

Vliegveld Hilversum 50 jaar

Een jubileum dat niet gevierd werd

KEES VAN AGGELEN

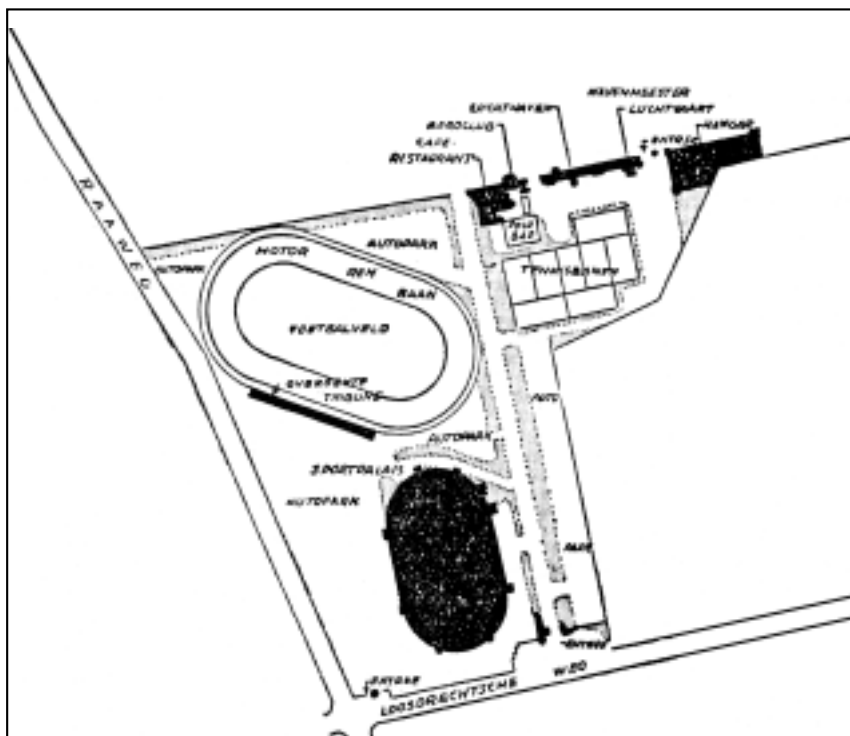
In 1989 was het vijftig jaar geleden dat de aanleg van het vliegveld Hilversum klaar kwam. Een openingsfeest ging in 1939 wegens de mobilisatie niet door. Mogelijk dat daardoor ook een jubileum in 1989 vergeten werd. Overigens werd in 1973 op bescheiden wijze gevierd dat het vliegveld 25 jaar in gebruik was voor de sportvliegerij. In dit artikel laat Kees van Aggelen zien, dat de plannen en feitelijke aanleg al in het begin van de dertiger jaren gestalte kregen.

Sport- en vliegcentrum

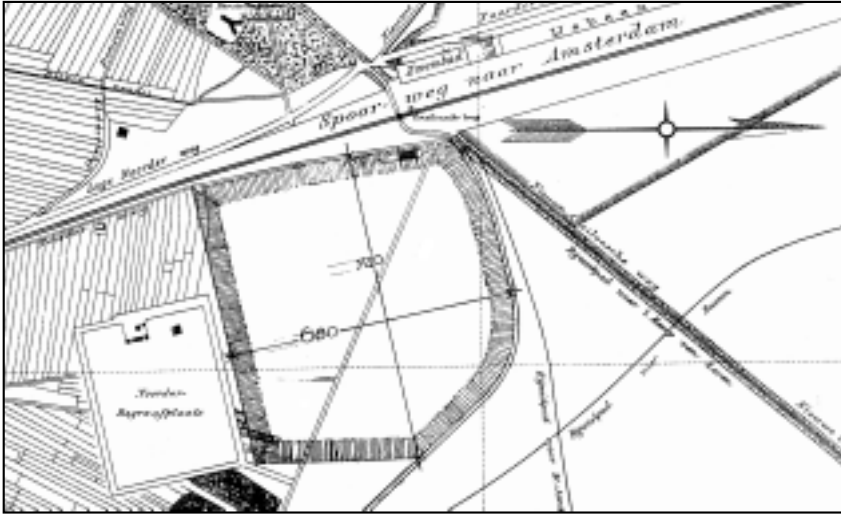
In januari 1934 ontstonden er plannen tot het oprichten van een sport- en vliegcentrum in Hilversum. Hier- toe was de NV Sportpark en Vliegveld 't Gooi' opge- richt.

