie vliegtuigtenten te bezorgen en er nog drie bij te maken. Tijdens een hevige storm in de vroege ochtend van 13 september waaiden echter vijf van deze Woerdense tenten aan flarden, terwijl die van Zeilinga overeind bleven. Ook te Arnhem en Vlissingen waaiden de tenten omver en raakte de vliegtuigen doorweekt. Daarom liet de commandant LVA tekeningen maken voor houten loodsen van twintig bij twintig meter. Op 3 oktober kreeg hij toestemming voor de bouw van twee loodsen voor Arnhem en Vlissingen, maar omdat de LVA voorlopig te Soesterberg zou blijven, niet voor Amsterdam.³

Ondertussen bleek al in de herfstmaanden dat het in allerijl ingerichte vliegveldje te Amsterdam erg drassig en daardoor minder bruikbaar was voor starten en landen. Nu de Duitsers door België richting Frankrijk waren gemarcheerd, kon in alle rust naar een betere locatie worden omgezien. In eerste instantie gingen begin 1915 de gedachten uit naar het aan het eind van de negentiende eeuw aangelegde eiland Zeeburg, dat in gebruik was als schiet- en exercitieterrein van het garnizoen Amsterdam. Dit eiland was ontstaan bij de afdamming van het IJ en de aanleg van het Noordzeekanaal en sloot aan de Noordzijde aan op de Oranjesluizen. Na aanleg van de dijken was het een slibdepot van honderd hectare geworden dat rond de eeuwwisseling geleidelijk drooggevallen was en vanaf 1910 bij het ministerie van Oorlog in gebruik was. Om er ook een



vliegveld aan te leggen moest het nog flink worden opgehoogd. Het grote voordeel van deze locatie was dat aan de zijde van het IJ ook een basis voor watervliegtuigen kon worden aangelegd. De aanlegkosten en een vergoeding aan Amsterdam beliepen echter ruim zeven ton en de marine oordeelde het als watervliegtuigstation niet geschikt.⁴ De commandant LVA was dus genoodzaakt naar een betere oplossing uit te zien, weliswaar niet in de stad maar dan toch binnen de Stelling van Amsterdam.

Het kunstmatige eiland Zeeburg in het IJ.

² D. Starink, *De jonge jaren van de luchtmacht. Het luchtwapen in het Nederlandse leger 1913-1939* (Amsterdam 2013) 90-93.

³ *Dagboek Walaardt Sacré*, 4 augustus t/m 3 oktober 1914.

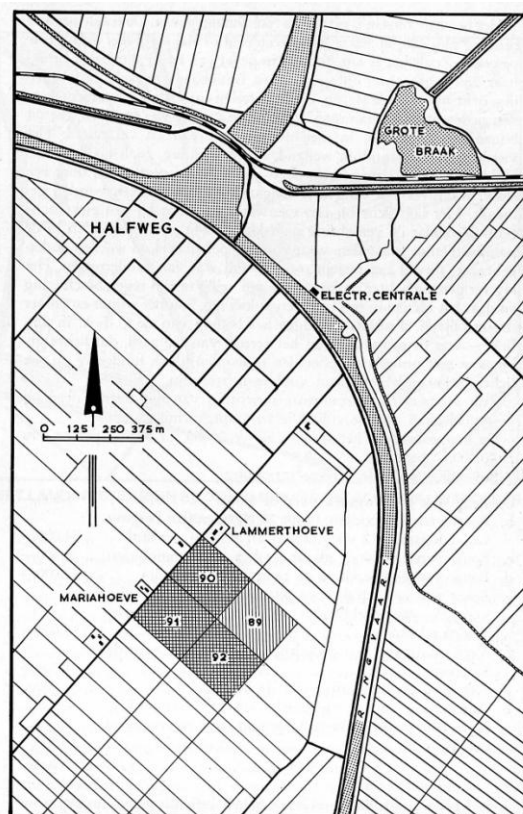
⁴ Opmerkelijk is dat de marine een jaar later toch aan de IJzijde van Zeeburg tegenover Schellingwoude een watervliegtuigstation inrichtte, het marinevliegveld Schellingwoude dat tot 1945 dienst heeft gedaan.

Een mogelijk vliegveld bij Halfweg

Op 2 november 1915 rapporteerde Walaardt Sacré aan de opperbevelhebber dat hij een geschikt terrein van twintig hectare had verkend in het uiterste noorden van de Haarlemmermeerpolder nabij Halfweg.⁵ Dat terrein kon volgens hem dienen voor de onderbrenging van een groot gedeelte van de inmiddels sterk gegroeide LVA. Het terrein van 400 bij 500 meter was onderverdeeld in vier ongeveer even grote percelen (drie waren bouwland en één weiland) van één eigenaar.

Het was aan een doorgaande weg gelegen, maar kon via een sloot worden ontsloten; ook moesten de sloten tussen de percelen worden gedempt en de akkers tot grasland worden omgevormd. De bodemgesteldheid van de bemalen polder was van dien aard dat het vliegerterrein in alle seizoenen droog bleef en het niet nodig was voor lichte gebouwen te heien. In de onmiddellijke nabijheid was het veld via de Ringvaart per schip bereikbaar en ook bevond zich daar een elektriciteitscentrale, zodat het veld gemakkelijk kon worden aangesloten. Behalve de aankoopssom van f 100.000 voor de vier percelen, berekende Walaardt Sacré voor de verdere inrichting nogmaals f 80.000 te weten de bouw van vier vliegtuigloodsen, een automobielloods, een magazijnloods, een legeringsbarak voor honderd man, demping van sloten en verharding van het terrein voor de loodsen en de aansluiting van nutsvoorzieningen.⁶

Op 14 november bracht de OLZ de kwestie van een vliegveld als volgt onder de aandacht van de minister Bosboom: 'Ingeval wij in oorlog mochten geraken met Duitsland, zal het vliegerterrein te SOESTERBERG onmiddellijk moeten worden ontruimd en zal al het personeel en materieel – voor zoverre niet ingedeeld bij het veldleger – onverwijld moeten worden overgebracht achter de Nieuwe Hollandsche Waterlinie of beter nog, binnen de stelling van AMSTERDAM.' Hij verwees naar het onderzoek van de LVA naar het terrein bij Halfweg, maar gaf aan op de kosten te kunnen besparen door slechts twee van de vier percelen aan te kopen en de twee andere te vorderen wanneer daadwerkelijk sprake zou zijn van overplaatsing van de LVA. Ook liet hij een legeringsbarak en een aparte magazijnloods achterwege, zodat hij de kosten voor het vliegveld terugbracht tot f 108.000, beduidend minder dan de aanleg van een vliegveld te Zeeburg.⁷ Toch dacht de minister daar anders over, want deze liet de OLZ weten dat hij een uitgave van ruim een ton voor 'dit beperkte doel' teveel vond. Het kwam hem voor dat de vliegtuigen en automobielen best in de omgeving aanwezige boeren-



HET DOOR DE C.-L.A. VERKENDE VLEGTERREIN IN DE STELLING AMSTERDAM BIJ HALFWEG.
DE NUMMERS IN DE VIER PERCELEN ZIJN KADASTRALE NUMMERS. HET GEËRCEERDE PERCEEL WAS WEILAND; DE DOBBEL GEËRCEERDE PERCELEN BOUWLAND.

⁵ Het buitengebied net ten zuiden van het tegenwoordige Zwanenburg.

⁶ Nationaal Archief Den Haag, Generale Staf (Algemeen Hoofdkwartier), 1914-1940, nummer toegang 2.13.70, inventarisnummer 331, Brief C-LVA aan OLZ van 2 november 1915, nr. 1244 Geheim. Zie ook: F.J. Molenaar, 'Het ontstaan van het militaire vliegerterrein Schiphol in 1916', *Onze Luchtmacht* 10 (1958) (3) 87.

⁷ NL-HaNA, 2.13.70, inv. 331, Nota OLZ aan minister van Oorlog van 14 november 1915, OVI nr. 37065 (GS nr. 11034); Molenaar, 'Het ontstaan', 89.

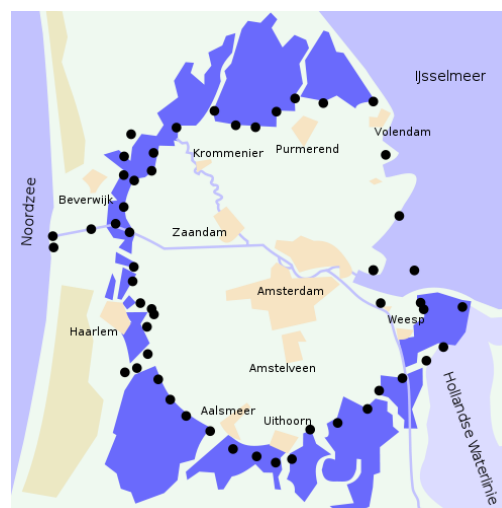
schuren onder te brengen waren. Ook vroeg de minister zich af of het Rijk wel tot aanschaf van de grond moest overgaan, omdat – zo las hij in het LVA-rapport – het terrein zoals het er lag, in geval van nood al dadelijk bruikbaar zou zijn. De OLZ kreeg de vraag deze kwestie nogmaals nader te overwegen.⁸

Dit standpunt van de minister ontlokte aan Walaard Sacré een uitvoerige reactie om aan te tonen dat een vliegtuiglods met een brede ingang en vrije ruimte wel iets anders was dan een boerenschuur met een gewone ingang en allerlei palen en stutten. Hij suggereerde dat iemand namens de minister eens op Soesterberg kwam kijken hoe daar vliegtuigen ondergebracht werden. De onmiddellijke bruikbaarheid van het terrein gold alleen in de wintermaanden en niet zodra het gewas er weer groeide. Tenslotte wilde hij de gedachte aan een 'beperkt doel' wegnemen door erop te wijzen dat de LVA zich gestadig uitbreidde en niet alle dertig vliegtuigen permanent op Soesterberg waren onder te brengen. Zodra het vliegveld binnen de Stelling van Amsterdam gereed was, wilde hij er permanent of op roulatiebasis vliegtuigafdelingen stationeren en daar laten oefenen. De gevraagde loodsen hoefden dan niet op Soesterberg te verrijzen. Toen de OLZ deze reactie aan de minister voorlegde, zwichtte deze voor de van militaire zijde naar voren gebrachte argumenten en keurde de aanleg van het vliegveld bij Halfweg voor een bedrag van f 108.000 goed.⁹

De Inspecteur der Genie ontving nog op 23 december 1915 opdracht de koop van het vliegterrein in gang te laten zetten door de Eerstaanwezend Ingenieur (EAI) te Haarlem, die vervolgens op 4 januari 1916 ook opdracht kreeg tot realisatie van de bouw van loodsen en de terreinverhardingen. Dan volgt er een episode, die niet meer via de archieven is te achterhalen, maar waarvan we wel het resultaat kennen. Hetzij de EAI te Haarlem dan wel de tussenpersoon bij de grondaankoop, de heer L.H. van Essen, of wellicht de Stellingcommandant van Amsterdam, generaal-majoor A.R. Ophorst, heeft de commandant LVA gewezen op een alternatief vliegterrein even verderop nabij het Fort Schiphol.¹⁰ In ieder geval ging Walaardt Sacré het nieuwe terrein op 25 januari 1916 zelf in oenschouw nemen en meldde in zijn dagboek: 'dit terrein is goed'.¹¹

Het vliegveld bij Fort Schiphol

De droogmaking van het Haarlemmermeer halverwege de negentiende eeuw betekende voor Amsterdam dat een grote watervlakte in de verdedigingslinie verdween. Die verdediging berustte op inundaties en watervlaktes in een grote cirkel buiten de stad, waarbij forten of andere verdedigingswerken, ook wel de Posten van Krayenhoff genoemd, de mogelijke toegangen (accessen) beveiligden. De Ringvaart rond de drooggelegde Haarlemmermeer kreeg aan de noordzijde een viertal forten om het zuidelijk deel van de linie te dichtten: van west naar oost het Fort bij Heemstede, Fort aan de Liede, Fort aan Het



⁸ NL-HaNA, 2.13.70, inv. 331, Nota minister van Oorlog aan OLZ van 22 november 1915, nr. Kab. Litt. A.154.

⁹ NL-HaNA, 2.13.70, inv. 331, Nota minister van Oorlog aan OLZ van 16 december 1915, nr. Kab. Litt. E.107, in antwoord op nota OLZ aan minister van Oorlog van 30 november 1915, OVI nr. 38618 (GS nr. 11698) met brief C-LVA van 25 november 1915, nr. 1351 Geheim als bijlage.

¹⁰ Molenaar, 'Het ontstaan', 94.

¹¹ *Dagboek Walaardt Sacré*, 25 januari 1916.

Nieuwe Meer en Fort aan het Schiphol. Dit laatste fort dankte zijn naam aan de waterloop 'Schips Hol' die in vroeger eeuwen vanuit Amstelveen uitkwam op de Haarlemmermeer. Het was een bomvrij torenfort dat in een uitstulping in de Ringvaart achter een aarden wal was gelegen, zodat het ook de Ringvaart zelf kon bestrijken. Nadat de Vestingwet van 1874 de Stelling van Amsterdam had uitgebreid tot een ring met omtrek van 135 kilometer met 42 forten was het Fort Schiphol overbodig geworden. Dwars door de Haarlemmermeerpolder werd tussen Vijfhuizen en Aalsmeer de zogeheten Geniedijk aangelegd, zodat het mogelijk was alleen het zuidelijk gedeelte van de polder weer onder water te zetten.¹²



Het Fort Schiphol gelegen in een uitstulping van de Ringvaart om de Haarlemmermeerpolder.

