

**Zeitschrift:** ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift  
**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft  
**Band:** 150 (1984)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Der strategische Überfall am Beispiel Den Haag 10. Mai 1940 : der Fehlschlag der Luftlandeaktion (LLA) aus Den Haag (10.-14.5.1940)  
**Autor:** Engelberts, Derck / Berlincourt. Alain  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-55596>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.02.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Der strategische Überfall am Beispiel Den Haag 10. Mai 1940

Der Fehlschlag der Luftlandeaktion (LLA) auf Den Haag  
(10.–14. 5. 1940)

Lt Derck Engelberts und Alain Berlincourt

Der vorliegende Text beruht zur Hauptsache auf Tagebüchern und Berichten holländischer Einheitskdt, Uof und Sdt, die trotz den Umständen während und kurz nach den Ereignissen ihre Notizen niederschrieben. Hinzu kommen vereinzelt gedruckte Quellen aus Archiven und Literatur.

Obwohl die Ereignisse mehr als 40 Jahre zurückliegen, sind sie angesichts der verkürzten Vorwarnzeiten und der erhöhten Luftmobilität nicht nur von historischem Interesse, sondern von hoher Aktualität. Sie zeigen – einmal mehr –, dass sich beim Angreifer Ungewissheit und Risiko nie völlig beseitigen lassen und dass es einem kampfwilligen Verteidiger auch nur schon bei geringer Vorbereitung, aber tatkräftiger Führung möglich ist, zu Erfolgen zu gelangen. fas

## 1.1. Die deutschen Pläne

Wie in Oslo am 9.4.1940 sollte die Entscheidung innert Stunden herbeigeführt werden. Zu diesem Zwecke wurde ad hoc ein LL-Korps (7. Fl Div<sup>1</sup> und 22. LL Inf Div), insgesamt ungefähr 18 000 Mann, gebildet und Generallt Kurt Student unterstellt. Der Auftrag lautete: «Inbesitznahme der Brücken bei Moerdijk, Dordrecht und Rotterdam (für die 18. Armee, die mit Schwerpunkt südlich des Stromgebiets vorgeht), gleichzeitig Besetzung der Hauptstadt Den Haag und damit Ausschaltung der feindlichen Führung.»

Mit andern Worten war vorgesehen, ins Herz des niederländischen Verteidigungsdispositivs, der «Festung Holland», vorzustossen, niederländische Kräfte zu binden und binnen kurzer Zeit jeglichen Widerstand zu brechen, wozu die zweite Aktion, die «Sicherung» der Königin und die Ausschaltung der Regierung und Heerführung in den ersten Stunden entscheidend sein sollte. Geplant war somit ein **strategischer Überfall auf Den Haag**.

Aufgrund des Erfolgs von Oslo – Zusammenbruch Norwegens innert weniger Stunden<sup>2</sup> – wurde ein ähnliches Vorgehen geplant, denn folgende Voraussetzungen schienen erfüllt:

- Konzentration der Führungsorgane auf kleinstem Raum (5–10 km<sup>2</sup>);
- mehrere Flugplätze am Stadtrand und in der Umgebung von Den Haag<sup>3</sup>;
- Kriegsbild der niederländischen mi-

litärischen Führung ähnlich den Vorstellungen französischer Stellen, d.h. im 1. Weltkrieg stecken geblieben, «Maginot-Denken», dem die Idee der «Festung Holland» mit der «Grebbe-Linie» und der dahinterliegenden «Wasser-Linie» entspricht<sup>4</sup>;

- stereotypes Planen der niederländischen Führung, die weder einen Angriff aus dem Süden und noch weniger vom Westen in Betracht zog;
- niedriger Ausbildungsstand der niederländischen Armee<sup>5</sup>, veralteter Führungsstil, absurde Aufgabenteilungen und Unterstellungen.

Der **psychologische Effekt** des strategischen Überfalls auf Den Haag schien um so grösser, als man damit rechnen konnte, dass Fehlentscheide, Ausfall der Übermittlung, Panik und Chaos auf der niederländischen Seite zu erwarten waren.

## 1.2. Die holländischen Massnahmen

Die «Festung Holland» bestand aus zwei Verteidigungsgürteln, deren Zentrum Den Haag bildete. Die niederländische Führung erwartete Angriffe aus E und NE. Infolge jahrzehntelanger pazifistischer Regungen war der Ausrüstungsstand der niederländischen Armee z.T. katastrophal: Artilleriegeschütze (Mod. 1878) mussten aus Museen herausgerissen werden, neueres Material bereits veraltet oder falsch eingesetzt, zwar 257 Flabgeschütze ein-

satzbereit, jedoch deren 490 nicht geliefert (Oerlikon, Skoda<sup>6</sup>), geringe Munitionsdotations, grösstenteils veraltete Flugzeuge (aber willige Piloten), Infanterie mit Karabinern Mod. 1895 und MG aus dem 1. Weltkrieg, gute mittlere Kader, Truppe kaum kriegstüchtig bis auf wenige Einheiten<sup>7</sup>.

