



stichting  
ERFGOED LUCHTOORLOG  
NEDERLAND

## De luchtoorlog boven Nederland

Tussen de 5.500 en 6.000 vliegtuigen stortten tijdens de oorlogsjaren neer op Nederlands grondgebied. Daarbij sneuvelden duizenden bemanningsleden of raakten er nog veel meer gewond. Bovendien kwam een groot aantal Nederlanders om het leven als gevolg van beschietingen of bombardementen. Onder meer in Rotterdam-West in maart 1943 (minstens 325 doden), Nijmegen in februari 1944 (bijna 800 doden) en Bezuidenhout in Den Haag in maart 1945 (ruim 500 omgekomen burgers) vielen grote aantallen slachtoffers. Er kan dus gerust worden geconcludeerd dat de luchtoorlog in de jaren van 1940-1945 alomtegenwoordig was en een grote impact heeft gehad op de Nederlandse samenleving. **Waarom speelde ons luchtruim zo'n belangrijke rol in de luchtoorlog boven West-Europa?**

### Het begin

*„Polen hat heute Nacht zum ersten Mal auf unserem eigenen Territorium auch mit bereits regulären Soldaten geschossen. Seit 5:45 Uhr wird jetzt zurückgeschossen! Und von jetzt ab wird Bombe mit Bombe vergolten! Wer mit Gift kämpft, wird mit Giftgas bekämpft.“* Met die woorden rechtvaardigde Adolf Hitler de Duitse inval op 1 september 1939 in Polen. Twee dagen later verklaarde zowel Groot-Brittannië als Frankrijk de oorlog aan Duitsland. Het markeerde het begin van de Tweede Wereldoorlog. Nederland hoopte met een politiek van onpartijdigheid buiten dit nieuwe conflict te blijven. Het was al sinds 1815 de hoeksteen van het Nederlandse buitenlandse beleid en had er voor gezorgd dat Nederland niet bij de Eerste Wereldoorlog was betrokken. Dit keer zou Nederland echter niet de dans ontspringen. Hitler gaf namelijk kort na de bezetting van Polen zijn legerleiders op 9 oktober 1939 het bevel om nu een aanvalsoorlog in het westen voor te bereiden met als codenaam *Fall Gelb*. De plannen voor deze aanval zouden in de volgende maanden enkele keren worden gewijzigd, maar uiteindelijk waren Hitler en zijn generaals ervan overtuigd dat een schending van de



stichting  
ERFGOED LUCHTOORLOG  
NEDERLAND

Nederlandse neutraliteit onvermijdelijk was om Frankrijk op de knieën te krijgen. Er speelde echter nog meer. Wilde de *Luftwaffe* de Noordzee beheersen of Britse steden treffen, dan was het welhaast onmogelijk het luchtruim van het neutrale Nederland te ontzien. Sterker nog, het bezit van vliegvelden in Nederland vormde zelfs een *conditio sine qua non* voor verdere Duitse successen.<sup>i</sup> Dat met het verschuiven van de Duitse westgrens de *Luftwaffe* met haar vliegvelden nog meer binnen de actieradius van de *Royal Air Force* (RAF) kwam, deerde Berlijn aanvankelijk niet. Het initiatief lag immers bij Hitler en hij hield er rekening mee dat de Britten na een Franse capitulatie snel vrede zouden sluiten met Duitsland. Daarbij hoopte de Führer dat de Verenigde Staten zich afzijdig zouden houden, zodat hij zich vervolgens geheel kon concentreren op de vernietiging van de Sovjet-Unie.

### **Schemeroorlog**

Terwijl Polen binnen een aantal weken werd bezet – waarbij de Duitsers het op een akkoordje gooiden met de Sovjet-Unie die het land vanuit het oosten binnenvielen – bleef een harde confrontatie in het westen vooralsnog uit. In het westen was vooralsnog alleen sprake van een zogenaamde schemeroorlog. De Britten en Amerikanen noemen het de *Phoney War*, de Fransen de *Drôle de Guerre* en de Duitsers de *Sitzkrieg*. De drie oorlogvoerende landen zochten hierbij wel in de lucht en op zee de confrontatie, maar voorlopig niet op het land. Het was vooral de RAF die hierbij het initiatief nam. De Britse bommenwerpers beperkten zich wel – uit angst voor het maken van burgerslachtoffers – tot het aanvallen van schepen op zee en het droppen van pamfletten boven Duitsland. De luchtacties tegen de Duitse oorlogsschepen gingen gepaard met zware verliezen, waardoor de RAF-leiding al snel van daglichtoperaties met bommenwerpers afzag.<sup>ii</sup> Noodgedwongen vlogen de bommenwerpers vanaf begin 1940 voornamelijk nog 's nachts richting Duitsland. Voordeel hiervan was wel dat (voorlopig) nauwelijks tegenstand van nachtjagers en luchtafweer werd ondervonden. De Nederlandse neutraliteit werd tijdens de *Phoney War* maar ten dele gerespecteerd. Vliegtuigen van de *Luftwaffe* voerden volop verkenningsvluchten uit en legden een groot deel van Nederland fotografisch vast. Verder doorkruisten regelmatig Britse vliegtuigen het Nederlandse



stichting  
ERFGOED LUCHTOORLOG  
NEDERLAND

luchtruim. De Nederlandse legervliegdiens, de Militaire Luchtvaart (ML), probeerde zo goed mogelijk de Nederlandse onzijdigheid te handhaven, maar viste vaak achter het net. In de vroege morgen van 28 maart 1940 was het wel raak en schoot een Fokker G-1 een verdwaalde tweemotorige Whitley-bommenwerper van de RAF neer bij Pernis.