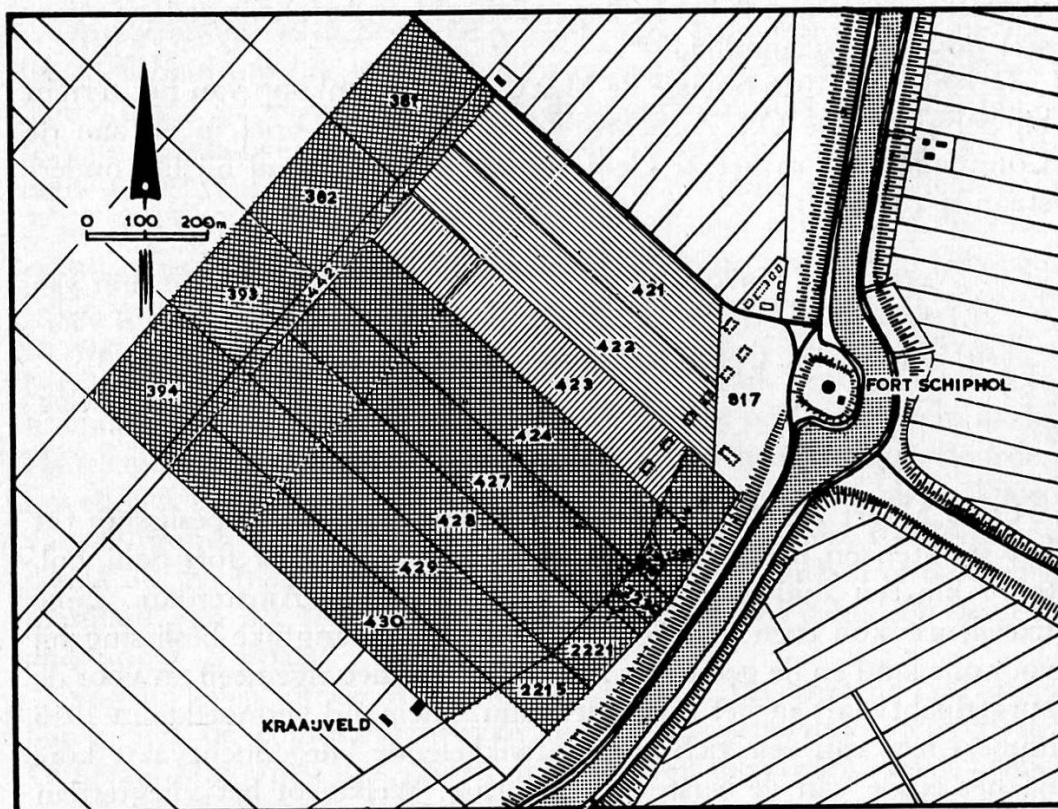
De percelen die de EAI te Haarlem op het oog had, betroffen twee repen grond van respectievelijk 5,75 en 6,45 hectare (percelen 421 en 422), deels akker- en deels grasland, in eigendom van de heer G. Knibbe. Deze percelen sloten aan op het voorterrein à 4,42 hectare van het Fort Schiphol (perceel 817) dat reeds eigendom van het ministerie van Oorlog was. De Inspecteur der Genie legde het voorstel van de EAI te Haarlem om – in plaats van de grond bij Halfweg – de ruim twaalf hectare tegen een prijs van f 4.500,- per hectare aan te kopen op 23 februari 1916 voor aan de OLZ, die het enkele dagen later met een gunstig advies aan de minister doorzond.¹³ Kennelijk miste de minister in het nieuwe voorstel de zienswijze van de commandant LVA, reden waarom hij het voorstel in de lijn terugstuurde. Dat was aanleiding tot een bijeenkomst op het 2^e Geniecommandement in Amsterdam op 4 maart, waar Walaardt Sacré zich met de keuze voor de locatie Fort Schiphol verenigde en dat per telegram aan de OLZ liet weten. Generaal Snijders legde het plan-Schiphol op 7 maart opnieuw aan minister Bosboom voor, die twee dagen later aan de OLZ zijn instemming mededeelde en de commandant van het 2^e Geniecommandement per telegram liet weten:

Voorstel tot aankoop terrein C bij Fort Schiphol, uw onderschrift van 21 Februari nummer 279 goedgekeurd, ontwerp koopacte en definitief voorstel in te zenden. Opperbevelhebber geeft aan dit terrein de voorkeur.¹⁴

¹² F.H. van den Beemt e.a. (red.), *300 jaar bouwen voor de landsverdediging* (Den Haag 1988) 119; www.stelling-amsterdam.nl

¹³ NL-HaNA, 2.13.70, inv. 331, Schrijven OLZ aan minister van Oorlog van 26 maart 1916, OVI nr. 45873 (GS nr. 1605).

¹⁴ NL-HaNA, 2.13.70, inv. 331, Schrijven OLZ aan minister van Oorlog van 7 maart 1916, OVI nr. 46710 (GS nr. 1946) en minister van Oorlog aan OLZ van 9 maart 1916, V^e Afd. nr. 125; Molenaar, 'Het ontstaan', 94-95; *Dagboek Walaardt Sacré*, 4 maart 1916.



PERCEELSINDELING TEN WESTEN VAN HET FORT SCHIPHOL IN MAART 1916.

DE NUMMERS IN DE PERCELEN ZIJN DE KADASTRALE NUMMERS.



GEKOCHT
21-4-1916



GEVORDERD
1-5-1917



GEVORDERD
29-11-1917

Nog voordat de koopacte voor de beide percelen voor een koopsom van f 55.290,40 op 21 april 1916 bij notaris C.F.J. Heinsius te Haarlemmermeer was verleden, nam Wa-laardt Sacré de nodige maatregelen om het vliegterrein Schiphol in gereedheid te brengen. Op 1 april was hij in Amsterdam en regelde hij met de commandant van de Stelling de telefonische aansluiting van Schiphol; bij de Geniecommandant drong hij aan op spoedige bouw van de vier reeds eerder door de minister toegestane vliegtuigloodsen en de werkzaamheden aan het terrein. Al op 12 april 1916 kon de EAI te Haarlem een voorstel bij minister Bosboom indienen voor de bouw van vier vliegtuigloodsen voor een bedrag van f 50.997,- hetgeen de minister op 9 mei goedkeurde. Spoedig daarop kon de aannemer met de bouw der loodsen en het werk aan het terrein beginnen. Korte tijd later werd ook de wagenloods annex magazijn die dwars op de rij loodsen kwam te staan voor een bedrag van f 10.500,- aanbesteed. De aannemer was in augustus met deze werkzaamheden gereed, zodat het vliegveld tijdens de manoeuvres die in de Stelling van Amsterdam voor september stonden gepland provisorisch in gebruik kon worden genomen.¹⁵

¹⁵ NL-HaNA, Militaire luchtvaart en luchtverdediging, 1910-1940, 2.13.85, inv. 113, Maandrapport augustus 1916 van C-LVA aan OLZ van 12 september 1916, nr. 184 Geheim; Molenaar, 'Het ontstaan', 96-97.



De bouw van de vier vliegtuiglodoosen en een wagenlodoos op de eerste percelen van Schiphol in 1916.

De provisorische ingebruikname en uitbreiding van Schiphol

Na enkele proefstarts en -landingen detacheerde de LVA ten behoeve van de oefening met de Stelling van Amsterdam van 19 tot en met 21 september 1916 drie Farman-vliegtuigen op het nog kale vliegerrein Schiphol, dat daarmee zonder fanfare in gebruik werd genomen. De drie vliegers waren de luitenants Roeper Bosch, Drost en luitenant ter zee Muller; kapitein Hardenberg (die in 1919 commandant van de LVA zou worden) en de luitenants Ede van der Pals en De Boer fungeerden als waarnemer en acht man grondpersoneel met een Spijker-vrachtauto completeerde het detachement. Hoewel Walaardt Sacré in zijn rapport aan de OLZ meldde dat het vliegerrein goed had voldaan, moesten nog wel enkele geulen worden geëffend en misten nog tal van permanente voorzieningen. Zo ontbraken de aansluitingen voor elektriciteit en water en waren er geen legering- en keukenvoorzieningen, zodat de Genie voor tijdelijke maatregelen had moeten zorgen. Na de oefening ging Walaardt Sacré met de EAI te Amsterdam in de slag om tot goede voorzieningen te komen. Zo werd binnen de omwalling van het fort een munitieloodsje gebouwd en wilde de EAI het vliegveld nog voor de winter op de waterleiding hebben aangesloten. De aanleg op het openbare elektriciteitsnet had meer voeten in de aarde; de Inspecteur der Genie kreeg het verzoek voorlopig hierin te voorzien. Tenslotte diende de EAI op 1 november 1916 een voorstel bij het departement in om naast het fort een legeringsgebouw met keuken en kantine te realiseren, voldoende om een volledige vliegtuigafdeling te kunnen huisvesten.¹⁶

Het aldus in gebruik genomen vliegerrein was zeshonderd meter lang en tweehonderd

¹⁶ NL-HaNA, 2.13.85, inv. 113, Maandrapporten september en oktober 1916 van C-LVA aan OLZ van 12 oktober 1916, nr. 199 Geheim resp. van 20 november 1916, nr. 230 Geheim; Molenaar, 'Het ontstaan', 97.

meter breed en lag in noordwest-zuidoostelijke richting, hetgeen niet de meest voorkomende windrichting was. Bovendien waren de vliegtuiglloodsen aan het zuidoostelijk uiteinde van het terrein geprojecteerd en stonden er aan de weg langs het vliegveld naar het fort nog bomen. Met nieuwere vliegtuigen op komst was dit vliegerrein van ruim 16 hectare eigenlijk al te krap en daarom adviseerde de OLZ de minister overeenkomstig de eerdere uitgangspunten het vliegerrein door vordering uit te breiden. De Onteigeningswet van 28 augustus 1851 (*Staatsblad* 125) bood de minister hiertoe in geval van oorlog¹⁷ de mogelijkheid. Namens de minister vorderde de commandant van de Stelling van Amsterdam op 1 mei 1917 perceel 423 ter grootte van 6,52 hectare, op 29 november 1917 gevolgd door een groot aantal percelen van bijna 54 hectare van verschillende eigenaren, die gezamenlijk voor een bedrag van f 287.000 schadeloos werden gesteld. Zodra de tussenliggende sloten waren gedempt, bestaande opstallen verwijderd,¹⁸ bouwland in grasland was veranderd en drainage was aangelegd, ontstond in de loop van 1918 een bijna vierkant vliegerrein van negenhonderd bij achthonderd meter en een oppervlakte van bijna 77 hectare waarop nog twee extra vliegtuiglloodsen werden geprojecteerd.¹⁹



De zes houten vliegtuiglloodsen op een rij, de wagenlloods en het bureaugebouw op Schiphol in 1918.

Begin 1917 bereidden Snijders en Walaardt Sacré plannen tot een forse uitbreiding van het Nederlandse luchtwapen voor, die op 22 mei 1917 ter goedkeuring aan de minister werden voorgelegd. De nieuwe minister van Oorlog, jhr. mr. Bonifacius Cornelis de Jonge, stemde met deze plannen in en nam deze op in zijn begroting voor 1918.²⁰ In twee jaar tijd moest de LVA gaan bestaan uit 144 vliegtuigen in eerste lijn, verdeeld over zestien afdelingen, voor de onderbrenging waarvan de LVA behalve Soesterberg ook permanent over de vliegvelden Schiphol en Gilze-Rijen moest kunnen beschikken. De

¹⁷ Onder oorlog wordt in de wet ook verstaan de Staat van Oorlog die tijdens de mobilisatie van 1914-1918 gold.

¹⁸ Met uitzondering van de hoeve 'Vredenhof' met enkele stallen aan de Ringvaartdijk, die in de toekomst nog goede diensten zou bewijzen.

¹⁹ Molenaar, 'Het ontstaan', 98-99

²⁰ Handelingen Tweede Kamer (HTK), bijlage A, 2 VIII nr. 2: Memorie van toelichting op de Oorlogsbegroting 1918, 17-18.

OLZ hoopte volgens deze plannen met ingang van 1 juli 1918 de op dat moment te formeren 2^e Vliegtuigcompagnie van drie afdelingen, totaal dus 24 vliegtuigen, op Schiphol te kunnen stationeren.²¹

In de loop van 1917 klaagde de commandant verschillende keren zijn nood bij de OLZ dat omtrent de eind 1916 aangevraagde kazernering nog niets was vernomen, ondanks het feit dat de OLZ deze op 10 februari 1917 als 'zeer urgent' in verband met de uitbreiding van de LVA had verklaard. Pas nadat de Inspecteur der Genie eind december had laten weten, dat hij er alles aan deed de kazernebouw zowel te Soesterberg als te Schiphol te bespoedigen, kon Walaardt Sacré melden dat er enig schot in de bouwactiviteiten kwam.²² Niet alleen door vertraging in de bouw, maar ook omdat de uitbreiding van de LVA door gebrek aan vliegtuigen en capaciteitstekort bij de vliegopleiding vertraging opliep, moest de permanente ingebruikname van Schiphol enige maanden worden uitgesteld tot 1 november 1918. Begin augustus rapporteerde de commandant LVA aan de OLZ dat de kazerne, het wachtgebouw, het EHBO-gebouwtje en het keukengebouw met badinrichting goed opschoten. Hij had de bedoeling om begin september alvast enig personeel daar te detacheren en de overtollige vliegtuigen naar Schiphol te brengen om in de daar aanwezige loodsen te worden geborgen en onderhouden.²³



Verticale opname van het vliegveld Schiphol met daarboven de in 1918 gerealiseerde kazerne.

Het Detachement Schiphol

Op 17 september toog een ploeg kwartiermakers onder leiding van de luitenants Van Voorthuysen en Schlimmer met enig grondpersoneel van Soesterberg naar Schiphol om de officiële plaatsing van het Detachement aldaar voor te bereiden en de afronding van

²¹ Collectie NIMH, doos LVA 1917, Nota OLZ aan minister van Oorlog van 18 juli 1917, OVI nr. 92690 (GS nr. 5782); Starink, *Jonge jaren*, 101.

²² NL-HaNA, 2.13.85, inv. 114, Maandrapport oktober t/m december 1917 van C-LVA aan OLZ van 11 januari 1918, nr. 73 Geheim.

²³ NL-HaNA, 2.13.85, inv. 115, Maandrapport augustus 1918 van C-LVA aan OLZ van 7 september 1918, nr. 3364 Geheim.

de werkzaamheden te bespoedigen. Toen de als commandant van het detachement van negen vliegers en enkele leerling-vliegers aangestelde kapitein A.K. Steup op 1 november met zijn Farman op Schiphol landde – en het vliegveld dus officieel in gebruik werd genomen – trof hij een vliegveld aan dat allesbehalve klaar was.



Kapitein A.K. Steup voor zijn Farman HF22.