Zwei Faktoren erwiesen sich als besonders gravierend:

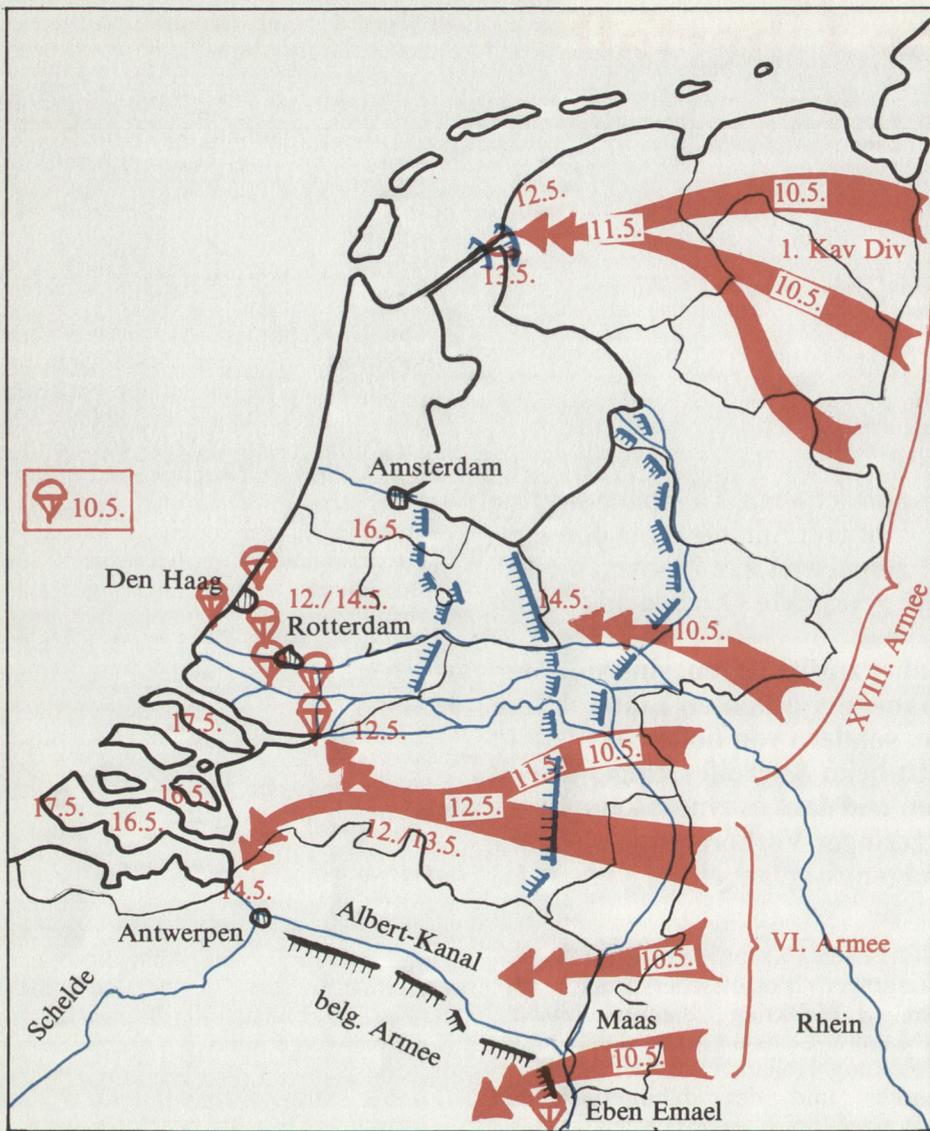
- Die vorgefassten Meinungen des Oberkommandos; der Verknöcherung entsprach das kaum zu überbietende Wirrwarr der Unterstellungen<sup>8</sup>;
- sämtliche Warnungen des holländischen Militärattachés in Berlin, Maj Sas, der seine Informationen direkt von General Oster erhielt, seine Quelle aber nicht preisgeben konnte, wurden auf verschiedenen Stufen systematisch unterdrückt und zudem verhindert, dass die Königin Wilhelmina, Seele des holländischen Widerstandes, eingreifen konnte<sup>9</sup>.

## 2.1. Der deutsche Angriff vom 10. 5. 1940

**Achse Nord:** Diversion mit wenig Kräften (1. Kav Div), in schwach verteidigtes Gebiet. Widerstand entsprechend schwach, mit Ausnahme der Verteidigung des Abschlussdammes der Zuiderzee mittels der Bunkeranlage von Kornwerderzand, die bis zur Kapitulation hielt.