Men had het plan om aan de Loosdrechtseweg/Raa- weg aan te leggen: een sportpaleis met wielerved, tennisbanen, cricketkooien, een motor-racebaan, een voetbalveld, een polobad, twee café-restaurants, ver- schillende clublokalen, servicestations, stallingen voor auto's, fietsen, enz. Bovendien zou ten noorden van dit complex een vliegveld worden aangelegd.

Men heeft getracht de gemeente Hilversum over te ha- len in zee te gaan met dit zeer grootschalige project. De directeur van Publieke Werken adviseerde het College van B & W om te antwoorden: *Vindt geen termen de tot- standkoming der plannen te bevorderen.* Geen wonder dat de gemeente Hilversum niet erg happig was. De ge- raamde kosten bedroegen f 1.500.000.



Het ambitieuze plan voor de aanleg van een sportcentrum annex vliegveld aan de Loosdrechtseweg, dat niet verwezenlijkt werd.



Ook een plan voor de aanleg van een vliegveld bij de Noorderbegraafplaats ging niet door.

Gooisch Vliegveld Actie Comité

Deze groep richtte op 8 maart 1934 een verzoek aan B & W van Hilversum tot het verkrijgen van een vliegveld 'ter beoefening van de Sportvliegerij'. Het Dagelijks Bestuur: A.L. van Beusekom (voorzitter), P. Verschuyf (secretaris) en K. de Geus van den Heuvel (lid) had al een terrein op het oog: ten noorden van de Noorderbegraafplaats, grenzend aan de Crailloosche brug. Ondanks de in onze oren wat negatief klinkende naam, kreeg men vanuit de gemeente alle steun en medewerking. Zeker toen vanuit het GVAC de suggestie gedaan werd om de terreinen in "werkverschaffing" te egaliseren. Helaas (of gelukkig?) weigerde het bestuur van het Gooisch Natuurreservaat om 7 ha grond in huur af te staan. Door deze beslissing moest men op zoek naar andere terreinen.

Andere mogelijkheden

Al in maart 1934 ging het Gooisch Vliegveld (Actie) Comité op zoek naar alternatieve locaties. Met de heer Insinger werden onderhandelingen gevoerd om het vliegveld op het landgoed "Einde Gooi" aan te leggen. Hiertoe had Insinger een strook van 1000 bij 500 meter in gedachten. Daar de breedte echter minimaal 700 meter moest zijn, gingen die plannen niet door. Ook het plan voor een (eenvoudig) vliegveld nabij de Raaweg/Loosdrechtseweg kwam weer op tafel. Nu wel weer met steun van B & W. Maar nu gooide de minister van Waterstaat roet in het eten. Hij weigerde het ter-

rein aan te wijzen als luchtvaartterrein in den zin van de Luchtvaartwet.

Noodweg

Weer een andere mogelijkheid was het gebied tussen de Noodweg en de Egelshoek. Na onderhandelingen met de eigenaar, de N.H. Kerk te Naarden, kon men 45 ha grond huren. De aanleg van een vliegveld aldaar zou in werkverschaffing worden uitgevoerd. Er was een krediet van f65.000 voor uitgetrokken. Over het uurloon van de te werk gestelde werklozen is nog uitgebreid gediscussieerd. Uiteindelijk bepaalde de minister op 6 januari 1937 dat het uurloon fo,38 zou worden.