De kazerne was nog niet klaar en, wat nog veel vervelender was, ontbraken nog steeds de aansluitingen op de waterleiding en het elektriciteitsnet. Om hierin tijdelijk te voorzien plaatste de Genie bij de kazerne een tijdelijke krachtinstallatie, de van een kermisexploitant aangekochte lokomobiel type Lanz, een door stoom aangedreven en door drie burgermedewerkers bediende machine die zowel stroom leverde als het water uit de Ringvaart oppompte naar een waterstation waar het werd gezuiverd voor wassen en koken. De kazerne voorzag ook nog niet in de legering van officieren; voor hen werden in Amsterdam-Zuid enkele kamers gehuurd. Omdat dit op drukke vliegdagen niet zo praktisch was, maakte Steup in de boerderij 'Vredenhof' enige kamertjes waar ook kon worden verbleven, zij het dat de bewoners de avonden met kaarslicht genoeg moesten nemen.²⁴

Met de wapenstilstand van 11 november 1918 brak er voor de gemobiliseerde Nederlandse krijgsmacht een periode van snelle demobilisatie aan, die ook voor de LVA ingrijpende gevolgen had. Niet alleen keerden grote aantallen reservisten en dienstplichtigen naar huis, maar ook gingen de plannen ter uitbreiding van de LVA op de helling.

Maar het Detachement Schiphol was er nu en moest onder primitieve omstandigheden toch zijn dagelijkse taak verrichten, hetgeen bestond uit het vliegen met leerling-vliegers en waarnemers-in-opleiding. In de wintermaanden 1918/19 bleek het vliegerterrein toch behoorlijk drassig te zijn geworden als gevolg van onvoldoende drainage. Op een gegeven moment was nog slechts een strook van 40 bij 120 meter geschikt en verschillende vliegtuigen sloegen in de drassigheid over de kop. In het voorjaar van 1919 werd het vliegerterrein door de Nederlandsche Heidemaatschappij goed onder handen genomen en van een afdoende drainagesysteem voorzien. Ook kon het detachement de kazerne op 15 juni 1919 definitief in gebruik nemen. De krachtvoorziening moest echter nog steeds door de lokomobiel geschieden en in oktober klaagde Steup bij zijn commandant over het slechte functioneren van dat apparaat, dat bij storm nogal eens uitviel:

²⁴ NL-HaNa, 2.13.85, inv. 115, Maandrapport september 1918 van C-LVA aan OLZ van 10 oktober 1918, nr. 3898 Geheim; A.K. Steup, 'Enkele herinneringsflitsen uit de eerste jaren van het vliegveld "Schiphol"', *Onze Luchtmacht* 10 (1958) (3) 102-105.

Op de boerderij na kan de verlichting van de gebouwen van "Schiphol" als voltooid worden beschouwd. Evenwel kleeft m.i. aan de tegenwoordige wijze van verlichting nog een groot nadeel, dat niet ernstig genoeg onder de oogen kan worden gezien, met het korter worden der dagen zal de lokomobiel ook langer moeten draaien, wat weer meerdere kans op bedrijfsstoring met zich medebrengt, temeer daar met den tegenwoordig bestaanden lokomobiel reeds meerdere malen storingen zijn voorgekomen.

Hier komt nog bij dat van het koolendistributiekantoor koolen werden ontvangen waarmede niet voldoende stoom kon worden gehouden, zoodat het licht vanzelf steeds minder brandt.



Een lokomobiel type Lanz zoals ook in de kazerne van Schiphol werd gebuikt voor water en stroom.

Aan het einde van 1919 kon eindelijk de kazerne op de waterleiding en het elektriciteitsnet worden aangesloten. Op 1 juli had de minister tenslotte ook de bouw van de twee extra vliegtuiglodsens en een autogarage goedgekeurd, zodat die ook in 1919 gereed kwamen.²⁵ Uiteindelijk kon begin 1920, ruim na het einde van de Eerste Wereldoorlog en zes jaar na de eerste plannen, worden gesproken van een adequaat vliegveld voor het Nederlandse luchtwapen in de Stelling van Amsterdam. In datzelfde jaar zou het vliegveldje in de Haarlemmermeer echter een nieuwe wending meemaken.

Begin van de burgerluchtvaart

De jaren van de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) hadden een enorme ontwikkeling en groei van de militaire luchtvaart te zien gegeven. Na de wapenstilstand van 11 november 1918 probeerden velen die ontwikkeling dienstbaar te maken aan het vreedzaam

²⁵ NL-HaNA, 2.13.85, inv. 116, Maandrapport mei 1919 van C-LVA aan OLZ van 18 juni 1919, nr. 1401 Geheim; Molenaar, 'Het ontstaan', 100; Steup, 'Enkele herinneringsflitsen', 104-105.

gebruik van met name de bommenwerpers voor het vervoer van personen, post en vracht. Ook in Nederland hadden twee officieren van het Soesterbergse luchtwapen, de luitenants Albert Plesman en Marie Louis Johan Hofstee hun ideeën over het toekomstige luchtverkeer bij hun commandant, majoor Walaardt Sacré, onder de aandacht gebracht. Deze was van oordeel dat de militaire luchtvaart nu de civiele toepassingen



van de luchtvaart moest helpen ontwikkelen. Hij gaf beide officieren een half jaar verlof om hun plannen te uit te werken voor het organiseren van de grootscheepse Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam (ELTA), die in augustus en september 1919 in Amsterdam-Noord plaatsvond en een enorme publiekstrekker bleek. De grote buitenlandse belangstelling voor de ELTA bleek uit een fors aantal deelnemende vliegtuigen die via Soesterberg – de hoofdvestiging van de LVA met alle faciliteiten – arriveerden en in Amsterdam werden gedemonstreerd. Onmiddellijk na afloop van de ELTA werd de voortvarende organisator Plesman door de oprichters van de eerste Nederlandse luchtvaartmaatschappij-in oprichting, de KLM, gevraagd de operationele leiding van dit bedrijf op zich te nemen.²⁶

Luitenant Albert Plesman was de organisator van de ELTA.

De KLM en Schiphol

Vanaf begin 1919 hadden verschillende commissies het vraagstuk van het luchtverkeer bestudeerd en zich vooral in Engeland op de hoogte gesteld van de plannen daar. De algemene opvatting was dat men in ons land niet kon afwachten terwijl de Engelsen zich meester maakten van de luchtverbindingen in Europa en op termijn ook via Nederlands-Indië naar Australië. Terwijl in Engeland alle militaire en civiele luchtvaart centraal vanuit het *Air Ministry* werd gecoördineerd, bleven de Nederlandse departementen van Oorlog, Marine en Koloniën zich bezighouden met de militaire luchtvaart. Het departement van Waterstaat, dat ook als transportministerie fungeerde, kreeg ten aanzien van de burgerluchtvaart de overheidstaken wet- en regelgeving, toezicht en typekeuring te vervullen. In verband met de laatste twee taken kreeg Waterstaat met ingang van 1 januari 1920 de Rijks Studiedienst voor de Luchtvaart (RSL)²⁷ onder zijn hoede. De totstandbrenging van een luchtvaartmaatschappij liet de overheid in de toenmalige politieke context nadrukkelijk over aan het particulier initiatief met adviezen van de Commissie voor Luchtvaartverkeer van de Koninklijke Nederlandsche Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL). Commissielid en algemeen secretaris van de KNVvL jhr. Isaac van den Berch van Heemstede wist in de zomer van 1919 enkele topmensen uit het Nederlandse bedrijfsleven te interesseren voor de oprichting van een Nederlandse luchtvaartmaatschappij en daarvoor het nodige startkapitaal te verschaffen. Zo werd op 7 oktober 1919 bij notaris Stoop in Den Haag de N.V. Koninklijke

²⁶ M.L.J. Dierikx, *Bevlogen jaren. Nederlandse burgerluchtvaart tussen de wereldoorlogen* (Houten 1986) 23-29.

²⁷ Het tegenwoordige Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR).

Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en de Koloniën (KLM) opgericht met Plesman aan het roer.²⁸

Ook in de landen om ons heen ontstonden op deze wijze beginnende luchtvaartmaatschappijen die in augustus 1919 op initiatief van Van den Berch van Heemstede met de oprichters van de KLM in Den Haag overleg voerden over samenwerking op de luchtroute Londen-Amsterdam-Hamburg-Kopenhagen met een doorverbinding naar Malmö. De samenwerking ter exploitatie van die luchtlijn kreeg op 25 augustus 1919 gestalte in de vorm van de *International Air Travel Association* (IATA). De vraag via welk vliegveld Amsterdam moest worden aangevlogen was echter nog niet beantwoord. Het nog sporadisch Nederland aandoende luchtverkeer en de deelnemers aan de ELTA maakten in 1919 nog vooral van Soesterberg gebruik, maar dit vliegveld lag tamelijk ver van de grote steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Toch was scheidend commandant van de LVA Walaardt Sacré welwillend en schreef in zijn laatste maandrapport aan OLZ Willem Frederik Pop:

Aangezien het terrein te SOESTERBERG voorloopig, zolang er geen andere terreinen beschikbaar zijn een gewild landingsterrein zal zijn voor buitenlandsche vliegers en er reeds nu en dan vreemde vliegtuigen landen, al dan niet met aangevraagde vergunning, is het wenschelijk om principieel uit te maken of daartegen bezwaar bestaat. M.i. bestaat er geen bezwaar tegen zolang dergelijke landingen geen hinder opleveren voor den dienst en is er integendeel alles voor te zeggen om het in opkomst zijnde burgerluchtverkeer zooveel mogelijk te helpen. Wanneer daarmee accoord gegaan wordt zou kunnen worden toegestaan dat te SOESTERBERG en te SCHIPHOL buitenlandsche vliegtuigen landen en, voor zooveel nodig en mogelijk, ook geholpen zullen worden.

Om duidelijk te maken dat verblijf op een militaire basis geen recht maar een gunst betrof, adviseerde hij een tarief te hanteren van f 5,00 per nacht voor onderbrenging in een vliegtuiglods of f 2,50 bij stalling in de open lucht; alle andere voorkomende werkzaamheden, zoals reparaties en de levering van olie en benzine, was hij bereid tegen kostprijs te verrichten.²⁹

In de opbouw van zijn nieuwe luchtvaartmaatschappij zocht Plesman in eerste instantie samenwerking met de Britse luchtvaartmaatschappij *Air Transport & Travel* (AT&T), van welke hij vliegtuigen en vliegers kon huren voor de dienst op Londen. Als thuisbasis voor de KLM had Plesman nog in oktober 1919 het nabij Wassenaar gelegen vliegveldje Maaldrift op het oog en liet hij daar een houten vliegtuiglods bouwen. Als belangrijke eerste klant voor de KLM diende zich directeur-generaal Evert Westerveld van de Posterijen en Telegrafie (P&T) aan voor het vervoer van luchtpost. Plesman



wilde als eerste een luchtlijn Londen-Maaldrift openen, waarbij hij passagiers en post uit Amsterdam, Rotterdam en Den Haag per auto van en naar Maaldrift dacht te vervoeren.

Maaldrift bij Wassenaar.

²⁸ Dierikx, *Bevlogen jaren*, 29-30.

²⁹ Nationaal Archief Den Haag (NL-HaNA), Militaire luchtvaart en luchtverdediging, 1910-1940, toegang 2.13.85, inventarisnummer 116, Maandrapport juni-september 1919 van C-LVA aan OLZ van 10 oktober 1919, nr. 2377 Geheim; M.L.J. Dierikx, *Blauw in de lucht. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij 1919-1999* (Den Haag 1999) 11-21.

Westerveld stond er echter op dat de post zo dicht mogelijk bij de zakelijk belangrijke steden Amsterdam en Rotterdam kon worden afgeleverd. De gemeente Rotterdam was inmiddels druk doende een vliegveld aan te leggen aan de Waalhaven. Na de nodige onderhandelingen koos Plesman eieren voor zijn geld en zo kon het gebeuren dat op 17 mei 1920 de eerste Airco 9B van AT&T in KLM-dienst niet op Maaldrift maar op het dichterbij Amsterdam gelegen militaire Schiphol landde.



De eerste vluchten van de KLM op Schiphol vonden plaats met ingehuurd Airco 9B's van AT&T.

Daar had zich een welkomstcomité verzameld met directies van de KLM, P&T, Publieke Werken van Amsterdam en de commandanten van de LVA en Schiphol. Gelet op het grote aandeel van het postvervoer verlegde Plesman in overleg met het departement van Waterstaat zijn thuisbasis voorlopig naar Schiphol. Toen in september 1920 de KLM-dienst op Hamburg en Kopenhagen van start ging, landde de eerste gehuurde Junkers van de *Deutsche Luft Reederei* (DLR) ook op Schiphol.³⁰

Gelijktijdig met de voorbereidingen van de geregelde luchtdienst naar Nederland was op 1 mei 1920 op het departement van Waterstaat een Bureau Luchtvaart opgericht onder leiding van de oud-marineofficier Emile de Veer. Als een der eerste activiteiten ging De Veer in overleg met de departementen van Oorlog en Marine en het stadsbestuur van Amsterdam om het geregelde luchtverkeer naar Amsterdam mogelijk te maken, d.w.z. met landvliegtuigen naar Schiphol en met watervliegtuigen naar het marinevliegveld Schellingwoude. Tegenover De Veer had de Amsterdamse wethouder Willem de Vlucht aangegeven dat de stad graag zag dat Schiphol zou worden aangewezen voor het civiele luchtverkeer en toegezegd alle medewerking te verlenen aan het verbeteren van de wegverbinding naar het vliegveld. Eerdere Amsterdamse plannen voor een gecombineerde vlieghaven voor land- en watervliegtuigen tegenover Schellingwoude op het eiland Zeeburg (kosten f 3,15 miljoen) en voor de aanleg van een vliegveld in de Amsterdammerpolder (kosten f 36.000) waren al terzijde ge-

³⁰ Dierikx, *Blauw in de lucht*, 22-23.

schoven. Het duurde nog tot 24 juni 1920 dat minister van Oorlog Pop het militaire vliegveld Schiphol officieel voor medegebruik als burgerluchthaven aanwees. Waterstaatsminister Adriaan König, die zich opwierp als belangenbehartiger van de KLM, kreeg van Pop gedaan dat er in het najaar van 1920 – de luchtdiensten zouden in de winter stoppen – in ieder geval dagelijks vier verkeersvliegtuigen op Schiphol mochten landen. De voorwaarden waren soepel: de aankomst van een vliegtuig moest een etmaal tevoren aan de militaire autoriteiten worden gemeld en voor een tarief van één cent per pk motorvermogen van het vliegtuig kreeg de vlieger hulp bij landing en vertrek, hulp bij het bijvullen van olie en benzine en bij het aanslaan van de motor, alsmede informatie over de weersgesteldheid langs de route. Voor de berging van vliegtuigen en de afhandeling van passagiers en vracht kreeg de KLM op Schiphol voorlopig de beschikking van één van de zes militaire houten vliegtuigloodsen. Door de zorg van Waterstaat kreeg deze vliegtuigloods enige afgeschermdes ruimtes om te dienen als wachtruimte, als slaapplegelegenheid voor de bemanningen en als kantoortjes voor de douane en passencontrole. De militaire dienstverlening aan de burgerluchtvaart op Schiphol ging uiteraard verder, zoals de zorg voor de toestand en de verlichting van het landingsterrein, de brandveiligheid, de geneeskundige dienst en de nutsvoorzieningen.³¹

Touwtrekken om Schiphol

Op kosten van het departement van Oorlog (f 209.700) verrees in 1921 in verband met de groei van de LVA en de noodzaak van het opslaan van mobilisabele vliegtuigen aan de zuidzijde van het vliegveld een nieuwe ijzeren hangar (A) met vloeroppervlak van 2800 vierkante meter en schuifdeuren over de volle breedte van meer dan honderd meter.