**Achse Mitte:** Frontalangriff<sup>10</sup> auf die Grebbe-Linie (vom IJsselmeer bis zum Rhein – bei Rhenen – führend). Aufhalten der deutschen Kolonnen bis 13. 5. zirka 18.00.

**Achse Süd:** Vorstoss durch die Provinz Noord-Brabant. Rechtzeitige Zerstörung der Brücken über die Maas und den Maas-Waal-Kanal. Einzig die **strategische Eisenbahnbrücke bei Gennep fiel den Deutschen unversehrt in die Hände**<sup>11</sup>. Operation «Trojanisches Pferd» (Stosstrupp in einem Schiff, unterdecks, zur Einnahme der Brücken in Neimegen) scheiterte hingegen. Gennep bedeutete Durchbruch durch die Peel-Raam Stellung (mittels einem gepanzerten Zug), damit die 9. Pz Div die «Festung Holland» von Süden angreifen könne. Da zudem die strategisch wichtigen Brücken von Moerdijk und Dordrecht durch eine LLA dem Angreifer intakt in die Hände fielen, war das niederländische Dispositiv von hinten aufgebrochen worden<sup>12</sup>. Somit konnten die deutschen Angreifer sich damit begnügen, die Brücken zu halten bis zur Ankunft der 9. Pz Div, die von Moerdijk bis Rotterdam freies Feld hatte. Das Aufschliessen von Panzer- und Fallschirmeinheiten geschah am 12. 5. um 16.45.



Karte 1. Die militärischen Operationen in den Niederlanden im Überblick (10.–17.5.1940).

### 3.1. Die deutsche LLA vom 10.5.1940

Generallt Student übernahm selber den ersten Teil des Auftrags mit der 7. Fl Div, das heisst die Besetzung der drei Doppelbrücken (Bahn und Strasse) zwischen Rotterdam (N)–Dordrecht–Willemsdorp–Moerdijk. Die 22. LL Inf Div unter Generallt L. W. Graf von Sponeck sollte den Schlag auf Den Haag ausführen.

Um den grösstmöglichen **Überraschungseffekt** zu erzielen – mit der Naivität der niederländischen Führung spekulierend – überflogen deutsche Flugzeugstaffeln Holland und insbesondere Den Haag, als ob es sich um eine Operation gegen England handle<sup>13</sup>. Obwohl eine brutale Verletzung des niederländischen Luftraumes vorlag, blieb die Luftwaffe am Boden und die niederländische Flab schwieg. Einzig die Flugzeugmotoren wurden in Gang gesetzt und Alarm ausgelöst, soweit es notwendig schien ...<sup>14</sup>.

Über die Nordsee machten die Angreifer eine Wende und flogen ihre Ziele vom Meer her an. Das für «unmög-

lich» gehaltene Manöver war Tatsache geworden: Am Boden Durchbruch von S, in der Luft Angriff aus NW!

Zuerst sollten die Flugplatzareale dergestalt angegriffen werden, dass die niederländische Luftflotte am Boden zerstört und die Verteidigung zerschlagen und desorganisiert wurde, die Pisten aber unversehrt für die LLA frei blieben.

Die Bewaffnung der LL Trp umfasste Automatwaffen, Handgranaten und Minenwerfer; das Fehlen schwerer Waffen erwies sich im Nachhinein als grosser Nachteil.

Die 22. LL Inf Div umfasste ungefähr 14 000 Mann, davon werden aber nur ungefähr 10 000 an der definitiven Aktion beteiligt sein<sup>15</sup>.

### 3.2. Die holländischen Flugplätze rings um Den Haag und ihre Sicherung

**Valkenburg**<sup>16</sup>: 12 km nördlich von Den Haag; neuer Flugplatz, noch im Bau, Gebäude nicht fertig erstellt, Piste aus Gras, wegen hohem Wasserstand

und nachfolgender Winterkälte aufgeweicht, deshalb der Belastung landender Flugzeuge nicht standhaltend. Quadratisch, 1000 × 1000 m. Als Hindernisse 3 schrottfällige Fahrzeuge auf dem Gelände! Zur Verteidigung zwei Inf Kp, verstärkt durch einen sch Mitr Z, insgesamt ungefähr 300 Mann. Keine Flugzeuge und keine Flab in der Umgebung. Benützung durch den Feind von der niederländischen Führung ausser acht gelassen. Kein Platzkommando, Unterstellung – da Platz nicht «homologiert» – unklar, niemand befiehlt, aber keine Eigenkompetenz<sup>17</sup>. Bewaffnung: drei sch MG, 24 LMG, Karabiner. Dispositiv am Rand des Geländes. Auf jeder Seite je drei doppelte LMG-Stellungen 250–350 m voneinander entfernt. Zwei sch MG an der Nordseite. Munitionsdotierung genügend, aber nur teilweise in den Stellungen.