### **Nederland bezet**

In de vroege morgen van 9 april 1940 opende Duitsland een nieuw front in Scandinavië door binnen korte tijd het neutrale Denemarken te bezetten. Tegelijkertijd landden Duitse troepen in Noorwegen, waar zich spoedig Britse en Franse eenheden in de strijd mengden. Toch moest na drie maanden strijd ook dit land capituleren. Dit voorspelde weinig goeds voor de overige neutrale landen in Europa. Nog geen maand later, op de vroege ochtend van 10 mei 1940, ontvouwde Hitler inderdaad de zogenaamde *Blitzkrieg*: het offensief tegen Frankrijk, waarbij tevens de neutrale staten Nederland, België en Luxemburg het moesten ontgelden.<sup>iii</sup> In Nederland kwam de aanval niet onverwacht. De Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht, generaal Henri Winkelman, had de avond ervoor zijn ondercommandanten gewaarschuwd met de woorden: “Van de grens komen zeer verontrustende berichten, wees derhalve op uw hoede”. Even na middernacht, op 10 mei, rapporteerden luchtwachtposten in het noorden van het land grote aantallen vliegtuigen die van oost naar west vlogen om vervolgens boven de Noordzee te verdwijnen. Daarna keerde de rust terug. Gedacht werd dat het om Duitse vliegtuigen ging die een aanval op Groot-Brittannië gingen uitvoeren. Deze toestellen waren echter niet op weg naar Engeland, maar draaiden op de Noordzee terug richting Nederland. Kort voor vier uur in de morgen denderden deze vliegtuigen, uitgewaaierd in verschillende formaties over de kust en lieten hun bommen vallen op een aantal vliegvelden. Nog geen uur later naderde vanuit het oosten een groot aantal transportvliegtuigen met luchtlandingstroepen en parachutisten die bij Moerdijk, Dordrecht, Rotterdam en Den Haag aan de grond kwamen. Het land was in oorlog. De ongeveer 125 gevechtssklare vliegtuigen van de ML moesten de strijd aangaan met ongeveer het tienvoudige aan Duitse vliegtuigen, die ook nog eens sneller en beter bewapend waren. Bovendien hadden de Duitse vliegers inmiddels gevechtservaring tijdens de Spaanse



stichting  
ERFGOED LUCHTOORLOG  
NEDERLAND

Burgeroorlog (1936-1939) en bij de overrompeling van Polen in 1939 opgedaan. Verwoede pogingen van de ML-vliegers om de *Luftwaffe* een halt toe te roepen leverden niets op. Binnen enkele dagen waren bijna geen vliegtuigen meer inzetbaar. Na een korte maar hevige strijd luidde in de middag van 14 mei het bombardement op Rotterdam de overgave van bijna heel Nederland in. Op 15 mei tekende generaal Winkelman de Nederlandse capitulatie in een lagere school in het Zuid-Hollandse Rijsoord.

### **Op Nederlandse bodem**

De *Luftwaffe* ging dankbaar gebruik maken van de Nederlandse vliegvelden voor het volgende doel: het veroveren van de alleenheerschappij in de lucht boven Groot-Brittannië. Dit gold als een *conditio sine qua non* om een invasie in Engeland te kunnen uitvoeren. Hiervoor was een groot aantal vliegvelden in Frankrijk, België en ook Nederland nodig. Die moesten daarvoor wel flink worden uitgebreid. ‘*Aus diesem Fussballfeldchen werden wir mal einen richtigen Flugplatz machen*’, liet een Duitse militair zich ontvallen toen hij het vliegeterreintje van Leeuwarden had geïnspecteerd. Wegens het grotendeels ontbreken van verharde start- en landingsbanen waren de Nederlandse vliegvelden aanvankelijk praktisch alle ongeschikt voor de stationering van zwaardere Duitse toestellen. Zelfs Soesterberg, tot 1939 het vliegveld van de Nederlandse Militaire Luchtvaart, was daardoor in eerste instantie ongeschikt voor de Duitse Heinkels, Dorniers en Junkers. ‘*Das ist kein Flugplatz, das sieht aus wie ein Sahara!*’, merkte een Duitse officier laatdunkend op. De bezetter zette een uitgebreid bouwprogramma op, waarbij ook duizenden Nederlandse arbeiders werden ingeschakeld. Daardoor waren diverse vliegvelden al aan het begin van de zomer van 1940 gereed voor gebruik door zwaardere Duitse aanvalsvliegtuigen. Duitse bommenwerpers, Heinkel 111’s en Junkers 88’s, gingen onder meer gebruik maken van Schiphol, Soesterberg, Gilze-Rijen en Eindhoven om aanvallen uit te voeren op doelen in Groot-Brittannië.

Daarbij werden zware verliezen geleden. Een keten van radarstations aan de zuid- en oostkust vormden de ‘ogen’ van de Britse luchtverdediging. Vanuit zee naderende vliegtuigen konden