In 1921 bouwde het departement van Oorlog een grote metalen hangar (A) die al spoedig aan de KLM werd verhuurd.

Aan de achterzijde van deze hangar bouwde de N.V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek van Anthony Fokker een jaar later een grote loods om de vliegtuigen die in Amsterdam-Noord in de Fokkerfabriek, gehuisvest in de voormalige ELTA-gebouwen, waren gebouwd en per dekschuit naar Schiphol werden gevaren, te kunnen monteren en

³¹ A.M.C.M. Bouwens en M.L.J. Dierikx, *Op de drempel van de lucht. Tachtig jaar Schiphol* (Den Haag 1997) 55-57; *Nieuwe Rotterdamse Courant*, 7 juli 1920.

invliegen. Het departement van Waterstaat gaf begin 1921 opdracht tot de bouw van een hotel-restaurant vlak voor de ingang van het vliegveld aan de Ringvaartdijk. Deze beperkte poging om het ongemak van de nog tijdrovende lucht- en wegverbinding te verlichten, waaraan ook de gemeente Amsterdam bijdroeg, kwam in exploitatie bij de grootste belanghebbende, de KLM. Niettemin was het op Schiphol in de beginjaren behelpen met minimale faciliteiten, vanwege de situatie dat niet duidelijk was wie voor de aanpassing van Schiphol aan de toenemende eisen van het groeiende luchtverkeer verantwoordelijk was. Vooral de toestand van het vliegterrein en ruimte voor de hangars was in de natte tijd zodanig slecht dat het soms nodig was dat KLM-personeel passagiers naar het vliegtuig moesten dragen. Bovendien beschadigde een storm op 7 november 1921 drie houten vliegtuigloodsen en enige vliegtuigen.³²



De toestand van het vliegterrein voor hangar A in 1923.



De toegang tot het vliegveld in 1926: een uit puin verhard pad vanaf de Ringvaartdijk.

Na afloop van de winterstop 1920/21 begon de KLM de dienst ook met eigen Fokker-vliegtuigen en met van de LVA afkomstige piloten te vliegen. In december 1919 had de Rotterdamse gemeenteraad ingestemd met het beschikbaar stellen van een krediet van anderhalf miljoen gulden voor de aanleg van een vliegveld voor commercieel luchtverkeer aan de zuidzijde van de nog verder uit te

breiden Waalhaven. Vanzelfsprekend kreeg de KLM het verzoek ook dit nieuwe vliegveld in haar routenet op te nemen, hetgeen op 26 juli 1920 leidde tot een eerste tussenlanding van het postvliegtuig van Amsterdam naar Londen. Op 10 december van

³² Handelingen Tweede Kamer (HTK), 1922-1923, bijlagen, 2 VIII nr. 6, opgave van in 1921 voltooide gebouwen; *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 26 augustus 1921.

dat jaar liet Plesman Rotterdam weten dat de KLM in 1921 dagelijkse diensten zou gaan onderhouden van Amsterdam naar Londen, Brussel-Parijs en Hamburg en dat alle vluchten via Rotterdam zouden gaan. Bovendien kreeg Plesman op Waalhaven de beschikking over de grote hangar die daar eind 1921 verrees en waarnaar de op Schiphol provisorisch ondergebrachte Technische Dienst van de KLM in maart 1922 verhuisde. De snelle opkomst van het Rotterdamse vliegveld zette het vraagstuk van de exploitatie van vliegterreinen voor het burgerluchtverkeer en met name van Schiphol op de politieke agenda.³³



Het vliegveld Waalhaven in Rotterdam met in het midden de grote KLM-hangar.

De oorspronkelijke beleidslijn van minister König van Waterstaat was dat het Rijk zorg zou dragen voor de inrichting, het onderhoud en de exploitatie van de luchthavens voor het algemeen burgerlijk luchtverkeer. Daarbij ging König ervan uit dat de grote steden, die het meest profiteerden van een nabijgelegen luchthaven, het Rijk voor een belangrijk deel van de kosten tegemoet zouden komen. Vanaf begin 1921 was het beheer en onderhoud van Schiphol geheel voor rekening van Waterstaat, terwijl het onroerend goed in eigendom bleef bij Oorlog. Tegen die achtergrond had König het Amsterdamse gemeentebestuur in 1920 benaderd met de vraag of het bereid was, tegenover de investering van het Rijk van één miljoen gulden in Schiphol, aan de jaarlijkse kosten voor onderhoud en exploitatie ter hoogte van f 300.000 bij te dragen. Bovendien leek minister Pop van Oorlog op 19 januari 1921 wel genegen het militaire vliegveld Schiphol over te dragen aan Waterstaat, mits de door hem voorgestelde fusie tussen de vliegdiensten van leger en marine dat vliegveld overbodig maakte. In juli 1921 maakte minister Pop echter bij de kabinetsreconstructie plaats voor Jannes Johannes Cornelis van Dijk, die geen voorstander was van deze fusie en Schiphol wilde

³³ J.W. de Wijn, *Woorden en daden in de geschiedenis van de Rotterdamse luchtvaart* (Rotterdam 2006) 45-47 en 64.

behouden voor de landsverdediging. Op hetzelfde moment trad als minister van Financiën jhr. Dirk Jan de Geer op die met een verslechterende economie te maken kreeg. Op zoek naar bezuinigingen drong hij er bij zijn ambtgenoten op aan het burgerluchtverkeer op Schiphol volledig te beëindigen en geheel op het Rotterdamse vliegveld Waalhaven buiten bezwaar van 's-lands schatkist te concentreren. Alleen als Amsterdam de totale exploitatie van Schiphol voor haar rekening wilde nemen, was De Geer bereid het voor de burgerluchtvaart te behouden.³⁴

Ondertussen had het departement van Oorlog ook met bezuinigingen te maken gekregen. Op Prinsjesdag 1922 maakte minister Van Dijk bekend dat de LVA door vermindering van de aankoop van nieuwe vliegtuigen en inkrimping van het vliegbedrijf in zijn geheel op Soesterberg kon worden geconcentreerd. Ondanks het opheffen van het permanente LVA-detachement met ingang van 1 november 1922 moest het vliegveld Schiphol volgens de minister toch in handen van het departement van Oorlog blijven. Het bestaande medegebruik door de burgerluchtvaart kon worden voortgezet, waarvoor een kleine groep militairen op Schiphol achterbleef om de loodsen en andere gebouwen te onderhouden en het inkomend en uitgaand militair en civiel vliegverkeer af te handelen.³⁵



Het KLM-stationsgebouw op Schiphol in het midden van de jaren '20. Op de achtergrond de rij met militaire hangars en het bureaugebouw van het LVA-detachement.

Vooruitlopend op de officiële bekendmaking van dit besluit hadden de C-LVA en de EAI te Amsterdam van minister Van Dijk opdracht gekregen een regeling op te stellen voor het medegebruik van Schiphol door de gemeente Amsterdam, die er in augustus 1922 opnieuw op had aangedrongen Schiphol in eigendom te verwerven. Deze ontwerperegeling voorzag in het medegebruik van een gedeelte van het luchtvaartterrein, het aanbieden van telegrammen aan het radiografisch station en het gebruik van de grote ijzeren hangar. De zes oudere vliegtuigloodsen bleven noodzakelijk voor het

³⁴ Handelingen Eerste Kamer (HEK) 1921-1922, bijlage, 2 IX, Memorie van Antwoord op de begroting van Waterstaat 1922; Bouwens en Dierikx, *Tachtig jaar Schiphol*, 57.

³⁵ HTK, 1922-1923, bijlagen, 2 VIII nr. 2, Memorie van toelichting op de Oorlogsbegroting 1923;

bergen van mobilisabele vliegtuigen en ook moest Schiphol voor de opleiding van militaire vliegers beschikbaar blijven. Op basis van deze regeling besliste de minister op 16 november 1922 dat van een overdracht van Schiphol aan Amsterdam geen sprake zou kunnen zijn. Ook liet Van Dijk aan zijn ambtgenoot van Waterstaat weten dat van een overdracht van Schiphol aan dat departement evenmin sprake kon zijn. Wel zegde hij toe in de regeling met Amsterdam rekening te zullen houden met de wensen van Waterstaat. Aan Burgemeester en Wethouders van Amsterdam verzekerde minister Van Dijk ten slotte in het kader van medegebruik van Schiphol:

1^o. dat in tijd van vrede de gedeelde beschikking over SCHIPHOL aan AMSTERDAM voor onbepaalde tijd moet worden verzekerd; immers indien het Rijk zich voorbehield de ontzegging van het medegebruik door de gemeente zij het ook met een behoorlijk langen opzeggingstermijn, ware het voor AMSTERDAM bezwaarlijk zich geldelijke offers te getroosten voor verbetering en onderhoud van het luchtvaartterrein, voor eventueelen nieuwen aanbouw, verbetering van toegangswegen, als anderszins;

2^o. dat de belangen van den militairen luchtvaartdienst te SCHIPHOL ondergeschikt moeten worden gemaakt aan die van de civiele luchtvaart in dien zin, dat militaire luchtvaartuigen geen storenden invloed mogen hebben op den dienst der geregelde luchtlijnen.



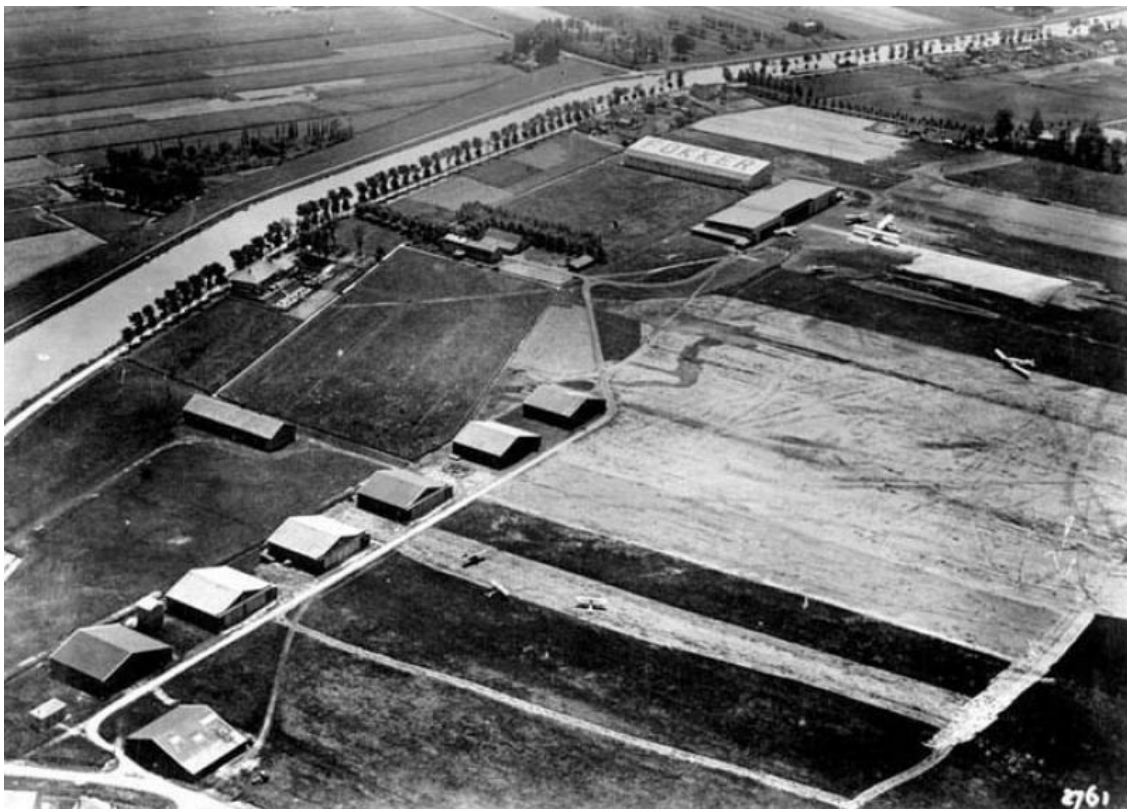
Met de dienst op het vliegveld zou een havenmeester moeten worden belast, bij voorkeur een officier.³⁶ De rol van militaire havenmeester was inmiddels overgedragen aan U.F.M. (Jan) Dellaert, die op 15 juni 1920 vanuit de LVA naar de KLM was overgegaan als stationschef op Schiphol.

Havenmeester U.F.M. (Jan) Dellaert hier nog als tweede luitenant der artillerie.