**Ockenburg**: Am SE-Rand der Stadt, 6 km vom Zentrum entfernt; Hilfsflugplatz, im November 1939 innert 24 Stunden aus Sportplätzen improvisiert, um die Montage von neun Flugzeugen zu gewährleisten. Ausmasse 650 × 200 m. Am Rand des Geländes (N und SW) Sanddünen.

Sicherung durch eine Inf Kp (drei Züge Garde-Rekruten, inkl. Kader 96 Mann, Ausbildung drei Monate), seit 8. 5. an Ort; dazu einige Techniker, Bedienungsmannschaft eines Scheinwerfers. Flab: eine Batterie im N bei Kijkduin (2 km entfernt), zwei Flab Mitr Pelotons (total zirka 20 Mann), in Scheveningen sieben Flugzeuge in Reparatur auf dem Feld.

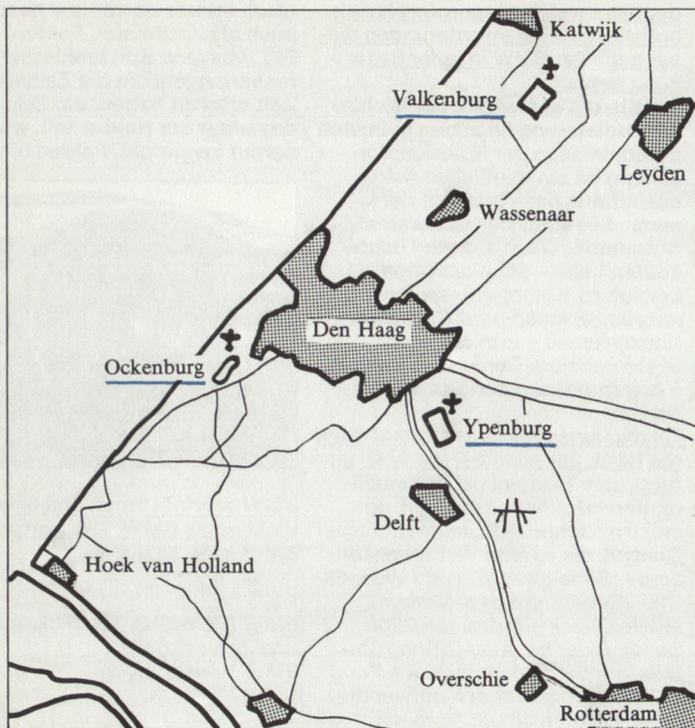
Bewaffnung: vier LMG, keine Hg, Flab Mg, insgesamt acht Automatwaffen. Kein Platzkommando, da Platz nicht «offiziell», Kp Kdt (Reserve Of Hptm Boot), der der Flab Zo Rotterdam–Den Haag (Kdo in Rotterdam, 20 km entfernt) unterstand.

Dispositiv: drei LMG-Stellungen auf der Südseite (in beiden Ecken und in der Mitte) und eine LMG-Stellung in der nördlichen Ecke. Schwerpunkt des Dispositivs auf Südseite und an der Nordecke.

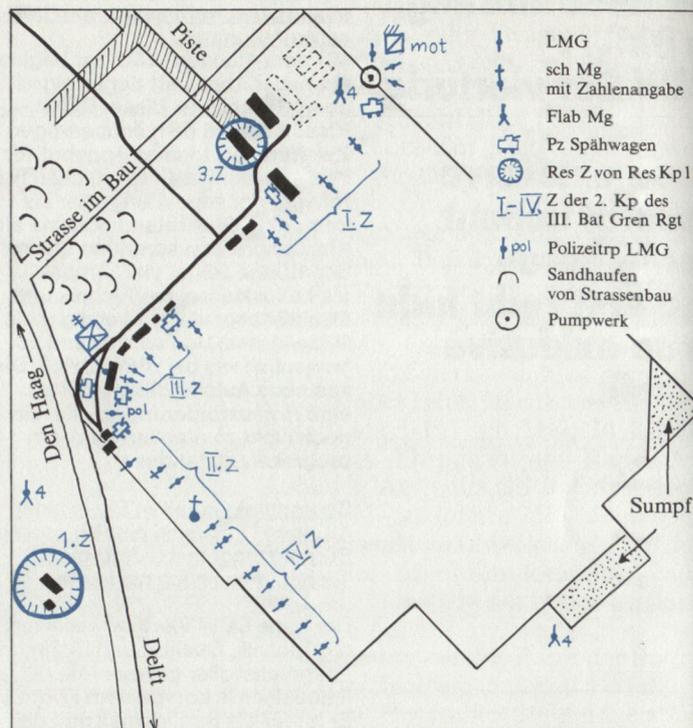
**Ypenburg**: Im SE der Stadt, 4 km vom Stadtzentrum entfernt. Grösster Flugplatz der Umgebung, am besten ausgerüstet, entsprechend starke Benutzung.