stichting  
ERFGOED LUCHTOORLOG  
NEDERLAND

hierdoor vroegtijdig worden opgemerkt en vervolgens worden onderschept door jachtvliegtuigen. Een waarnemingsdienst, ballonbarrages en een groot aantal luchtdoelkanonnen completeerden het geheel.<sup>iv</sup> De eigenlijke Slag om Engeland, waar dus ook in Nederland gestationeerde Duitse bommenwerpers aan deelnamen, begon medio juli 1940 met aanvallen op scheepskonvoeien in het Kanaal. Vervolgens kwamen vanaf half augustus stelselmatig de belangrijkste vliegvelden en radarstations in Zuid-Engeland onder vuur te liggen. Omdat deze een centrale rol speelden in de defensie, wankelde de luchtverdediging. Zij hield uiteindelijk stand, deels door het vasthoudende optreden van de betrokken jachtvliegers, maar vooral door een tactische blunder van de bevelhebber van de *Luftwaffe*, Hermann Göring. Ongeduldig geworden door het uitblijven van resultaten en woedend over Britse bombardementen op het Rijksgebied, wijzigde Göring begin september de Duitse strategie. Hij gaf de *Luftwaffe* opdracht Londen en andere steden te gaan bestoken, met de intentie het moreel van de Britse burgers te breken. De hoofdstad kreeg een aantal zware aanvallen te verduren die aanzienlijke schade aanrichtten, maar de RAF gaf geen krimp. Hitler liet korte tijd later zijn plannen voor een invasie in Groot-Brittannië varen en begon zijn pijlen vervolgens te richten op de Sovjet-Unie.<sup>v</sup> Dit betekende niet dat Groot-Brittannië nu verder ongemoeid werd gelaten. Eind september veranderde Göring andermaal van strijdwijze en liet zijn bommenwerpers voortaan vrijwel alleen nog 's nachts boven Groot-Brittannië vliegen. Ook hieraan namen de in Nederland gestationeerde bommenwerpers aan deel. Deze luchtcampagne kreeg in Groot-Brittannië bekendheid als *the Blitz* en duurde tot het voorjaar van 1941. Vooral Londen lag in deze periode veelvuldig onder vuur. Verder voerde de *Luftwaffe* in de nacht van 14 op 15 november een verwoestende aanval uit op de industriestad Coventry, waarbij meer dan vijfhonderd burgers omkwamen en het historische centrum volledig in de as werd gelegd.<sup>vi</sup> Het moreel van de Britse burgers bleef echter zo goed als onaangetast, ondanks het verlies van 43.000 mensenlevens tussen begin september 1940 en eind mei 1941.<sup>vii</sup>

### **Een voorzichtig Brits offensief**



stichting  
ERFGOED LUCHTOORLOG  
NEDERLAND

Terwijl de Britse jachtvliegers in de zomer van 1940 boven eigen land een strijd op leven en dood uitvochten, vertoonden de Britse bommenwerpers, voorlopig nog alleen tweemotorige Wellingtons, Whitleys, Hampdens en Blenheims, zich vanaf deze periode steeds vaker boven het continent. Daarbij deden zij ook Nederland aan. Zo stonden de vliegvelden waar de Duitse bommenwerpers waren gestationeerd hoog op de doelenlijst. Hetzelfde gold voor enkele havensteden – Rotterdam, Vlissingen, Den Helder – waar binnenvaartschepen werden verzameld en omgebouwd zodat zij konden worden gebruikt voor de invasie van Groot-Brittannië. Daarnaast bestookten de Britse bommenwerpers vanaf de zomer van 1940 steeds vaker doelen in Duitsland zelf.<sup>viii</sup> Geleidelijk werden deze raids in aantal en intensiteit opgevoerd. Het aantal ingezette toestellen bedroeg in deze beginfase van de oorlog echter nooit meer dan enkele tientallen per raid. En die boekten nauwelijks opmerkelijke resultaten. Dit was niet zo vreemd. Slechts een gering percentage van de bemanningen slaagde er namelijk in het opgedragen doelwit positief te identificeren.<sup>ix</sup> Dat de aanvallen nauwelijks effect sorteerden, kwam in de zomer van 1941 pijnlijk aan het licht, toen het zogenoemde Butt-rapport werd geopenbaard. Daaruit bleek dat slechts een zeer klein percentage vliegtuigbemanningen zijn bommen in de directe omgeving van het doel wist af te werpen.<sup>x</sup> In februari 1942 wijzigde de RAF daarom haar tactiek. Voortaan waren de Britse nachtaanvallen ook in formele zin primair gericht op het ondermijnen van “*the morale of the enemy civil population and in particular, of the industrial workers*”, door het vernietigen van zoveel mogelijk stedelijke gebieden.<sup>xi</sup> De verandering van de strategie viel vrijwel samen met de aanstelling van Arthur Harris als nieuwe commandant van de Britse bommenwerpervloot. Hij koesterde een ongebreideld geloof in het bombarderen van stedelijke gebieden, omdat daarmee – zo dacht hij - het moreel van de bevolking kon worden ondermijnd. Hij geloofde zelfs dat alleen door strategische bombardementen Duitsland op de knieën kon worden gedwongen.<sup>xii</sup>

Ondertussen stuurde de RAF 's nachts steeds meer vliegtuigen richting Duitsland. In de nacht van 30 op 31 mei 1942 stond de eerste *thousand bomber raid* naar Keulen op de agenda. Dit klonk makkelijker dan het was. De RAF moest alle gevechtssklare bemanningen, ook alle



stichting  
ERFGOED LUCHTOORLOG  
NEDERLAND

reserves en zelfs crews die nog niet eens hun training geheel hadden voltooid, inzetten om daadwerkelijk duizend vliegtuigen te kunnen uitsturen. Toch waren de resultaten van de raid bevredigend. Een derde van de stad liep beschadigingen op. Na nog twee millenniumraids naar Essen (begin juni) en Bremen (eind juni), werden de grootschalige bombardementen voorlopig opgeschort omdat zij een té zware wissel trokken. De rest van 1942 en het begin van 1943 stonden voor de RAF grotendeels in het teken van de vergroting van de slagkracht. In februari 1943 was het aantal bommenwerpereenheden (squadrons) gegroeid naar 62, bijna twee keer zo veel als de 33 waarmee het de oorlog was begonnen.<sup>xiii</sup> Steeds meer eenheden kregen nu ook de beschikking over zware viermotorige bommenwerpers als de Stirling, Halifax en de Lancaster.<sup>xiv</sup> Ook de tweemotorige, vrijwel geheel houten, Mosquito gold als een belangrijke materiële versterking. Voor het bemannen van deze grotere en ook meer complexe vliegtuigen was steeds meer en beter opgeleid personeel nodig. Naarmate de oorlog voortschreed ging de training van de oorlogsvliegers steeds langer in beslag nemen. Het verlies van een vliegtuig was daarom niet in materieel opzicht kostbaar, maar vooral ook in personeel opzicht. Oorlogsvliegers waren vanwege hun lange en intensieve opleidingstijd immers ‘dure’ militairen.