Het jarenlange getouwtrek om Schiphol had tot gevolg dat geen der partijen bereid was te investeren in de hoogst noodzakelijke verbeteringen in de outillage en bereikbaarheid van Schiphol. De Amsterdamse pers en Kamerleden uitten de vrees dat de KLM, zoals Plesman in september 1921 al eens had overwogen, in zijn geheel Schiphol zou kunnen verlaten ten gunste van Waalhaven waar de grondfaciliteiten aanzienlijk beter waren. Het kabinet moest er op 24 november 1924 aan te pas komen om de betrokken departementen op één lijn te krijgen en met de gemeente Amsterdam tot een overeenkomst te geraken. Het duurde vervolgens nog bijna een jaar om in onderhandeling met Amsterdam tot sluitende afspraken te komen. De *Overeenkomst tusschen het Rijk der Nederlanden en de gemeente Amsterdam inzake het medegebruik van het Militaire Luchtvaartterrein Schiphol*, die op 16 oktober 1925 werd getekend, regelde het voor veertig jaar door het Rijk in bruikleen afstaan van Schiphol aan de gemeente Amsterdam, die vervolgens zorg zou dragen voor de exploitatie, het onderhoud en de verdere ontwikkeling van Schiphol als burgerluchthaven. Nadat de Amster-

³⁶ NL-HaNA, Generale Staf 1914-1940, 2.13.70, inv. nr. 982, Minister van Oorlog aan minister van Waterstaat van 19 februari 1923, IIe Afd. nr. 64 en van minister van Oorlog aan B&W van Amsterdam van 4 augustus 1923, IIe Afd. nr. 6.

damse gemeenteraad op 3 februari 1926 ook met deze overeenkomst had ingestemd, kon het beheer van Schiphol met ingang van het nieuwe vliegseizoen op 1 april 1926 worden overgedragen aan de Amsterdamse Dienst Gemeentelijke Handelsinrichtingen. Gelijkzeitig maakte stationschef Dellaert de overstap van de KLM naar deze gemeentelijke dienst.³⁷



Schiphol in 1924 met op de voorgrond het militaire deel en meer naar achter de ijzeren KLM-hangar en de Fokkerloods.

Groei van Schiphol als burgerluchthaven van Amsterdam

In 1926 noteerde Schiphol 5.085 civiele vliegbewegingen, waarvan er 4.114 lijnvluchten betroffen; de rest waren testvluchten van Fokker-vliegtuigen, rondvluchten, sport- en zakenvluchten. In de jaren tussen de beide wereldoorlogen was er in heel Europa een stormachtige groei van het burgerluchtverkeer te zien, waaraan ook Schiphol deel had. In 1938, het laatste jaar voordat het burgerluchtverkeer door de mobilisatie van 1939 grote beperkingen kreeg opgelegd, vonden op Schiphol 40.854 vliegbewegingen plaats, waarvan bijna de helft (18.652) door lijnvluchten. Ook de gebruikte vliegtuigen ondergingen voortdurende verbetering en konden per vlucht meer passagiers meenemen, waardoor het aantal passagiers tussen 1926 en 1938 meer dan vertienvoudigde, van 7.623 tot 78.520.³⁸ De KLM die Schiphol als thuisbasis had, maakte in diezelfde periode eveneens een enorme ontwikkeling en groei door, niet alleen in Europa maar ook op de route naar Nederlands-Indië. In 1926 had de maatschappij haar eerste luchtvloot van Fokker F.II en F.III toestellen geheel vervangen door een ruimer aantal van de comfortabeler F.VII en F.VIIa toestellen. Om de eigen vloot en bezoekende toestellen op Schiphol onder te brengen was dringend extra hangarruimte nodig. Om de eerste nood te lenigen werd nog in 1926 uit Franse oorlogsvoorraden een grote tijdelijke Besson-

³⁷ HEK 1923-1924, bijlagen, 2 VIII, Voorlopig verslag over de Oorlogsbegroting 1924; Bouwens en Dierikx, *Tachtig jaar Schiphol*, 59-60 en 69-70.

³⁸ Bouwens en Dierikx, *Tachtig jaar Schiphol*, 449-450.

neau-canvashangar aangeschaft. Deze werd buiten het eigenlijke vliegerrein achter de boerderij 'Kraayveld' geplaatst op een door de gemeente Amsterdam aangekocht terrein van 30 hectare.



De tijdelijke Bessonneau-tenthangar met op de achtergrond hangar A en de Fokkerloods.

Het tijdelijke karakter van deze grote tenthangar (B) bleek eind juni 1927 toen de nog niet voltooide hangaar door een noordwester storm omver werd geblazen. Hij werd weer op een andere plaats neergezet, omdat op de oorspronkelijke plaats een begin werd gemaakt met de bouw van een grote definitieve hangaar van 3600 vierkante meter, die eind 1928 als hangaar C in gebruik kwam. In 1930 kwam daar als vervanger van de canvashangar nog een hangar B van 4000 vierkante meter bij.



1928: stationsgebouw in aanbouw.

Minstens even belangrijk was de snelle verbetering in de afhandeling van vliegtuigen en hun passagiers. De houten vlonders voor de defensiehangar A werden vervangen door een groot betonnen platform, waaraan in 1928 ook het karakteristieke in rode steen opgetrokken stationsgebouw met verkeerstoren en een radiopeilstation verrees. Het vliegterrein kreeg een betere drainage en nachtlandingslichten. Anno 1930 had de gemeente Amsterdam voor een bedrag van f 1,87 miljoen aan gebouwen en opstallen op Schiphol geïnvesteerd en ze moest jaarlijks f 80.000 op de exploitatie toeleggen. Dat was overigens nog mager vergeleken bij soortgelijke investeringen in de luchthavens van Parijs (f 2,25 miljoen), Hamburg (f 2,40 miljoen), Londen (f 3 miljoen) en Berlijn (f 3,23 miljoen).³⁹ Met een wekelijks gemiddelde van 110 inkomende lijnvluchten zat Schiphol in 1930 na Londen en Parijs bovenin de middenmoot van Europese luchthavens en dat aantal zou – ondanks een lichte terugval in de jaren van de economische wereldcrisis – tot 1939 nog verdubbelen.⁴⁰



Schiphol in 1929: van links naar rechts de kazerne en de KLM-woningen in aanbouw, de militaire hangars, het vergrote platform voor het stationsgebouw en hangar A met daarachter de Fokkerloods en helemaal rechts de nieuwe hangar C achter de hoeve Kraayveld.

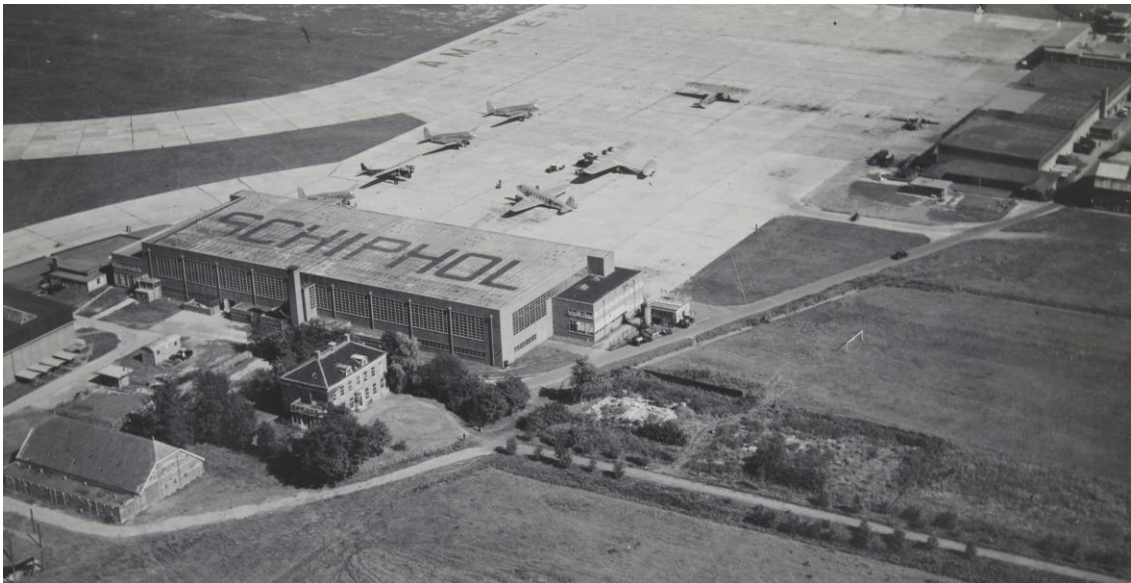
Een dergelijke groei maakte verdere uitbreiding van de faciliteiten op Schiphol in de loop van de jaren dertig noodzakelijk, te meer daar de gebruikte vliegtuigen groter, sneller en zwaarder werden. Zo maakten bij de KLM de twee- en driemotorige Fokker-vliegtuigen vanaf 1934 plaats voor geheel metalen Douglas DC-2 en DC-3 vliegtuigen. Daarom was aanpassing van het vliegterrein dringend noodzakelijk, zowel met uitbreiding als met verharding van start- en landingsbanen. Vanaf april 1933 was de gemeente Amsterdam via een twee jaar durende onteigeningsprocedure bezig om het bestaande vliegveld van 106 hectare aan de noordwestzijde met nog eens 108 hectare uit te breiden, daarmee Schiphol in oppervlakte de grootste luchthaven van Europa makend.

³⁹ *Het Vaderland*, 7 juni 1930, avondeditie.

⁴⁰ Bouwens en Dierikx, *Tachtig jaar Schiphol*, 448.



Schiphol in 1931 na de uitbreiding van het platform en de bouw van hangar B (met SCHIPHOL op dak).



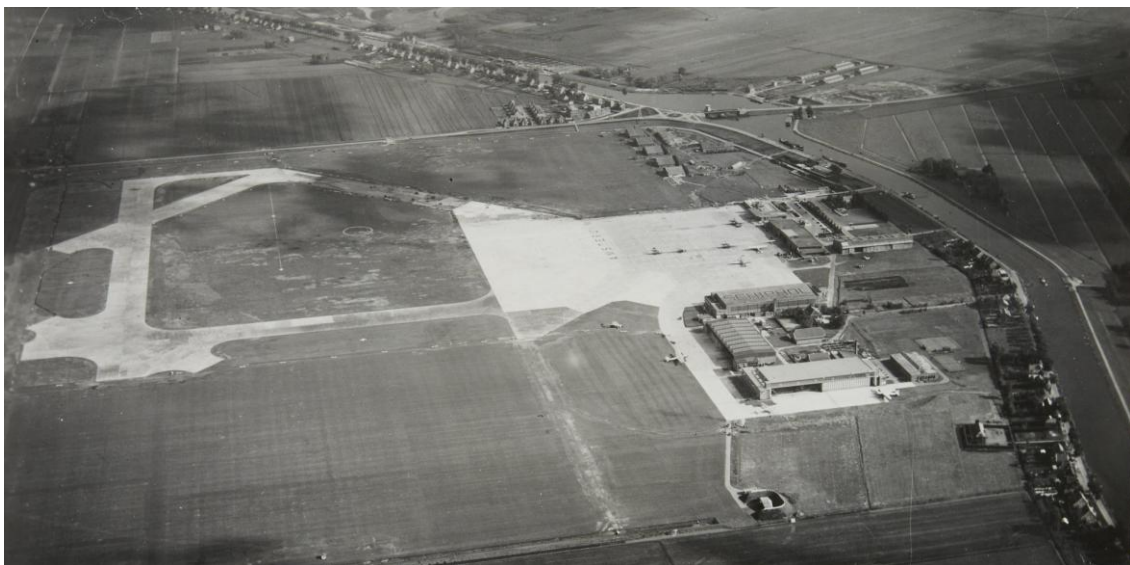
Hangar B vanuit de andere kant gezien met de hoeve Kraayveld op de voorgrond.

Na verschillende verhardingsplannen te hebben gemaakt, kreeg de Dienst Publieke Werken in januari 1938 van de gemeenteraad – die Schiphol tot modernste Europese luchthaven wilde uitbouwen – een krediet van f 1,2 miljoen voor de modernisering. Daarvan ging ongeveer de helft naar de in april 1937 begonnen aanleg van een betonnen banenstelsel in verschillende windrichtingen, uitbreiding van het platform en een opknappbeurt voor het grasveld. Het met startbanen van 800 meter lang en 40 meter breed in alle opzichten aan de eisen van het toenmalige luchtverkeer voldoende vliegterrein werd op 29 oktober 1938 door de Amsterdamse burgemeester W. de Vlucht feestelijk in gebruik genomen. Een jaar eerder waren door forse uitbreiding van het stationsgebouw extra ruimtes voor de afhandeling van passagiers en vracht, alsmede voor de luchtverkeersleiding beschikbaar gekomen.⁴¹

⁴¹ Ibid.,79-85; *De Gooi- en Eemlander*, 23 juni 1938.



Een Douglas DC-3 van de KLM met op de achtergrond het in 1937 fors uitgebreide stationsgebouw.



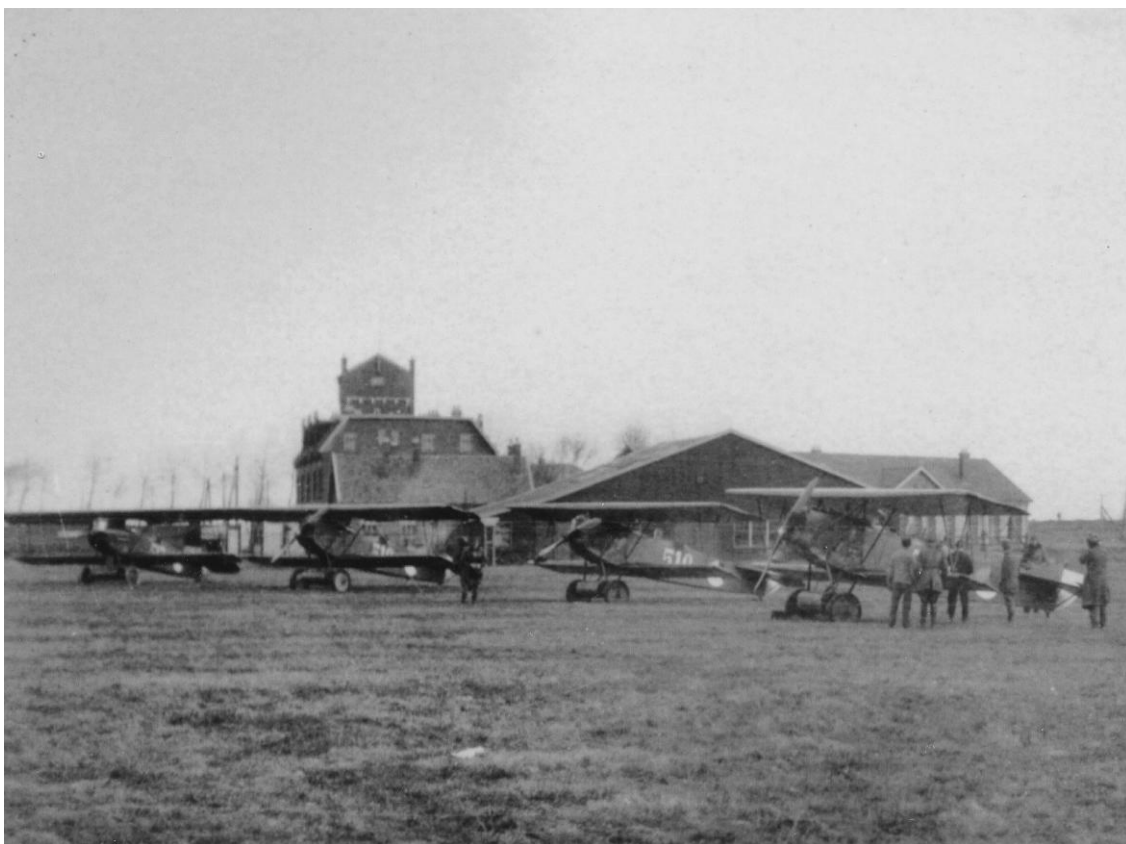
De in 1937 begonnen aanleg van betonnen startbanen is halverwege gevorderd in afwachting van de onteigening van gronden voor het overige deel. Op de voorgrond is ook de nieuwe hangar D en de motorenwerkplaats van de KLM Technische Dienst zichtbaar.