Es befanden sich in Ypenburg:  
– ein Aufklärungsgeschwader und zwei Jagdgeschwader mit den dazu gehörenden Bodentruppen.

– Zur Bewachung der Anlagen ein verstärktes Gren Bat und ein Peloton mit leicht gepanzerten Fahrzeugen sowie ein Peloton Kradschützen, drei Batterien Flab im N, eine Luftschutz Kp (Freiwillige) im S, fünf Pelotons Flab Mg, wovon drei an Ort und zwei in Delft (zirka 3 km entfernt).



Karte 2. Die Flugplätze im Raum Den Haag.



Karte 3. Ypenburg, Flugplatz – Nahverteidigung (Dispo Kp 2/III. Bat Gren Rgt und sch Mg Kp), damalige holländische Signaturen.

Die drei Kampf Kp des Gren Bat besaßen zwölf LMG, die Mitr Kp neun sch MG. Die zwei Pelotons hatten insgesamt sechs Fahrzeuge und zirka 20 mit LMG versehene Motorräder zur Verfügung.

Die Flab hatte alle ihre zehn 7,5-cm-Geschütze im N konzentriert, während die insgesamt zwölf 3,7- oder 4-cm-Waffen bei den Freiwilligen untergebracht waren. Die Flab Mitr Pelotons verfügten über je vier MG. Dazu einige Horchgeräte und Scheinwerfer.

Unterstellung: Gren Bat dem Kdo des Befehlshabers der Luftverteidigung<sup>19</sup>, Flab der Luftschutz Zo Rotterdam-Den Haag. Platz Kdt war der Kdt des Aufklärungsgeschwaders. Der Bat Kdt befiehlt einzig über seinen Truppenkörper<sup>20</sup>.

Munitionsdotation: Genügend, es ist sogar noch möglich, verschiedenen Stellungen Nachschub zukommen zu lassen.

### 3.3. Gesamtübersicht über den Sektor Den Haag

Das Gefälle in der Mentalität der oberen und mittleren Führung fällt auf: Bei den Deutschen bestehen wohl-durchdachte Pläne, klare Gliederung und Aufträge, zielbewusstes Vorgehen, Siegeswillen, Rücksichtslosigkeit, für Überraschung wird gesorgt. Aber Wunder wiederholen sich selten, der Coup von Oslo liess auf seine Fortsetzung warten. Schematismus und Mängel trotz deutscher Gründlichkeit. Bei den Niederländern fällt auf, wie phantasielos auf den Polen-Feldzug und

auf Oslo reagiert wurde; routinemässig will man Krieg führen, kein Gesamtkonzept, laienhafte Improvisation, Kampfwille sehr unterschiedlich. Im Grunde genommen weiss niemand, wie ein Flugplatz zu verteidigen ist, auf Angriff von aussen ist niemand gefasst. Man ist geistig überfordert!

Soldaten fragen ihre Führer: «Darf man auf einen Fallschirmspringer in der Luft schiessen?» Ebenso weiss man vielerorts nicht, wie man auf eine massive Neutralitätsverletzung reagieren muss: Man wartet auf ... Befehle.

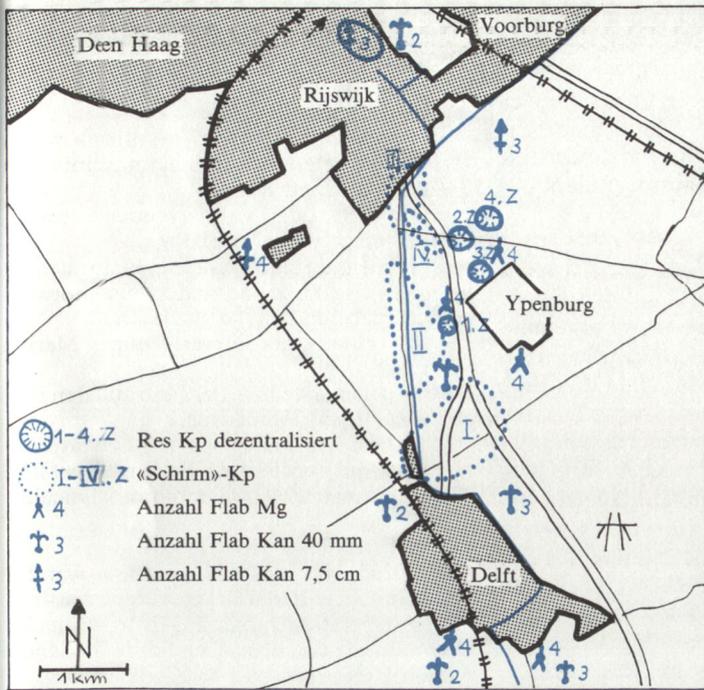
Ungeachtet der zum Einsatz kommenden Kräfte ist der Kampf zum vornherein ungleich. Bravour und Heldenhaftigkeit des Einzelnen werden dadurch relativiert, dagegen gestattet ein schliesslich gelungenes Unternehmen, einzelne misslungene Aktionen zu übertünchen.