### **Rol Nederland in *Reichsverteidigung***

Al in de zomer van 1940 begon de *Luftwaffe* – hoewel het op dat moment nog volop in het offensief was – al met het opzetten van een geïntegreerd luchtverdedigingsnetwerk. Dit ging bestaan uit een groot aantal radarstations, (nacht)jagers en luchtdoelkanonnen. De leiding van de *Luftwaffe* was zich van meet af aan bewust dat Nederland hierbij een belangrijke geografische positie innam. De ligging tussen het Derde Rijk en de Britse eilanden was vanaf eind 1940 van grote strategische betekenis. Het Nederlandse luchtruim vormde immers het *Vorfeld* waar de geallieerde vliegtuigen – zowel overdag als ’s nachts zo veel mogelijk moesten worden opgevangen. Vooral bij het opzetten van de zogenaamde *Nachtjagd*-organisatie speelde ons land een sleutelrol. Onder leiding van *General der Flieger* Josef Kammhuber kwam een eerste geïntegreerde luchtverdedigingsstelsel tot stand, de zogenaamde *Helle Nachtjagd*:



stichting  
ERFGOED LUCHTOORLOG  
NEDERLAND

een keten van zoeklichten waarbinnen nachtjagers patrouilleerden. Zodra een vijandelijk toestel in een luchtbundel ‘gevangen’ zat, kon deze worden aangevallen. Heel effectief was *Helle Nachtjagd* echter niet. De Duitsers zetten daarom al hun kaarten op het opzetten een keten van radarstations – het zogenaamde *Himmelbett*-systeem - die de nachtjagers naar een doel konden leiden. Veel van deze nachtjagers opereerden in de eerste oorlogsjaren vanaf Nederlandse vliegvelden: Leeuwarden, Twente, Deelen, Venlo, Bergen en Gilze-Rijen. Naderhand kregen de toestellen ook radar aan boord, het zogenaamde *Lichtenstein*-Gerät, waardoor hun onderschepingscapaciteit nog verder toenam. Het testen van deze boordradar vond plaats op Leeuwarden door een bekende nachtjager-aas, *Oberleutnant* Ludwig Becker, die in eigen gelederen ook wel bekend stond als *der Nachtjagdprofessor*.

Door de zware verliezen die de nachtjagers de RAF toebrachten, zaten ook de Britten niet stil. Er ontstond een moordende technologiewedloop. Een van de Britse tegenmaatregelen was bijvoorbeeld de introductie van *Window* in juli 1943. Dit was de benaming van aluminium strookjes die bij miljoenen in bundels werden afgeworpen om de radar te ontregelen. De Luftwaffe reageerde hierop onder meer door de met radar uitgeruste nachtjagers zelfstandig in de Britse bomberstream te laten meeliften (*Freie Nachtjagd*). Vanaf 1944 kwam de Duitse nachtpacht steeds meer onder druk te staan. Geallieerde Mosquito-nachtjagers stroopten het Europese luchtruim af om met hun *Serrate*-apparaat Duitse nachtjagers op te sporen. Zo werden de Duitse nachtjagers van aanvaller tot prooi gedegradeerd. Ook de continue storingsaanvallen op de Duitse vliegvelden zorgden voor een een steeds meer haperende luchtverdediging. Het gevolg van dit alles was dat vanaf de tweede helft van 1944 nauwelijks nog nachtjagers op Nederlandse bodem gestationeerd waren.

Ook overdag speelde het Nederlandse luchtruim een belangrijke rol in de luchtverdediging. In eerste instantie hadden de eenmotorige dag jagers vooral tot taak om de scheepskonvoeien voor de kust te beschermen (zie hieronder). Een opvallende operatie vond plaats op 12 februari 1942. De Duitse jachtvliegtuigen beschermden, onder meer vanaf Nederlandse vliegvelden, op deze dag





stichting  
ERFGOED LUCHTOORLOG  
NEDERLAND

de slagschepen *Scharnhorst* en *Gneisenau* en de zware kruiser *Prinz Eugen* uit de Franse havenplaats Brest naar Noord-Duitsland. Na dit huzarenstukje, waarbij de geallieerden flink gezichtsverlies leden, namen de geallieerde luchtactiviteiten boven Nederland van maand tot maand toe. Het ging daarbij om jachtvliegtuigen die gewapende verkenningen uitvoerden in het Nederlandse luchtruim, maar ook om lichte bommenwerpers die vliegvelden, fabrieken en andere militaire installaties met bommen bestookten. Op 6 december 1942 bijvoorbeeld, vlogen meer dan negentig Bostons, Ventura's en Mosquito's naar Eindhoven om daar de Philips-fabrieken te bestoken. Voor deze tot dan toe grootste dag aanval van de RAF op een doel in Nederland, moest een hoge tol worden betaald: 14 bommenwerpers stortten neer en 53 keerden met schade in Groot-Brittannië terug.<sup>xv</sup> Vanaf deze periode moesten de Duitse jachtvliegtuigen vrijwel dagelijks in het geweer komen, niet alleen tegen jachtvliegtuigen en lichte bommenwerpers van de RAF, maar ook tegen de naar Duitsland vliegende Amerikaanse bommenwerpers. De Nederlandse vliegvelden fungeerden hierbij als voorpost in de *Reichsverteidigung*. Vanaf de herfst van 1943 werd de geallieerde druk echter zo groot dat de Duitse jachtvliegtuigen steeds verder oostwaarts werden gestioneerd. Illustratief hiervoor was het lot van Schiphol. Ondanks dat deze basis over zeer goede faciliteiten beschikte en een belangrijke rol speelde bij de *Luftwaffe*-operaties, moest het vliegveld na herhaaldelijke bombardementen in november 1943 worden verlaten. Andere Nederlandse vliegvelden wachtte hetzelfde lot. Begin 1945 speelde alleen Twente nog een voorname rol als basis voor jachtvliegtuigen.