De in 1935 tot zo'n driehonderd man uitgegroeide Technische Dienst van de KLM kreeg op Waalhaven met ruimtegebrek te maken en verhuisde in dat jaar naar Schiphol, dat inmiddels tot het centrum van KLM-luchtnet was uitgegroeid. Hiervoor waren in de uiterste zuidhoek hangar D voor het grote KLM-onderhoud en gebouwen voor het reviseren en beproeven van motoren, instrumenten en elektrische componenten verrezen. Het met de nieuwste vliegtuigtechnieken bekende technisch personeel van de KLM ging in de nieuwe ruime behuizing op Schiphol ook onderhoud verrichten voor derden, zowel particulieren als ondernemingen en de Nederlandse militaire vlieg-

diensten.⁴² Tenslotte liet de gemeente in 1938 naast hangar B nog een identieke hangar E bouwen om aan de stallingsbehoefte van het groeiende luchtverkeer tegemoet te komen.

Het militair gebruik van Schiphol in het Interbellum

Ondanks dat het permanente LVA-detachement in 1922 was opgeheven, bleef Schiphol in gebruik voor incidentele starts en landingen in het kader van de militaire vliegeropleidingen en oefenvluchten van Soesterberg (LVA) en De Kooy (MLD). Vanaf 1925 stationeerde de LVA een paar Fokker C.I verkenners en enig grondpersoneel op Schiphol om de reservevliegers uit de regio Noord-Holland, onder wie ook een aantal KLM-vliegers, in staat te stellen hun maandelijkse vliegreizen op een militair toestel te maken. Daarnaast dienden de houten vliegtuigloodsen aan de zijde van de militaire kazerne als opslagruimte voor mobilisabele vliegtuigen, waarmee het luchtwapen bij mobilisatie nieuwe eenheden kon formeren.



Fokker C.I verkenningsvliegtuigen van het LVA-detachement Schiphol in de jaren '20 met op de achtergrond de houten wagenloods en de kazerne.

Na een periode van krimp als gevolg van de defensiebezuinigingen in het begin van de jaren dertig, bestond er rond de jaarwisseling 1935/36 uitzicht op uitbreiding en modernisering van de Soesterbergse LVA. De nieuwe Inspecteur Militaire Luchtvaart (IML), luitenant-generaal Marinus Raaijmakers kaartte in januari 1936 het probleem van de toenemende congestie in de lucht boven Soesterberg bij defensie-minister Hendrikus Colijn aan. De IML vond het bovendien uit een oogpunt van kwetsbaarheid onverantwoord de totale militaire luchtvloot op Soesterberg te blijven concentreren en bepleitte daarom de spreiding van het luchtwapen over vier vliegvelden. De aanleg

⁴² H. Surendonk, *Onderhoud in beweging 1921-1996. 75 jaar KLM Technische Dienst* (Schiphol-Oost 1996) 26-29.

daarvan zou nog geruime tijd vergen, zodat hij als tijdelijke maatregel voor de korte termijn voorstelde de Fokker C.Vd, D.XVI en D.XVII jagers van de Jachtvliegtuigafdeling (JaVA) naar Schiphol over te plaatsen omdat daar al de nodige faciliteiten ter beschikking stonden. Minister Colijn besloot hiermee in te stemmen en de JaVA met ingang van 1 juni 1936, voorlopig voor één jaar, naar Schiphol over te plaatsen. Het detachement met dertien man vliegend personeel (onder wie de commandant en een militaire havenmeester), 27 man technisch personeel en 20 man overig personeel vond legering in de bestaande kazerne.⁴³



1936: aankomst van de Jachtvliegtuigafdeling (JaVA) op Schiphol. Op de plaats van het gesloopte fort is de brug over de Ringvaart in aanbouw als onderdeel van de Schipholweg, waarvoor de wagenloods en de eerste hangar hebben moeten wijken.

De reden van de voorzichtigheid rond de plaatsing van de JaVA had te maken met de onzekerheid over de toekomst van Schiphol als nationale luchthaven. Al sinds de jaren twintig wilde Den Haag ook een vliegveld, maar over een gezamenlijke vervanging van het ongelukkig – ten zuiden van de Maas – gelegen Waalhaven door een vliegveld bij Delft konden de drie betrokken gemeenten het uiteindelijk in 1933 niet eens worden. Vervolgens ging Rotterdam plannen maken voor een nieuw vliegveld Zestienhoven bij Overschie en vond het Defensie bereid Waalhaven aan te kopen. Enkele dagen nadat de Rotterdamse gemeenteraad in mei 1938 hiermee instemde, besloot de regering op initiatief van KLM-directeur Plesman tot stichting van één nieuwe centrale nationale luchthaven bij Leiderdorp. Plesman wilde daarmee vermijden dat zijn maatschappij gedwongen zou zijn in de toekomst met steeds grotere vliegtuigen twee Nederlandse luchthavens te blijven aandoen die nog geen zestig kilometer van elkaar lagen. Daarom suggereerde Plesman ook Schiphol in zijn geheel aan Defensie terug te geven. Vanzelfsprekend waren Amsterdam en Rotterdam mordicus tegen deze regeringsplannen: Amsterdam had net zwaar geïnvesteerd in de modernisering van Schiphol met verharde banen, terwijl Rotterdam haar plannen voor Zestienhoven zag gedwars-

⁴³ NL-HaNA, Generale Staf 1914-1940, 2.13.70, inv. nr. 1354, IML aan minister van Defensie van 29 januari 1936, nr. 40 Geheim en minister van Defensie aan IML van 23 april 1936, Geheim Litt. A77.

boomd. Een heftige discussie brandde los tussen voor- en tegenstanders van een nieuwe nationale luchthaven bij Leiderdorp, totdat over de kwestie op 20 en 22 december 1938 in de Tweede Kamer werd gedebatteerd en het plan voor het centrale vliegveld werd weggestemd.⁴⁴ Vervolgens onderhandelde de gemeente Amsterdam met Defensie over de aankoop van het militaire gedeelte van Schiphol. Overeenstemming werd bereikt over een aankoopssom van f 550.000, waarbij de militaire aanwezigheid gehandhaafd bleef en een nieuwe militaire vliegtuiglods in de noordhoek van de luchthaven kon worden gebouwd. Met deze overeenkomst zou de gemeente de volledige beschikking over het luchthaven terrein aan de zijde van het stationsgebouw en de hangars krijgen. De toegenomen oorlogsdreiging en de mobilisatie van het luchtwapen in april 1939 hebben de uitvoering van deze overeenkomst verhinderd.⁴⁵

Een andere consequentie voor het militaire deel van Schiphol had de aanleg van een nieuwe rijksweg van Haarlem naar het Gooi die pal langs de noordoostgrens van Schiphol kwam te lopen. Het niet meer gebruikte fort Schiphol werd in de loop van 1934 gesloopt om ten behoeve van deze weg plaats te maken voor een elektrische draaibrug over de Ringvaart. De aanleg van het talud voor deze rijksweg betekende ook dat de meest oostelijk gelegen houten vliegtuiglods en het magazijn gesloopt moesten worden. De brug over de Ringvaart werd op 7 juli 1936 feestelijk geopend en samen met de ten noorden van het vliegveld aangelegde rijksweg Amsterdam-Den Haag betekende de nieuwe route langs Amstelveen een enorme verbetering van de bereikbaarheid van Schiphol.⁴⁶



De in 1936 voltooide draaibrug over de Ringvaart nabij het militaire deel van Schiphol. Rechts op de voorgrond de kazerne en de woonwijk voor KLM-personeel.

Vanaf 1936 onderzocht generaal Raaijmakers in opdracht van Colijn mogelijke verdere locaties voor de spreiding van de Militaire Luchtvaart⁴⁷ in vreedstijd. Behalve Soester-

⁴⁴ Dierikx, *Bevlogen jaren*, 73-74; J.W. de Wijn, *Woorden en daden in de geschiedenis van de Rotterdamse luchtvaart* (Rotterdam 2006) 160-167.

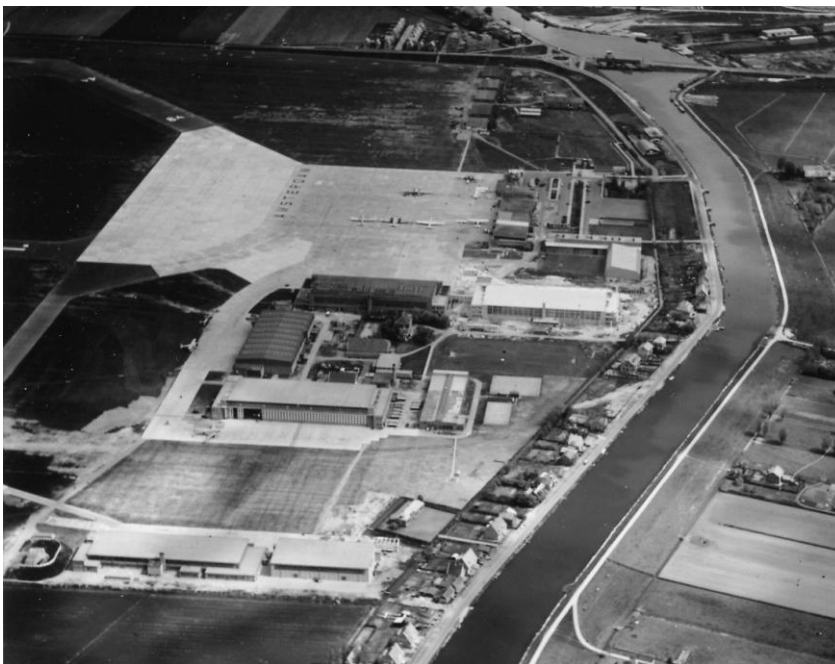
⁴⁵ Bouwens en Dierikx, *Tachtig jaar Schiphol*, 85-87.

⁴⁶ *De Telegraaf*, 16 december 1935; *De Gooi- en Eemlander*, 8 juli 1936.

⁴⁷ Hoewel al sinds de benoeming van Raaijmakers werd gesproken van Militaire Luchtvaart in plaats van de LVA werd het "Wapen der Militaire Luchtvaart" pas met Koninklijk Besluit van 22 december 1938 de officiële aanduiding van het luchtwapen. De verheffing tot een zelfstandig wapen geschiedde tijdens een

berg waren nog drie permanente vliegvelden nodig, bij voorkeur binnen de Vesting Holland en niet in combinatie met het burgerluchtverkeer. Als eerste viel de keus op een terrein van 155 hectare bij Bergen, ten westen van Alkmaar, waarvan de aanleg in juni 1938 begon en in mei 1940 nagenoeg gereed was. Plannen om Waalhaven en Ypenburg voor permanente onderbrenging van het luchtwapen te verwerven, liepen stuk op de afgeketste plannen rond de centrale luchthaven waardoor ze voor burgerluchtverkeer gehandhaafd bleven. Als derde vliegveld koos Defensie in oktober 1938 voor de aanleg van een nieuw vliegveld van 120 hectare te Valkenburg bij Katwijk. Dit vliegveld was in de meidagen van 1940 nog niet klaar. Het vierde militaire vliegveld leek Schiphol te gaan worden, zodra de centrale luchthaven bij Leiderdorp zou zijn gerealiseerd. Toen deze optie eind 1938 achter de horizon verdween en Schiphol voorlopig de nationale luchthaven zijn blijven, besloot Defensie op 7 maart 1939 het reeds in aanleg zijnde vliegveld Nerhoven bij Gilze-Rijen als vierde vredeslocatie aan te wijzen, maar deze transactie was op 10 mei 1940 nog niet afgerond.⁴⁸

In samenhang met de uitbreiding en modernisering van het luchtwapen presenteerde Raaijmakers in 1937 een plan voor de bouw van 26 standaardhangars op de verschillende nieuwe vliegvelden. Deze waren zodanig ontworpen dat ze met een deuropening van 5 x 56 meter geschikt waren voor de berging van de grootste nieuwe vliegtuigtype dat was besteld, de Fokker T.V luchtkruiser/bommenwerper.⁴⁹ Vooruitlopend op een definitief besluit over de toekomst van Schiphol als militair vliegveld, gaf de minister van Defensie toestemming tot de bouw van zo'n standaardhangar op Schiphol. Deze militaire hangar I verrees begin 1938 op de uiterste zuidpunt van het vliegveld en diende ter ontlasting van de nog overgebleven oude houten loods.



Schiphol in 1939 met op de voorgrond de in 1938 gebouwde hangar I (links) en de in 1939 gebouwde hangar II (rechts). Naast de KLM-hangars met lichte daken hangar E en aanbouw van de Fokkerloods.

officiële plechtigheid te Soesterberg op 2 juli 1939.