Bezwaren tegen de plannen kwamen er ook. De Vereniging tot het oprichten van arbeidskolonies voor tbc-lijdende in Nederland, bij monde van door J.A. van Zutphen, kwam met medische argumenten tegen de aanleg. Raadslid D. Lammes kwam met sociale argumenten tegen de aanleg. Hij vond het uurloon, dat in werkelijkheid nog lager uitviel, schandalig laag. Ondanks de bezwaren ging op 22 februari 1938 toch de eerste spade in de grond. Dit werd gedaan door Burgemeester J.M.J.H. Lambooy van Hilversum, oud-minister van Oorlog en Marine.

Tegenslag

Door samenloop van omstandigheden was er bij de aanleg van het vliegveld nogal wat tegenslag. Door de



De aanleg van Vliegveld Hilversum in de Crisistijd vond plaats in het kader van de werkverschaffing.

invoering van de z.g. “verkorte tewerkstelling” moest men eerder wisselen van werkploeg, juist wanneer men met die oude ploeg was ingewerkt. De maatregel leidde dan ook tot kredietoverschrijding.

Verder had men bij het egaliseren een aantal sloten over het hoofd gezien. Er was meer grond nodig om die sloten te dempen. Na egalisering, ploegen, eggen en rollen werd de grond ingezaaid. De winter van 1938/1939 was echter droog en koud. Het gras had te lijden en de wind verstoof het kaal gebleven terrein.

Het in orde maken van rails en kipkarren kostte meer geld dan was voorzien. De moderne dieseltractoren werden op ‘Anna’s Hoeve’ gebruikt, zodat men het bij de aanleg van het vliegveld moest doen met de verouderde benzinetractoren.

Ook de salariskosten voor een technisch ambtenaar vielen hoger uit. Al met al was dit voor de gemeente Hilversum een tegenvaller van f20.000.

Toen na de zomer van 1939 een Fokker C.5 een proeflanding wilde maken, veroorzaakte dit diepe voren in

het grasveld. (N.B. De Fokker had geen staartwiel, maar een staartslede!)

Stichting Vliegveld 't Gooi

Op 3 februari 1938 werd deze stichting notarieel opgericht. De Raad van Beheer vergaderde in Grand Hotel Gooiland. Burgemeester Lambooy was ere-voorzitter.

De stichting hield zich bezig met de bouw en exploitatie van clubgebouw, kantoor en hangar. Ook benoemde men de heer Van Marken tot eerste (ongesalarieerde!) havenmeester. Op 27 mei 1939 werd door de burgemeester een gedenksteen in de vestibule geplaatst.

De werkzaamheden werden op 19 augustus beëindigd. Op 30 september 1939 zou het vliegveld geopend worden. Men dacht aan een vliegfeest van twee dagen. Medewerking zou men krijgen van de NLS (Nationale Luchtvaart School), Fokker, Koolhoven en militaire “eskadrilles”. Zover zou het evenwel niet komen.



Een dag voor het uitbreken van de oorlog, 9 mei 1940, ‘capoteerde’ – een vliegers-term voor over de kop slaan – deze Fokker C.5 van de 1e Verkenningsgroep.

Mobilisatie

Op 28 augustus 1939 werd de algemene mobilisatie afgekondigd. De volgende dag werd het vliegveld door defensie in gebruik genomen en vergroot.

Op 31 augustus kwam de 1e Verkenningsgroep (2e Luchtvaart Regiment) naar het vliegveld. Dit was de z.g. “neutraliteitsopstelling”. Van Soesterberg kwamen 7 Fokker C.5 en 5 Koolhoven FK-51-vliegtuigen. Twee maanden later werd het nog drukker op vliegveld Hilversum. Ook van Soesterberg kwamen op 16 oktober 1939 (7) Fokker D.17-vliegtuigen. Deze behoorden tot de Jachtgroep Veldleger / 2e Ja.V.A. (Jachtvliegafdeling). Met deze vliegtuigen werd vanaf eind oktober 1939 ook ’s nachts geoefend.