### **Luchtstrijd voor de Nederlandse kust**

Vanaf 1940 probeerde Groot-Brittannië ook alles in het werk te stellen om nazi-Duitsland economisch in de wielen te rijden. Dit gebeurde onder meer door Duitse scheepskonvoeien die ijzererts vanuit Scandinavië naar het Ruhrgebied vervoerden te bestoken en halt toe te roepen én door het droppen van zeemijnen in de Noord- en Oostzee. Bij het bestoken van de kustscheepvaart kon de RAF aanvankelijk echter nauwelijks een vuist maken. Er waren hiervoor aanvankelijk vrijwel uitsluitend lichtbepapende en vrij langzame Beauforts, Blenheims en Hudsons beschikbaar. De spectaculaire aanvallen die zij op masthoogte



stichting  
ERFGOED LUCHTOORLOG  
NEDERLAND

uitvoerden resulteerden echter vooral in zware eigen verliezen. Pas vanaf het voorjaar van 1943 konden geleidelijk meer successen worden geboekt. Speciale met raketten en torpedo's bewapende Beaufighters stroopten voortaan in grote formaties de kustgebieden af op zoek naar vijandelijke scheepvaart. In totaal brachten vliegtuigen van de RAF tijdens de oorlogsjaren meer dan 350 schepen (met in totaal een half miljoen ton aan vrachtruimte) tot zinken op de Noordzee. Belangrijker nog was dat door het continue luchtgevaar de kustscheepvaart aan het einde van de oorlog vrijwel was lamgelegd, waardoor de Duitse industrie nauwelijks nog grondstoffen uit Scandinavië kreeg aangevoerd.<sup>xvi</sup> De prijs was echter hoog: ruim 850 vliegtuigen keerden niet terug van anti-scheepvaart-operaties. In dit opzicht waren de mijnenlegoperaties een stuk minder kostbaar. Deze leidden tot de ondergang van zo'n 640 Duitse schepen, terwijl het ten koste ging van 'slechts' 450 vliegtuigen.<sup>xvii</sup>

### **Amerikaanse deelname aan de luchtstrijd**

Ondertussen was eind 1941 een geheel nieuwe strategische situatie ontstaan. Tot dan toe stonden Groot-Brittannië en de Gemenebestlanden alleen in de strijd tegen Nazi-Duitsland. Kort na de Japanse aanval op Pearl Harbor veranderde dit radicaal. Op 11 december 1941 verklaarde namelijk ook Hitler de oorlog aan de Verenigde Staten. Het gevolg was dat nu ook de Amerikaanse legerluchtmacht, de *United States Army Air Forces* (USAAF), vanaf de zomer van 1942 ging deelnemen aan de luchtstrijd boven West-Europa. De USAAF beschikte met de B-17 en B-24 over zwaarbewapende, grote viermotorige bommenwerpers. Omdat deze bommenwerpers – die over tienkoppige bemanningen beschikten – zwaar bewapend waren, was de leiding van de USAAF ervan overtuigd dat de Amerikaanse toestellen wel overdag naar Duitsland konden vliegen zonder daarbij zware verliezen te lijden. De USAAF kwam van een koude kermis thuis. Spoedig wisten de Duitse jachtvliegers de kwetsbare plekken in de bommenwerperformaties te vinden waardoor zij – weliswaar ten koste van forse eigen verliezen – vele overwinningen konden behalen. Illustratief voor de zware verliezen waren de aanvallen op Schweinfurt en Regensburg op 17 augustus en 14 oktober 1943. Beide missies gingen gepaard met zeer zware verliezen. 14 oktober 1943 ging bij de Amerikanen de boeken



stichting  
ERFGOED LUCHTOORLOG  
NEDERLAND

in als *Black Thursday*. Alleen al op deze dag verloor de USAAF namelijk zestig B-17's boven het Europese vasteland, terwijl vijf toestellen in Groot-Brittannië verongelukten en er twaalf moesten worden afgeschreven vanwege gevechtsschade. Dit alles had tot gevolg dat bijna 600 bemanningsleden niet terugkeerden naar hun thuisbasis, terwijl B-17's die wel wisten terug te keren in Engeland nog eens vijf doden en veertig gewonden aan boord hadden.<sup>xviii</sup>

Hoewel de USAAF als gevolg van deze zware verliezen even de voet van het gaspedaal haalde, bleef zij doorgaan met het overdag bombarderen van industriële doelen in Duitsland. Uiteindelijk zorgde de invoering van een escortejager, de P-51 Mustang, voor de ommekeer. De Mustang was als eerste geallieerde eenmotorige jachtvliegtuig met extra brandstoftanks in staat bommenwerpers tijdens hun hele missie te escorteren, zelfs tot voorbij Berlijn. Bovendien was het toestel grotendeels superieur aan Duitse jachtvliegtuigen. In maart 1944 was de Mustang reeds in zo grote aantallen op het westelijk front actief, dat het luchtoverwicht van de Luftwaffe in rap tempo afnam. Bij de bombardementen op Duitsland was toen inmiddels sprake van nauwe afstemming met de RAF. Al in januari 1943 was in Casablanca door de Britse premier Winston Churchill en de Amerikaanse president Theodore Roosevelt besloten tot een gecombineerd strategisch luchtoffensief waarbij de B-17's en B-24's van de USAAF overdag en de Lancasters, Stirlings, Halifaxes en Mosquitos van de RAF 's nachts zoveel mogelijk dezelfde doelen zouden aanvallen. Centraal in deze zogenoemde *Pointblank Directive* stond het verwerven van het luchtoverwicht boven Duitsland door de destructie van bepaalde luchtvaart gerelateerde industrieën. Aanvankelijk stonden daarbij de vliegtuigfabrieken het hoogst op de doelenlijst. Vanaf de zomer van 1943 kreeg het stilleggen van de kogellagerproductie prioriteit. Aan het eind van de oorlog lag de nadruk veel meer op het lamleggen van de olieproductie. De RAF hield tegelijkertijd echter wel de vrijheid door te gaan met het aanvallen van grote steden in het kader van *moral bombing*.