⁴⁸ D. Starink, *De jonge jaren van de luchtmacht. Het luchtwapen in het Nederlandse leger 1913-1939* (Amsterdam 2013) 263-268.

⁴⁹ De als bommenwerper ontwikkelde Fokker T.V kon dankzij een in de neus gemonteerd beweegbaar 20 mm kanon al patrouillerend ook een bijdrage leveren aan de luchtverdediging, zie: F. Gerdessen en L. Boerman, *Fokker T.V 'Luchtkruiser'* (Zwammerdam 2009).

Toen duidelijk was dat Waalhaven niet door Defensie werd aangekocht en ook de andere vliegvelden niet op tijd gereed zouden zijn, gaf Defensie in februari 1938 opdracht naast de eerste militaire hangar nog een tweede, kleinere hangar II te bouwen. Beide nieuwe hangars dienden voor onderbrenging van de met de Fokker T.V uitgeruste Bombardeervliegtuigafdeling (BomVA). De JaVA bleef in de oude houten loodsen gehuisvest, totdat de T.V'n volgens plan medio 1940 naar Bergen zouden verhuizen.⁵⁰

Mobilisatie en oorlog op Schiphol

In de mobilisatieplannen van de Militaire Luchtvaart fungeerde Schiphol naast Soesterberg als 'mobilisatiecentrum'. Dat hield in dat het opgeroepen personeel zich daar verzamelde, van vliegtuigen en uitrusting werd voorzien en als oorlogseenheid geformeerd een standplaats kreeg toegewezen. De eerste keer dat Schiphol hiermee werd geconfronteerd was de voormobilisatie van het luchtwapen als onderdeel van de grensbewaking en luchtverdediging ten tijde van de München-crisis. Om deze eenheden vooruitlopend op een algemene mobilisatie te kunnen activeren, hanteerde de regering de Bijzondere Oproeping ter verzekering van de Uitwendige Veiligheid (BO-UV) die op 27 september 1938 werd afgekondigd. De gehele Jachtgroep, op dat moment bestaande uit drie JaVA'n, mobiliseerde op Schiphol en was daar paraat onder bevel van kapitein-vlieger Hendrik van Weerden Poelman. Aan vliegend materieel was beschikbaar: vijf spiksplinternieuw Fokker D.XXI jagers voor de 1^e JaVA en tien verouderde Fokker D.XVI en D.XVII tweedekkerjagers voor de 2^e en de 3^e JaVA. Door de BO-UV kwam het binnenlandse luchtverkeer stil te liggen en werd het internationale luchtverkeer beperkt tot enkele luchtroutes naar Schiphol. Nadat het oorlogsgevaar was geweken kon de Militaire Luchtvaart de voormobilisatie op 4 oktober weer beëindigen en – de nodige lessen rijker – terugkeren naar voet van vrede.⁵¹

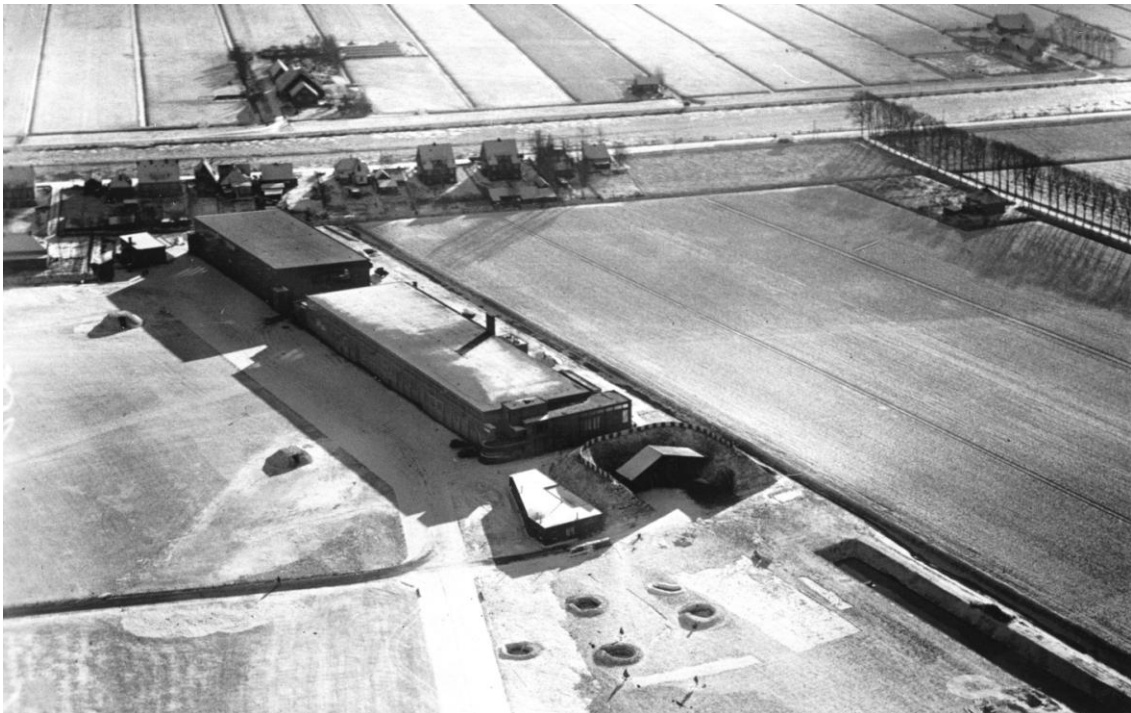


De eerste Fokker D.XXI jagers op Schiphol tijdens de BO-UV van september 1938. Op de achtergrond vindt het werk aan de betonnen startbanen plaats.

⁵⁰ R.C. de Bruin e.a., *Illusies en incidenten. De Militaire Luchtvaart en de neutraliteitshandhaving tot 10 mei 1940* (Den Haag 1988) 71.

⁵¹ De Bruin, *Illusies en incidenten*, 265-268.

De Fokkerfabriek had sinds eind 1937 grote bestellingen gevechtsvliegtuigen, niet alleen van de Nederlandse regering maar ook uit het buitenland, binnengehaald. Met uitzondering van watervliegtuigen gingen deze alle per dekschuit naar Schiphol om daar testvluchten te maken en aan de eigenaar te worden overgedragen. Ook Fokker kende ruimtegebrek op Schiphol wat in 1938 werd opgelost door aanbouw van een nieuw gedeelte aan de bestaande Fokker-loods. Vanaf de BO-UV leverde Fokker op Schiphol wekelijks nieuwe vliegtuigen aan de Militaire Luchtvaart af: in totaal 36 D.XXI éénpersoonsjagers, 16 T.V bommenwerpers, 36 G.I tweepersoonsjagers en 20 S.IX lesvliegtuigen. Toen met Pasen 1939 in verband met de Albanië-crisis opnieuw een BO-UV werd afgekondigd, kon de Militaire Luchtvaart met meer modern materieel mobiliseren.



De militaire hangars I en II in de winter van 1939-40 met daarvoor het afdelingsgebouw en omringd door een aarden wal de munitiebergplaats.

Op Schiphol waren dat drie afdelingen van het 1^e Luchtvaartregiment (1 LvR), te weten de Strategische Verkenningsvliegtuigafdeling (StratVerVA ofwel 1-I-1 LvR) met negen Fokker C.X verkenners, de Bomva (ofwel 2-I-1 LvR) met zeven Fokker T.V bommenwerpers en de 1^e JaVA (ofwel 1-II-1 LvR) met zes Fokker D.XXI jagers. Deze waren met ingang van 12 april paraat.

Majoor-vlieger Guus van Hecking Colenbrander werd benoemd tot vliegparkcommandant en trok samen met havenmeester en reservekapitein Dellart in het stationsgebouw op Schiphol. De hoeve 'Kraayveld' achter de hangars fungeerde als verblijfplaats voor de commandant van 1 LvR en zijn staf. De gespannen toestand bracht de regering ertoe de per BO-UV gemobiliseerde formaties aan te houden en in staat te stellen het gemobiliseerde personeel te oefenen voor de oorlogstaak, terwijl de levering van nieuwe vliegtuigen gestaag doorging. Dat betekende voor Schiphol een enorme toename van het militaire luchtverkeer, terwijl tegelijkertijd het geregelde luchtverkeer – zij het in beperkte mate – eveneens doorgang vond. Inmiddels was de drassige grasmat van het vliegveld Bergen in zoverre verbeterd dat de StratVerVA met

haar Fokker C.X'n op 17 juli daarheen kon verhuizen.⁵²

Kort voor de Duitse inval in Polen op 1 september 1939, waarmee de Tweede Wereldoorlog in feite begon, oordeelde de regering dat niet langer gewacht kon worden met de algemene mobilisatie van alle Nederlandse strijdkrachten. Deze werd op 28 augustus afgekondigd en bracht met zich mee dat alle Nederlandse burgervliegvelden – behalve Schiphol dat al eigendom van Defensie was – werden gevorderd om de luchtvloot te kunnen spreiden over Nederland. Op 10 september vertrok de 1^e JaVA van Schiphol naar Eelde om daar beter in staat te zijn onderscheppingen uit te voeren op vliegtuigen die het Nederlandse neutrale luchtruim schonden. Na de Duitse inval in Noorwegen en Denemarken op 9 april 1940 werden de 1^e en 2^e JaVA nog diezelfde dag teruggeroepen naar Schiphol. De dag erop vloog de 1^e JaVA naar het marinevliegveld De Kooy bij Den Helder om daar de Duitse inval op 10 mei mee te maken. Op Schiphol bleef de 2^e JaVA onder bevel van kapitein-vlieger Pim Janssens en was daar op 10 mei samen met de BomVA onder bevel van kapitein-waarnemer Koos Sissingh paraat.⁵³



Kapitein Koos Sissingh was commandant BomVA.

Vanaf 20 april 1940 kreeg de vliegparkcommandant de beschikking over het met enkele pantserwagens versterkte Eerste Bataljon van 25 Regiment Infanterie (I-25 RI) voor de vliegveldverdediging. Bovendien had de Luchtverdedigingskring te Amsterdam twee batterijen luchtdoelartillerie en drie pelotons luchtdoelmitrailleurs rond Schiphol opgesteld. Met een totale militaire bezetting van ruim negenhonderd man was Schiphol op 10 mei 1940 het grootste onderdeel van de Militaire Luchtvaart. Op het vliegveld waren in de mobilisatieperiode in de nabijheid van gebouwen en hangars schuilplaatsen gebouwd voor het daar werkzame personeel, maar door het ontbreken van goede gevechtsofstellingen en verbindingen verkeerden de vliegveldtroepen nog in onvoldoende staat van verdediging.⁵⁴



In de mobilisatiewinter 1939-1940 bestond de luchtafweer werd Schiphol onder andere uit batterijen Bofors 4 cm tegen luchtdoelen.

⁵² Starink, *De jonge jaren*, 269-273.

⁵³ De Bruin, *Illusies en incidenten*,

⁵⁴ F.J. Molenaar, *De luchtverdediging in de meidagen 1940* (Den Haag 1970) 119-131.



Het militaire complex op Schiphol met Fokker T.V bommenwerpers en Fokker D.XXI jachtvliegtuigen.

Tegen vier uur in de ochtend van 10 mei naderden de eerste Duitse bommenwerpers Schiphol op lage hoogte en wierpen hun bommen af op de kazerne en het naastgelegen huizencomplex. Onmiddellijk startten eerst de D.XXI jagers en vervolgens ook de T.V bommenwerpers, waarvan er één door een bom werd getroffen. Na de eerste aanval volgden met korte tussenpozen afwisselend bomaanvallen in duik- en scheer- vlucht alsmede mitrailleuraanvallen gericht tegen geparkeerde vliegtuigen op het plat- form, de hangars en gebouwen, maar het landingsterrein zelf en de startbanen werden ontzien. Zowel de BomVA en de 2^e JaVA als de luchtafweermiddelen openden het vuur op de aanvallers, maar konden niet voorkomen dat op het vliegveld grote schade werd aangericht, vooral aan gebouwen, hangars en telefoonverbindingen. Nauwkeurige telling wees uit dat Schiphol met ongeveer zeshonderd bommen was bestookt. Van de twintig op Schiphol aanwezige Douglas-verkeersvliegtuigen van de KLM gingen er acht in de hangars geheel verloren en raakten er tien herstelbaar beschadigd. Vier T.V en twee D.XXI vliegtuigen trof hetzelfde lot, evenals een groot aantal lesvliegtuigen die in verschillende hangars geparkeerd waren.

Van de negen opgestegen jagers van de 2^e JaVA wisten enkele tijdens de aanvallen weer op Schiphol te landen om opnieuw brandstof en munitie te laden en stegen opnieuw op; andere landden elders. In de middag van 10 mei besloot het opperbevel de restanten van de 1^e JaVA van De Kooy en de 2^e JaVA van Schiphol samen te voegen en onder te brengen op het nog niet door de Duitsers ontdekte hulpvliegveld Buiksloot (op de plaats van het huidige Tuindorp Oostzaan). De acht gestarte Fokker T.V lucht- kruisers raakten na hun jacht op Duitse vliegtuigen ook over verschillende vliegvelden verspreid; twee gingen op de grond verloren en vier voerden opnieuw bombarde- menten uit. Teruggekeerd op Schiphol waren er aan het eind van de eerste oorlogsdag

nog twee gevechtsgereede toestellen over; één werd op 11 mei neergeschoten en de ander op 13 mei. Bij de gevechtsacties van de BomVA kwamen twintig bemanningsleden om het leven en bij die van de 2^e JaVA één vlieger; op de grond sneuvelden als gevolg van de Duitse aanval op Schiphol ook twintig militairen.⁵⁵

Onmiddellijk na de capitulatie op 14 mei nam de *Luftwaffe* bezit van Schiphol en begon met herstelwerkzaamheden, teneinde dit vliegveld met zijn nog ongeschonden banenstelsel in de zomer van 1940 klaar te hebben voor de bombardementen op Engeland. Deze episode valt echter buiten het bestek van dit artikel.⁵⁶



De ravage op Schiphol na de Duitse luchtaanvallen op 10 mei 1940.

⁵⁵ Voor een uitgebreide beschrijving van de gebeurtenissen op Schiphol van 10 tot en met 14 mei wordt verwezen naar Molenaar, *De luchtverdediging*, 119-157 en 1006-1012.