#### 3.3.1. Die LLA Valkenburg

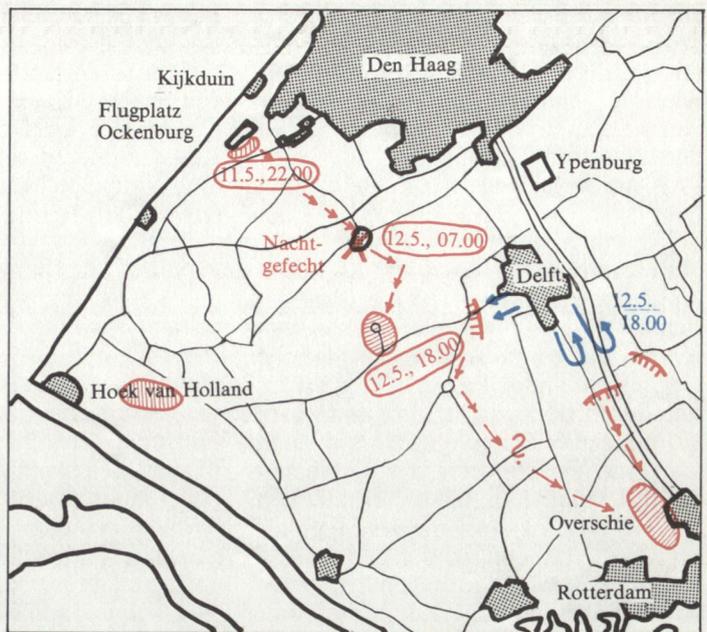
Von der deutschen Luftaufklärung erst anfangs 1940 entdeckt, infolge seiner Grösse und seiner günstigen Distanz zum Stadtzentrum interessantes Objekt, mit der Möglichkeit, im Zusammenhang mit den beiden anderen Flugplätzen die Landverbindungen zur Hauptstadt abzuschneiden.

Laut Befehl des Kdos der Luftverteidigung, «vollständige Gefechtsbereitschaft» eine Stunde vor Tagesanbruch bis 20.00. **Ausgerechnet am 10.5. nicht alle Stellungen besetzt:** 04.15 im Zeitpunkt der ersten Bombardierung befand sich die Reserve (zirka 180–190 Mann) noch in der Flughalle A3 und nicht im Bereitschaftsraum nördlich

davon. Der Bombeneinschlag beim Hangar führte zu **Panik** und **Flucht**. Einzig die Stellungen mit Automaten waren besetzt. Soldaten – ohne Waffen –, die sich<sup>21</sup> zu den bemanneten Stellungen in Deckung begaben, benachrichtigen die Besatzungen über die wirkliche Lage. Übermittlung inexistent<sup>22</sup>. 04.50 erste Landungen der deutschen LL Trp, im S des Platzes, präzise, sofortiger Angriff der georteten niederländischen Stellungen S und E; zweite LL-Welle im N, dort, wo sich die niederländische Reserve hätte befinden sollen; einige Gefangennahmen, dann Sturm auf sämtliche niederländische Stellungen im N des Flugplatzes. 05.20 Landung des ersten deutschen Transporters. Eine Ju-52 in Brand geschossen, in dichter Folge Landung von 56 weiteren Flugzeugen, die aber **im Morast steckenblieben**. 06.00 niederländische Stellungen im N gefallen. Führer des Mitr Z zog sich nach eigenständig geführtem Feuerkampf zurück – kein Feuerbefehl! – mit den Waffen und einem Rest von ganzen fünf Patronen und acht Schuss MG-Munition. Verletzte bleiben infolge der konfusen Situation hilflos liegen<sup>23</sup>. Den 600 Mann deutschen LL Trp fielen 161 Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten in die Hände; auf der niederländischen Seite beklagte man 21 Tote und zirka 30 Verletzte. Die Deutschen hatten trotz Luftaufklärung und Spionage einen unbrauchbaren Flugplatz besetzt und 57 Flugzeuge verloren und mussten nun niederländischen Gegenschlagsversuchen standhalten. 08.30 bis 11.30 niederländische Artillerie-Feuer aus nicht eruierten Stellungen, dann nie-



Karte 4. Ypenburg – äussere Verteidigung und Flab Dispositiv, damalige holländische Signaturen.



Karte 5. Rückzug der Deutschen (Teile 22. LL Inf Div) nach Overschie.

derländischer Luftangriff: Einige deutsche Flugzeuge fingen Feuer. Rückzug der Deutschen nach Valkenburg (900 m entfernt), wo sie sich zum Waffenstillstand verschanzten. Sämtliche niederländische Versuche, diese 600 Mann zum Kapitulieren zu bringen, scheitern<sup>24</sup>.