Andere mobilisatie-oefeningen werden gehouden. Een onderdeel daarvan vormde het verspreid opstellen der vliegtuigen. Met handkracht en behulp van auto’s werden de vliegtuigen versleept naar het bos- en heidegebied ten noorden van het vliegveld. Zij werden zelfs nabij een vennetje (“Zonneheide”) en ten zuidoosten van Zonnestraal tussen de bomen geparkeerd. In november 1939 vertrokken de Fokker D.17-vliegtuigen weer naar Soesterberg. Terwijl op 1 maart 1940 de 1e Verkenningsgroep werd uitgebreid met 2 Fokker C.10-vliegtuigen. De bewaking van het vliegpark was in handen van de 6e Compagnie Bewakings Troepen.

Spionage

Vliegveld Hilversum trok de aandacht van spionnen van “vreemde mogendheden”. De Reichsdeutsche Gemeinschaft was zeer actief. Haar leider Butting had in Voorburg papieren verloren. Over vliegveld Hilversum was genoteerd: bezetting zes vliegtuigen (Jager Modell Focker) en het veld zou pas *fertig* gesteld zijn.

Ook van Italiaanse kant is er op het vliegveld rondgekeurd. Een auto met Italiaans kenteken had in de nacht van 16 op 17 november over het veld gereden. De schildwacht loste twee schoten, echter zonder resultaat. De gemeentepolitie van Hilversum moest dit zaakje onderzoeken. Veel vond men niet. Slechts sporen van autobanden en een verklaring dat de auto met hoge snelheid richting Utrecht was vertrokken.

Meidagen 1940

De situatie was begin mei al zorgelijk en bedreigend. Het landingsterrein was grotendeels versperd met betonnen rioolbuizen. Negen vliegtuigen waren gevechtsgereed en verspreid opgesteld. Munitie was opgeslagen in het bos ten oosten van het vliegveld. Het meeste personeel was gelegerd in de Geraniumschool in Hilversum. Officieren waren in de omgeving van het vliegveld ingekwartierd. In de nacht van 9 op 10 mei werd het personeel om 1.00 uur gewekt. Vanaf 3.00 uur moest het personeel bij het vliegpark aanwezig zijn. De bewakingstroepen moesten om 3.15 uur in

de hoogste graad van strijdvaardigheid verkeren. Deze compagnie was gelegerd in een thee- en kampeerhuis en in een zusterhuis van “Zonnestraal”.

Rond de klok van 4.00 uur werd het vliegveld door Duitse ME-109's aangevallen. Er werd wel degelijk teruggeschoten. Vier vliegtuigen op het veld werden beschadigd. De verspreid opgestelde toestellen werden niet aangevallen. Deze maakten op 10 mei nog wel een “sortie” (vlucht) met als doel Duitse vliegtuigen op het strand van Scheveningen. Deze drie en alle overige vliegwaardige “kisten” vlogen nu naar een ander vliegveld: Middenmeer. Vier achtergebleven, beschadigde vliegtuigen konden niet meer vlieggereed worden gemaakt.

Duitse bezetting

Na de capitulatie werd het vliegveld Hilversum door de Wehrmacht gevorderd. Er volgde een grootschalige uitbreiding. Zo kwamen er gebouwen ten oosten van het veld (thans kazerne landmacht) en in de omgeving van Zonnestraal. Daar werd ook een grote hal gebouwd. Ten noord-westen van het veld verschenen betonnen bunkers. In de bosgebieden ten noordoosten

van het vliegveld werden munitiekuilen aangelegd. Deze licht hellende kuilen konden elk een 1000 kg-bom bevatten. Ondanks deze grootschalige uitbreidingen werd het vliegveld niet door Luftwaffe-eenheden gebruikt. Wel werden er zeer veel BÜ-181B ‘Bestmann’ in elkaar gezet en ingevlogen. Deze (les-) vliegtuigen werden in Amsterdam-Noord door Fokker gebouwd. Per oplegger ging het dan naar vliegveld Hilversum, waar zij werden gemonteerd en vliegwaardig gemaakt.