## Kerende krijgskansen



stichting  
ERFGOED LUCHTOORLOG  
NEDERLAND

Na meer dan drie jaar oorlog was de RAF begin 1943 voldoende sterk geworden om het langverwachte ‘hoofdoffensief’ tegen Duitsland te beginnen. Dit zou ruim een jaar in beslag nemen en was hoofdzakelijk gericht tegen achtereenvolgens het Ruhrgebied (voorjaar-zomer 1943), Hamburg (zomer 1943) en Berlijn (herfst 1943-voorjaar 1944). Op een paar uitzonderingen na, zoals de gedurfde precisieaanvallen met speciale ‘stuiterbommen’ op enkele stuwdammen in het Ruhrgebied in mei 1943, legden de Britse bommenwerpers zich nu volledig toe op het vernietigen van stedelijke gebieden. De bombardementen op de *Happy Valley* – zoals het sterk verdedigde Ruhrgebied cynisch bekend stond bij de bemanningen – begonnen in maart 1943 en duurden tot medio juli van dat jaar. Van de ruim veertig grote raids in deze periode, ging bijna twee derde naar industriesteden als Essen, Dortmund of Oberhausen. In totaal werd in deze vijf maanden meer dan 58.000 ton aan bommen gedropt. Hoewel de missies naar het Ruhrgebied relatief kort waren, gingen zij gepaard met forse verliezen, omdat de route grotendeels over zwaar verdedigd gebied liep. Het tweede offensief, tussen 24 en 30 juli 1943, was gericht tegen Hamburg. Vanaf november 1943 besloot Harris dat de tijd was aangebroken om Berlijn zelf ‘aan te pakken’. De Duitse hoofdstad vormde een van de zwaarst verdedigde bolwerken van het Duitse rijk, waarvoor bovendien honderden kilometers boven vijandelijk gebied moest worden gevlogen. In de herfst en winter van 1943 op 1944 werden zestien grote aanvallen uitgevoerd. Vanuit Brits perspectief waren deze slechts beperkt succesvol. Doordat de stad zich over een groot oppervlakte uitstreekte en ruim was opgezet, gelukte het de Britse bommenwerpers niet, zoals in Hamburg, een vuurstorm tot stand te brengen. De RAF zelf daarentegen, leed verhoudingsgewijs zeer zware verliezen. De overlevingskans was gemiddeld zo’n 25 vluchten, terwijl iedere vlieger van een bommenwerper er 30 moest maken voordat hij op rust werd geplaatst. Bij de USAAF was de situatie, zoals we hiervoor hebben gezien, niet anders.

### ***D-Day en daarna***

De zware geallieerde bommenwerpers leverden in het voorjaar van 1944 een bijdrage aan de voorbereidingen voor de landingen in Normandië door het aanvallen van tientallen Franse en



stichting  
ERFGOED LUCHTOORLOG  
NEDERLAND

Belgische spoorwegknooppunten. Ook tijdens de landingen op 6 juni en de opmars over het continent in de volgende maanden speelden de geallieerde luchtmachtkrachten een voorname rol. Jachtvliegtuigen verleenden als vliegende artillerie luchtsteun aan de vechtende troepen op de grond. Britse Spitfires en Typhoons en Amerikaanse Mustangs, Thunderbolts en Lightnings fungeerden veelvuldig als breekijzer voor de infanterie en beschoten militaire doelen in het vijandelijke achterland. In eerste instantie opereerden de geallieerde jachtbommenwerpers en jachtvliegtuigen nog vanaf hun Britse bases, maar direct nadat een bruggenhoofd in Normandië was gevestigd, begonnen genietroepen met het aanleggen van vlieg strips.<sup>xix</sup> Nadat de geallieerden begin augustus uit het Normandische bruggenhoofd konden breken, boekten zij snel terreinwinst. Op 25 augustus capituleerde het Duitse garnizoen in Parijs en op 3 september viel Brussel in geallieerde handen. Enkele dagen later bereikten de eerste geallieerde grondtroepen Nederlands grondgebied. Het aantal bombardementen en beschietingen nam nu hand over hand toe. Zo vonden op 15 augustus en 3 september enkele zeer zware aanvallen door zware bommenwerpers plaats, waarbij *Luftwaffe*-vliegvelden in Nederland het doelwit waren.

Om snel te kunnen doorstoten naar Duitsland, ging reeds twee weken later, op 17 september, operatie *Market Garden* van start, waarvoor onder meer een luchtlandingsoperatie bij Arnhem, Nijmegen en Eindhoven plaatsvond. De operatie liep echter uit op een mislukking, mede doordat de Britse luchtlandingsdivisie wegens een gebrek aan transportvliegtuigen niet in één keer naar het inzetgebied kon worden getransporteerd én doordat de landingszones zich op (te) grote afstand van de brug bij Arnhem bevonden. Met het mislukken van *Market Garden* vervloog ook de hoop op een snelle doorbraak naar Duitsland. Eisenhower gaf nu opdracht om zo snel mogelijk de belangrijke Antwerpse haven in gebruik te nemen. Daarvoor moesten wel de Duitsers van beide Scheldeoevers worden verjaagd. Hiervoor bombardeerden bommenwerpers van de RAF in oktober de dijken van Walcheren op vijf plaatsen kapot, waardoor het onder water kwam te staan. De geallieerden hoopten op deze manier het sterk gefortificeerde schiereiland gemakkelijker te kunnen bevrijden. Begin november was zowel de zuid- als noordoever in geallieerde handen, waarna de haven in gebruik kon worden genomen. Het was



stichting  
ERFgoed LUCHTOORLOG  
NEDERLAND

voorlopig het laatste geallieerde succes. De opmars viel met het invallen van de winter stil waardoor Nederland verdeeld was in een bevrijd gedeelte onder de grote rivieren en een nog bezet gedeelte ten noorden daarvan. Veel Britse jachtvliegtuigen en bommenwerpers – Spitfires, Typhoons en Tempests – vonden onderdak op haastig gerepareerde Nederlandse vliegvelden en nieuw aangelegde vlieg strips in Noord-Brabant en Gelderland.