### 3.3.2. Die LLA Ockenburg

Am 8.5. um 01.00 traf die 22. Dépot Bewaakings Kp unter Hptm Boot in Ockenburg ein. Am selben Morgen wurde ein Z zur Bewachung der Telefonzentrale in Wassenaar, 15 km nördlich von Ockenburg, abgezogen. Bestand: vier Of, elf Uof und 81 Sdt, denen man **keine** Hg austeilte, «mangels Ausbildung»<sup>25</sup>. Am 9.5. Verringerung der LMG von 6 auf 4. Seit 9.5. um 03.00 bereits Stellungsbezug in den bezeichneten, aber aus Zeitmangel nicht ausgehobenen Gefechtsstellungen<sup>26</sup>. Am 10.5. 01.00, Wacht Z in Alarm, vor 03.00 alle Mann in Stellung. 03.45 erste feindliche Flugzeuge in Sicht, in grosser Höhe. Luftkämpfe sichtbar über Ypenburg (12 km entfernt). Offenbar herrscht Kriegszustand! Übermittlung fragwürdig. 04.45 vier niederländische Maschinen landen. Kurz danach Angriffe deutscher Jagdbomber. 05.20 Landung erster deutscher Trp in Dünen SW des Platzes, sofortiges Vorrücken der LL-Stosstrupps von aussen gegen niederländische Stellungen. 05.40 18 Ju-52 landen kurz hintereinander. Kdo «Festung Holland» sofort benachrichtigt. Meldefahrer unterwegs zum Gren Rgt KP zwecks Hilfeleistung. Niederländische Trp im Feuer

der von überall her vorstossenden Deutschen, zugleich Beschiessung aus der Luft. Der Flugplatz selber ist ein Inferno. Währenddessen beginnen die Flab Mg Pelotons aus Scheveningen zu schiessen, zuerst ziellos, dann systematischer: zwei Ju-52 stürzen ins Meer, mehrere Treffer, Notlandungen am Strand. Offenbar hatten auch in diesem Fall die deutsche Luftaufklärung und die andern Mittel versagt, denn der Anflug der Transporter erfolgte kaum 200 m von den niederländischen Stellungen in Scheveningen.

In Ockenburg selber versuchte Hptm Boot einen Vorstoss einzuleiten, der den Deutschen den Weg aus dem Flugplatz abgeschnitten hätte. Dabei fand er den Tod. Eine halbe Stunde später, um 07.00, war das ganze Areal in deutschen Händen.

Dieser hoffnungslose Kampf sollte ungeahnte Folgen zeitigen: Bei der Leiche eines deutschen Of fand man einen Stadtplan, auf dem der kürzeste Weg zur niederländischen Kdo Zentrale, zum Schutzraum der Regierung und dem der Königin eingezeichnet waren! Die Heftigkeit des deutschen Angriffs auf Ockenburg liess keinen Zweifel zu: von hier aus sollte die niederländische Führung ausgeschaltet werden. Der desperate Widerstand von zirka 70 Mann – mit der höchsten Verlustquote der ganzen niederländischen Streitkräfte, 25% – sollte es der Königin und der Regierung gestatten, rechtzeitig Grossbritannien zu erreichen.

Doch nicht genug damit!

Unverzüglich versucht die 1. Div des

niederländischen I. AK, den Flugplatz zurückzuerobern. Ab 08.00 greift niederländische Artillerie – die ebenfalls nicht gesichtet worden war – ein. Die Deutschen ziehen sich nach Ockenburg (1 km entfernt), südlich des Flugplatzes, zurück. Zusammenschluss mit Sponeck, der, in der Unmöglichkeit auf einem Flugplatz rund um Den Haag zu landen, schliesslich eine Notlandung am Strand südöstlich von Kijkduin vornimmt. Deutscher Truppenzusammenzug in Ockenburg, dann Durchschlagen durch niederländische Linien in Richtung Rotterdam, um mit General Student zusammenzutreffen. Vorstossen bis Overschie (Vorstadt von Rotterdam, zirka 20 km von Ockenburg<sup>27</sup> entfernt). Dieses Unternehmen, das nicht programmgemäss verlief, sollte doppelte Konsequenzen nach sich ziehen: Einerseits wurden zahlenmässig bedeutende niederländische Kräfte der strategischen Reserve der «Grebbe-Linie» entzogen, andererseits zeigte sich, dass auch militärische Erfolge punktueller Art noch lange nicht einen – schlecht vorbereiteten – Staat auf die Knie bringen, dazu brauchte es einen **psychologischen Schock: Terror**. Die Niederlande kapitulierten erst nach der Bombardierung von Rotterdam.