⁵⁶ Zie verder: A.A. Jansen, *Fliegerhorst Schiphol. Onze nationale luchthaven in bezettingstijd* (Amsterdam 1996) en A.A. Jansen, 'Schiphol' in P.J. Grimm, P.E. van Loo en R. de Winter (red.), *Vliegvelden in oorlogstijd. Nederlandse vliegvelden tijdens bezetting en bevrijding 1940-1945* (Amsterdam 2009) 142-153.

Fotobijlage



Schiphol in 1921: Hangar A is net geplaatst en de hoeve Kraayveld ligt aan de rand van het vliegveld.



Militaire bedrijvigheid op Schiphol in het begin van de jaren '20.



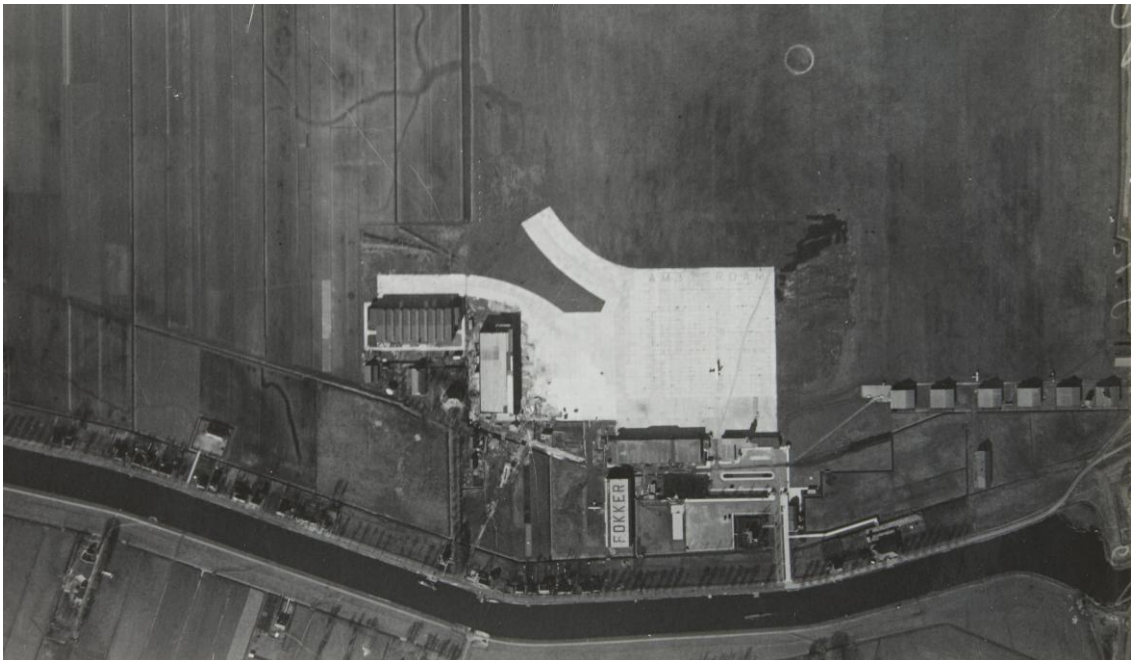
Op 1 oktober 1924 vertrok de Fokker F.VII van het Comité Vliegtocht Nederland-Indië onder grote publieke belangstelling vanaf Schiphol voor de eerste vlucht van Amsterdam naar Batavia.



Schiphol was in de jaren '20 regelmatig het toneel van luchtvaartdemonstraties van zowel de LVA, de KLM en Fokker. In het midden een Fokker F.VII van de KLM en links de vijf Fokker D.VII-jagers van het LVA-demonstratieteam 'Vijf vingers van één hand'.



Schiphol in 1929: Aan de uitbreiding van het platform voor het nieuwe stationsgebouw wordt hard gewerkt, de Bessonnew-tenthangar links van hangar C is verwijderd om plaats te maken voor de nieuwe hangar B en de bouw van woningen voor het KLM-personeel naast de kazerne is begonnen. Bij het fort aan de overzijde van de Ringvaart is het Munitiemagazijn Amstelveen zichtbaar.



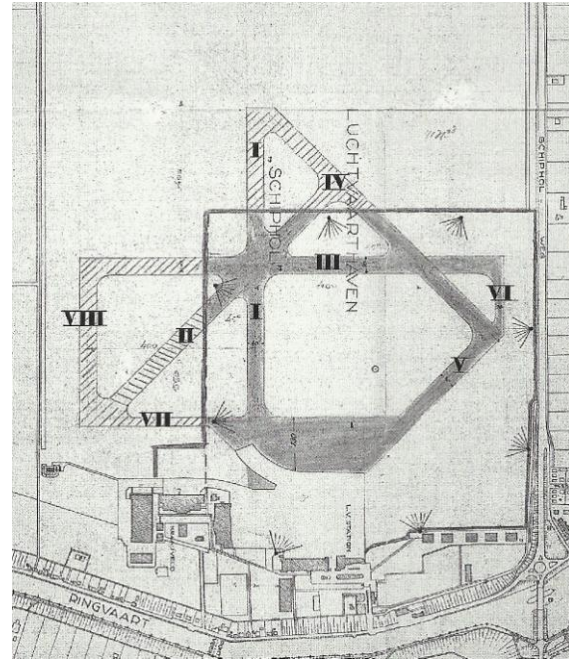
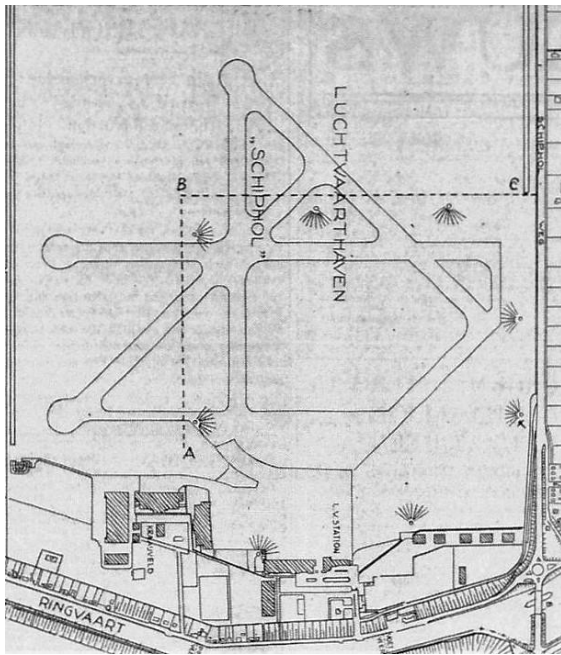
Schiphol op 4 maart 1931 door luitenant Tammes vanaf een hoogte van 2.500 m gefotografeerd: Hangar B is in gebruik genomen en het vergrote platform is gereed.



De Pander S.4 Postjager keert op 11 januari 1934 onder grote publieke belangstelling op Schiphol terug van een snelle postvlucht naar Nederlands-Indië.



Schiphol is ook het vliegveld waar de nieuwe vliegtuigen van Fokker worden testgevlogen en voor aflevering aan de klant gereedgemaakt. Op deze foto staat het prototype van de Fokker C.X voor de luchtvaartafdeling van het KNIL.



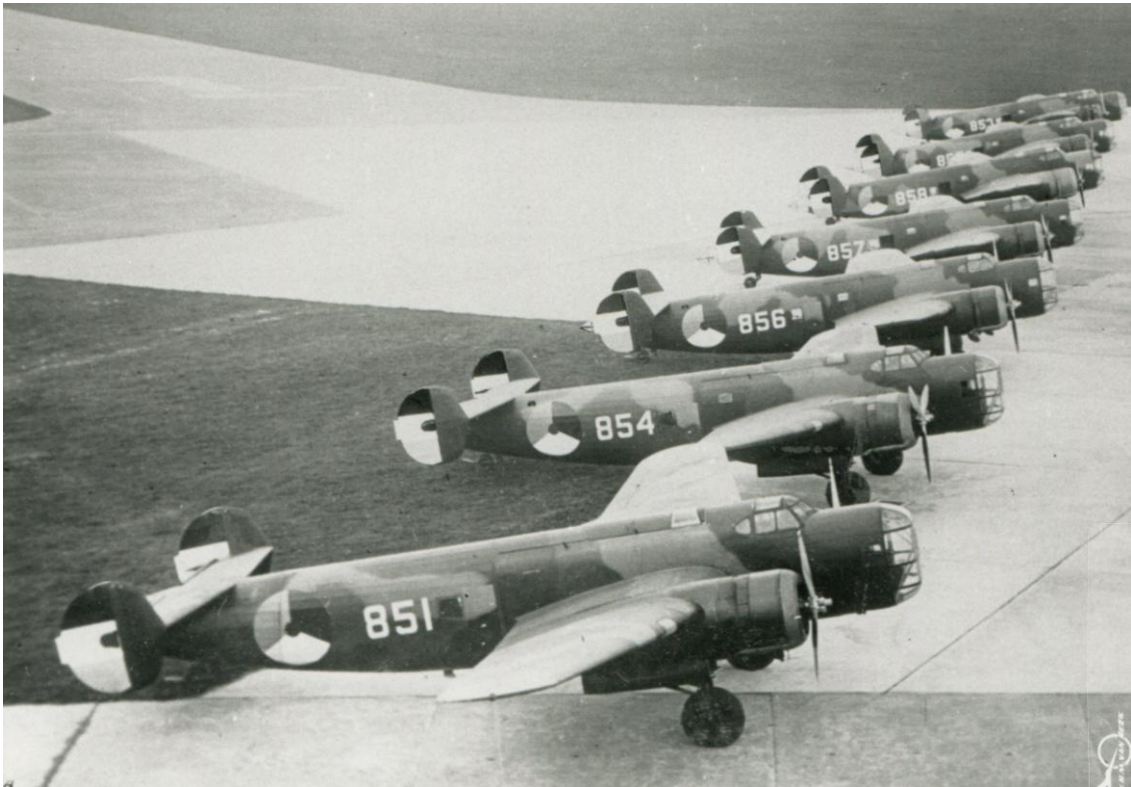
De in 1937 en 1938 gerealiseerde uitbreiding en modernisering van Schiphol met een betonnen banenstelsel. Links een schets uit *De Telegraaf* van 1 april 1937 en rechts het plan voor de definitieve uitvoering, waarop ook de omvang van het oorspronkelijke vliegerrein zichtbaar is.



Schiphol in 1937: de aanleg van het betonnen banenstelsel is in volle gang en links bovenaan zijn ook hangar D en de motorenwerkplaats van de KLM Technische Dienst verzezen.



Schiphol in 1939: bovenaan de militaire hangars I en II, in het midden de hangars B t/m E en de KLM motorenwerkplaats rond de hoeve Kraayveld en onderaan de Fokkerloods met de in 1939 gebouwde uitbreiding.



Fokker T.V bommenwerpers op Schiphol.



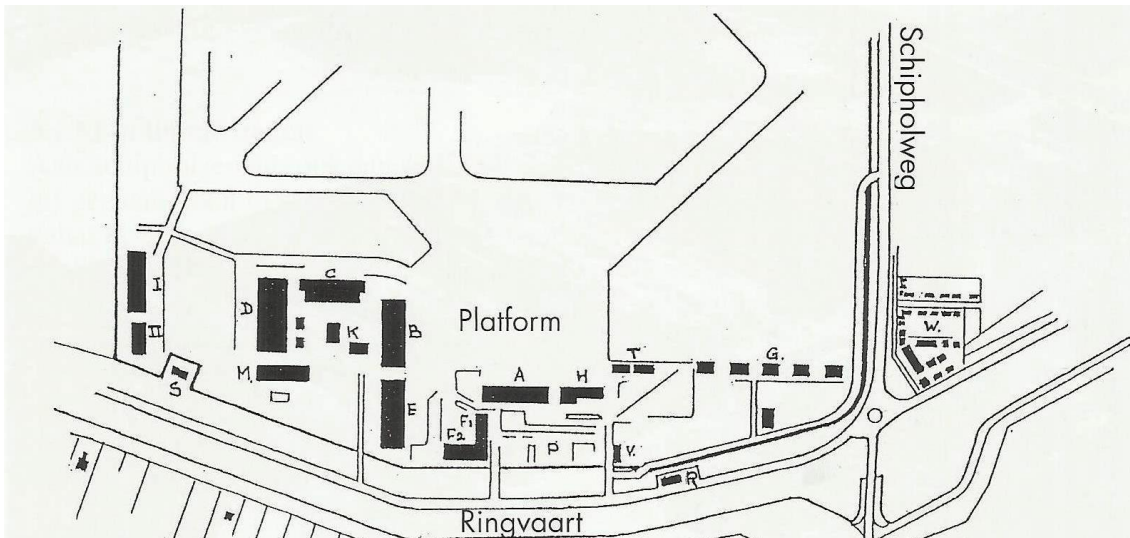
Schiphol in 1939: het betonnen banenstelsel is voltooid en de twee nieuwe militaire hangars uiterst links zijn in gebruik genomen. De nieuw verworven terreindelen zien er ten opzichte van het oorspronkelijke vliegtrein nog maagdelijk uit.



Schiphol was tijdens de oorlogsdagen van 1940 de thuisbasis van de Fokker T.V bommenwerpers van de BomVA en de Fokker D.XXI jachtvliegtuigen van de 2^e JaVA.



Schiphol in 1939-1940 vanaf grote hoogte gefotografeerd.



- | | |
|---|--|
| A – Hangar A (1921) | H – Stationsgebouw (1928), uitgebreid (1936) |
| B – Hangar B (1930) | K – Hoeve Kraayveld |
| C – Hangar C (1927) | M – Motorenwerkplaats KLM (1935) |
| D – Hangar D (1935) | P – Parkeerterrein |
| E – Hangar E (1938) | R – KLM-hotel/restaurant (1921) |
| F1 – Fokkerloods (1924) | S – Schipholschool (1923) |
| F2 – Aanbouw Fokkerloods (1938) | T – Toekomstige Duitse commandobunkers (1940) |
| G – Houten militaire hangars (1916-18) | V – Hoeve Vredenhof bij ingang vliegveld |
| I – Militaire hangar I (1938) | W – Kazerne (1918) en Plesmanbuurtje (1929) |
| II – Militaire hangar II (1939) | |