### *Vergeltungswaffen*

Terwijl de geallieerde strijdkrachten op het continent in een felle strijd verwickeld waren, lag ondertussen Groot-Brittannië en vooral hoofdstad Londen onder vuur van de zogenoemde *Vergeltungswaffen*. Op 13 juni 1944 was vanuit het Nauw van Calais de eerste V-1, een vliegende bom met straalmotor, gericht op Brits grondgebied afgeschoten. Aan het einde van de maand waren er al tweeduizend op Londen en omgeving neergekomen. Pas aan het eind van de zomer van 1944 week het grootste gevaar toen Noord-Frankrijk in geallieerde handen viel en Londen buiten het bereik van de afvuurinstallaties kwam te liggen. De Duitsers verplaatsten toen echter de afvuurstellingen naar het oosten van Nederland om vandaaruit Antwerpen te gaan bestoken.<sup>xx</sup> Rond deze tijd diende zich met de V-2 nog een tweede geheim wapen aan. Tussen september 1944 en maart 1945 vuurden Duitse eenheden meer dan drieduizend van deze ballistische raketten af op vooral Londen en Antwerpen. Doordat de V-2's een zeer hoge snelheid ontwikkelden en ook door de stratosfeer vlogen kon er in de lucht niets tegen worden uitgericht. Veel van deze V-2's werden afgeschoten vanuit de omgeving van Den Haag. De RAF vloog talloze patrouillemissies boven West-Nederland op zoek naar mogelijke opslag- en lanceerplaatsen. Deze waren veelal in de bebouwde kom gelegen, waardoor bij aanvallen door jachtbommenwerpers meer dan eens burgerslachtoffers waren te betreuren. Bovendien vielen de resultaten van dit soort acties tegen. De RAF-leiding besloot daarom begin 1945 tevens middelzware bommenwerpers in te zetten. Op 3 maart vlogen ruim 55 Mitchells en Bostons naar Den Haag. De aanval liep vanwege een foutieve planning uit op een tragedie; een groot deel van de wijk Bezuidenhout werd in de as gelegd en meer dan vijfhonderd burgers kwamen om het leven. Uiteindelijk week het V-2-gevaar pas echt door de eind maart 1945 weer op gang



stichting  
ERFGOED LUCHTOORLOG  
NEDERLAND

gekomen geallieerde opmars, die de Duitse raketeenheden dwong zich terug te trekken naar Duitsland.<sup>xxi</sup>

### **Slotmaanden**

Ondertussen was in de herfst van 1944 het strategische luchtoffensief van de geallieerden opnieuw op stoom gekomen. Vooral steden in het Ruhrgebied waren nu weer het doelwit. Zowel de USAAF als de RAF stuurden tijdens de eindfase van de oorlog met gemak meer dan duizend bommenwerpers op pad. Gigantische verwoestingen en grote aantallen burgerslachtoffers waren het gevolg. Vrijwel geen enkele Duitse stad van enige betekenis bleef ongeschonden. Illustratief voor de ravage die de geallieerde bommenwerpers, in de laatste oorlogsfase aanrichtten, was de dramatische Britse aanval op Dresden in de nacht van 13 op 14 februari 1945. Dit nachtelijke bombardement, waarbij een vuurzee ontstond, kostte aan naar schatting veertigduizend mensen het leven. Tevens ging het historische centrum van de stad volledig in vlammen op. De strategische bombardementen zorgden, kortom, voor groot leed onder de Duitse bevolking, dat echter tot het laatst toe strijdbaar bleef. Harris' verwachting dat het moreel van de Duitse burgers door de bombardementen zou kunnen worden gebroken kwam dus nimmer uit. Uiteindelijk verordonneerde Churchill pas in maart 1945 dat het *area bombing* diende te worden gestaakt. Toen waren inmiddels naar schatting 600.000 burgers omgekomen en 6.000.000 huizen vernietigd.

In de laatste oorlogsweken beten de Duitse legers nog fanatiek van zich af. De *Wehrmacht* begon in december 1944 in de Ardennen zelfs nog totaal onverwacht een fel tegenoffensief, met als inzet de herovering van Antwerpen. De verrassingsaanval dreef de geallieerden aanvankelijk danig in het nauw. Pas aan het einde van die maand keerden de krijgskansen weer in het voordeel van de geallieerden en kon het Duitse offensief definitief worden afgeslagen. Kort daarna waren de geallieerde luchtmachtstrijdkrachten zelf het doelwit. In de vroege morgen van 1 januari 1945 lanceerde de *Luftwaffe* namelijk operatie *Bodenplatte*, een alles-of-niets-poging om de RAF en de USAAF op de grond te verrassen door de geallieerde bases in België en