Bevrijding

Tijdens de nadagen van de oorlog, probeerden de Duitsers gebouwen en materialen onklaar te maken. Na de bevrijding konden de geallieerden het vliegveld evenwel toch nog gebruiken. Op 1 juni 1945 kwam het Engelse hoofdkwartier van het 657 (Army) squadron met Auster AOP.5-vliegtuigen naar het vliegveld. Deze eenheid zorgde voor steun aan het Canadese leger. De Austers bleven echter maar zeer kort. Al op 20 juni 1945 verhuisde de eenheid, over de weg en niet door de lucht, naar Goslar (Duitsland). De laatste geallieerden gebruikten het vliegveld of gebouwen nog tot januari 1946.



Een Tiger Moth van de Nationale Luchtvaart School (NLS) boven Vliegveld Hilversum (rechtsonder), eind jaren '40.



De laatste decennia was het vliegveld vooral in gebruik voor vliegtraining, rondvluchten en reclamevliegerij. Daarnaast is het de thuisbasis van zweefvlieg-, parachutespring- en aeroclubs.

Na-oorlogse wederopbouw

Na de bevrijding werd de oppervlakte van het vliegveld weer teruggebracht tot de vooroorlogse situatie. Immers veel gronden waren gedurende de mobilisatie of tijdens de bezetting gevorderd.

De grasmat werd hersteld door de “Rijksdienst Landbouwherstel”. Het opruimen van opgeblazen bouwwerken nam ruim twee jaar in beslag. Andere Duitse bouwwerken bleven staan en worden thans nog gebruikt, zoals op het terrein van Zonnestraal en de Korporaal Van Oudheusdenkazerne (het voormalige Marine Opleidings Kamp).

Op 10 juli 1948 waren de herstelwerkzaamheden klaar en kon het vliegveld officieel heropend worden. Met zijn eigen vliegtuig, de Stinson Sentinel PH-PBB, kwam Prins Bernhard om de opening te verrichten.

De exploitatie van het vliegveld kwam na de oorlog aanvankelijk in handen van de Nationale Luchtvaart School (NLS). Verschillende aeroclubs en bedrijven vestigden zich op het vliegveld. Eén van de bekendste is wel het luchtreclamebedrijf Skylight, dat al vanaf 1955 van het vliegveld Hilversum gebruik maakt.

Nawoord

Het vliegveld Hilversum stond (en staat) regelmatig in het nieuws. Ooit waren er plannen van de gemeente Hilversum om een gehele nieuwe woonwijk “Egelshoek” aan te leggen.

Uitbreidingsplannen van Hilversum-Zuid en met name Loosdrecht zorgden dat de grens van bebouwing steeds dichterbij het vliegveld kwam te liggen. Om de geluidshinder te beperken, werden vaste banen op het vliegveld uitgezet.

Het beheer door de Stichting Vliegveld Hilversum is door de gemeente Hilversum verlengd tot 1997. Een poging van Ben-Air om via onderhandelingen het beheer over te nemen, strandde echter.

Bronnen

Archieven:

- Archief Gemeente Hilversum, Dossiers 1.855.3 VIII, VIIIA, VIIIB in het Streekarchief voor Gooi- en Vechtstreek.
- Knipselarchief “Gooicollectie”, Bibliotheek 's-Gravelandseweg Hilversum.

Dagbladen en tijdschriften:

- *De Gooi- en Eemlander*: 13-03-1934; 16-03-1934; 22-03-1934; 14-07-1973; 15-12-1975; 08-02-1989.
- *De Arbeid*: 12-04-1938.
- *Roundel*: vol. 6, no. 6 (november 1982).

Overige publicaties:

- De Bruin, R., e.a., *Illusies en incidenten. De militaire luchtvaart en de neutraliteitshandhaving tot 10 mei 1940*, z.p., z.j.
- Molenaar, F.J., *De Luchtverdediging mei 1940*. Den Haag, 1970.
- Gemeente Hilversum: *Verslag over de jaren 1939-1949*.