stichting  
ERFGOED LUCHTOORLOG  
NEDERLAND

Nederland aan te vallen. Hoewel de geallieerden behoorlijk wat materieel verloren, waren de repercussies voor de reeds danig verzwakte *Luftwaffe* veel ernstiger: tientallen Duitse vliegtuigen werden neergeschoten, voor een deel door de eigen Flak die vooraf niet was geïnformeerd over de op handen zijnde massale luchtaanvallen. Na *Bodenplatte* hoefde daardoor met de *Luftwaffe* nauwelijks nog rekening te worden gehouden. Vanaf maart 1945 werd onder meer ondersteuning geleverd bij het oversteken door Britse, Amerikaanse en Canadese troepen van de Rijn. Dit ging gepaard met een luchtlandingsoperatie, operatie *Varsity*. Nadat uiteindelijk een doorbraak was geforceerd, verliep de opmars vlot. In de laatste oorlogsweken trokken de geallieerde troepen diep Duitsland in. Op 8 mei 1945 werd de strijd in Europa gestaakt. De laatste oorlogsdagen boden de geallieerde bommenwerpers nog de helpende hand aan de hongerende bevolking in het nog bezette West-Nederland. Op 29 april gooiden Britse bommenwerpers voedsel uit boven renbaan Duindigt en vliegveld Ypenburg bij Den Haag, vliegveld Waalhaven bij Rotterdam en vliegveld Valkenburg bij Leiden. Het markeerde het begin van de hulpoperaties *Manna* (van de Britten) en *Chowhound* (van de Amerikanen). Ook over land reden transporten met voedsel en andere voorraden naar het westen. De laatste voedselvluchten vonden op 8 mei 1945 plaats. De RAF had toen 7.142,716 ton aan etenswaren afgeworpen, de Amerikaanse Luchtmacht 3.770,143 ton.

### **Tot besluit**

Doordat Nederland tussen Duitsland en Groot-Brittannië in ligt was ons luchtruim tijdens de oorlogsjaren het toneel van een intensieve luchtoorlog. De *Luftwaffe* gebruikte de Nederlandse vliegvelden vooral als springplank voor de offensieve operaties richting Engeland en voor de opvang – voor de eigen landsgrenzen – van geallieerde vliegtuigen. De RAF en USAAF gebruikten op hun beurt het Nederlandse luchtruim vaak omdat hun doelen in Duitsland te bereiken. Het gevolg van dit alles was dat boven de hoofden van de Nederlandse burgers de hele oorlog door sprake was van bovengemiddelde luchtactiviteit in vergelijking met veel andere West-Europese landen. Nederland bevond zich, kort gezegd, tussen 1940 en 1945 in het oog van de storm als het gaat om de luchtoorlog. Duizenden vliegtuigcrashes waren het gevolg,





stichting  
ERFGOED LUCHTOORLOG  
NEDERLAND

waarbij een groot aantal oorlogsvliegers sneuvelde of gewond raakte. Ook op de grond bleef de luchtoorlog niet zonder gevolgen. Af en toe vielen geallieerde vliegtuigen doelen in Nederland zelf aan. Daarbij vielen honderden doden.

### **Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie in samenwerking met leden van Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945:**

**Erwin van Loo**

**Hans Nauta**

**Lili Pasteur**

---

<sup>i</sup> Lutgert en De Winter, 'De Luftwaffe en Nederland', 450 e.v.

<sup>ii</sup> Middlebrook en Everitt, *The Bomber Command War Diaries*, 19-30 en Rees, *Lie in the Dark and Listen*, 35.

<sup>iii</sup> Foot, *Holland at war against Hitler*, 14. Op 23 mei 1939 noteerde Hitler in een memorandum aan zijn chefs van staven, dat Nederlandse en Belgische vliegvelden moesten worden bezet met gewapende macht. Neutraliteitsverklaringen moesten worden genegeerd. Als Groot-Brittannië poogde tussenbeide te komen in de Poolse oorlog, dan moesten Nederland bliksemsnel worden bezet.

<sup>iv</sup> Overy, *The Battle*, 43; Peden, *Arms, Economics and British Strategy*, 172 en Sterling, *Military Communications*, 470-473.

<sup>v</sup> Buckley, *Air Power in the Age of Total War*, 130-131.

<sup>vi</sup> Bishop, *Bomber Boys*, 24 en Stahl, *Kampfflieger zwischen Eismeer und Sahara*, 67.

<sup>vii</sup> Bishop, *Bomber Boys*, 31.

<sup>viii</sup> MacMillan, *The Royal Air Force*, 98-100. Al in maart 1940 voerden Britse toestellen een bombardement uit op een steunpunt voor watervliegtuigen op het eiland Sylt. In mei 1940 bombardeerden RAF-vliegtuigen voor het eerst doelen in Duitsland zelf.

<sup>ix</sup> Taylor en Moyes, *Pictorial History of the RAF*, 49.

<sup>x</sup> Calder, *The People's War*, 229-230 en Keegan, *The Second World War*, 420.

<sup>xi</sup> Lynn, *Battle*, 258.



stichting  
ERFGOED LUCHTOORLOG  
NEDERLAND

---

<sup>xii</sup> Davis Biddle, *Rhetoric and Reality in Air Warfare*, 197-201.

<sup>xiii</sup> Peden, *Arms, Economics and British Strategy*, 170-171.

<sup>xiv</sup> De viermotorige bommenwerpers vervingen uiteraard ook de verouderde Wellingtons, Hampdens en Manchesters in de bestaande squadrons.

<sup>xv</sup> Korthals Altes, *Luchtgevaar*, 112-118.

<sup>xvi</sup> Goultier, *A Forgotten Offensive*, 317.

<sup>xvii</sup> Idem, 297.

<sup>xviii</sup> Ibidem, 126-129 en Freeman, *The Mighty Eighth; A History*, 78.

<sup>xix</sup> Zij deden dit met behulp van zogenaamde *Airfield Construction Wings* (ACW's) van de RAF.

<sup>xx</sup> R. Beaumont, 'Defence Against the Flying Bomb' in: *The Putnam Aeronautical Review*, issue number 6 (juni 1990), Londen 1990, 75-82.

<sup>xxi</sup> 2 Group R.A.F., 410-411; Korthals Altes, *Luchtgevaar*, 302-303; 'De v-Wapens' in: *'40-'45 Toen & Nu*, nr. 6, 1-41 en Simpson, *Spitfire Dive-Bombers Versus the V2*, 167-181.