### 3.3.3. Die LLA Ypenburg

Dieser Flugplatz hätte zur Landung des Gros der deutschen Kräfte dienen sollen; ebenso war er für die niederländische Luftwaffe unentbehrlich. Hier trafen die Deutschen auf wohl vorbereitete Stellungen und auf ein entspre-

chend konzipiertes Verteidigungsdispositiv, das durch Elitetruppen gehalten wurde (vgl. Karten 3 und 4). Die Kämpfe nahmen ein ungewohntes Ausmass an, wobei vier Aspekte besondere Beachtung verdienen:

a) **psychologisch** befürchtete man hauptsächlich das Eingreifen der 5. Kolonne;

b) zahlreiche MG- und LMG-Stellungen waren nur gegen die Piste gerichtet, so dass ein **Vorrücken von aussen her** auf verhältnismässig schwache Gegenwehr stiess. Entscheidend erwies sich der Einsatz von Hg, MP und LMG auf deutscher Seite;

c) der Vorstoss auf der **Autobahn-Zufahrt zum Flughafen** verhalf den Deutschen zur Einnahme des Flugplatzes;

d) der Bat KP wurde von den Deutschen eingenommen, indem diese vor ihren Waffen gefangengenommene niederländische Sdt herschoben.

Der Verlauf der Kampfhandlungen lässt sich wie folgt zusammenfassen: 9.5. um 23.00: Wachtoffizier in Alarm versetzt; 24.00 Spannung extrem, Befehl, Flugmotoren startklar bei Morgenrauen zu machen; 03.00 Flugzeuge startbereit und bewaffnet; 02.00 Mannschaften in Alarm; 02.30 sämtliche Gefechtsstellungen bezogen; zwischen 03.00 und 04.00 deutsche Geschwader überfliegen von E nach W; 04.15 Auftauchen deutscher Bomber vom Meer her. Gewisse Automatwaffen müssen um 180° gewendet werden (Brückenschutz plötzlich wahrgenommen<sup>28</sup>). Panik auf dem Flugplatz, Zusammenbrechen der Übermittlung, Stromausfall. Niederländische Maschinen steigen trotzdem ungehindert auf und werfen sich in den Kampf. 04.45 erste LL-Welle SSE und N, zu weit vom Platz, stossen auf äusseren Verteidigungsring, Anmarsch verzögert; deutsche Flugzeuge beim Landen unter Beschuss sch MG, alle deutschen Flugzeuge beschädigt, in Brand gesteckt oder sonstwie zerstört. Auf diese Weise zerschellen die drei ersten LL-Wellen, eine vierte versucht gar keine Landung, sondern fliegt nach Kijkduin und landet behelfsmässig (15 km entfernt<sup>29</sup>). Teile der 22. LL Inf Div<sup>30</sup> stossen auf der Autobahn Delft-Den Haag vor und nehmen den Flugplatz ein. Es ist 07.30. Aber der mit Flugzeugwracks übersäte Flugplatz ist unbrauchbar. Rechtzeitig konnte die Zufahrt nach Den Haag blockiert werden. Ab 11.00, dank einer deutschen Artilleriekarte, die exakter ist als die niederländische – einem deutschen Of abgenommen – präzises Artilleriefeuer, so dass 12.00 bis 12.30 der Flugplatz von den Deutschen geräumt werden muss. Abends ist der Flughafen wieder ganz in niederländischen Händen. Die Deutschen ziehen in kleinen Gruppen durchs Ge-

biet zwischen Den Haag und Delft. Sponeck gelingt es, sie wieder zusammenzufassen und nach Overschie zu führen (Vgl. Karte 5). In Overschie waren am 14.5. zirka 500 Mann; deutsche Reste hielten noch bei Wassenaarse Slag (zirka 350 Mann) und Valkenburg (zirka 600 Mann) (Vgl. Karte 2).

Augenfällig bei diesen drei LLA ist die Wiederholung des Szenarios: Wohl gelingt es, Flugplätze vorübergehend einzunehmen, zu landen, Bewachungstruppen zu überrennen, aber das Ziel, die Festnahme der niederländischen Führung, wird **nicht erreicht**. Operativ ist das Scheitern der LLA auf Den Haag nicht zu übersehen, dagegen bedarf es mancher Erklärung, weshalb deutsche Widerstandsnester vom 10.5. nachmittags bis zur Kapitulation am 14.5. ohne jegliche Versorgung einer Übermacht von Niederländern und schwerem Feuer standhielten.

#### 4.1. Schlussbemerkungen

Generallt Student rühmt sich in seinen Erinnerungen, die LLA über die Niederlande seien in jeder Beziehung erfolgreich gewesen, es habe zwar unerwarteten Widerstand gegeben, es seien aber alle nur erdenklichen Fehler von der Gegenseite begangen worden und die niederländischen Offiziere hätten einen Mangel an Initiative und an Kühnheit an den Tag gelegt. Aufgrund der jetzigen Quellenkenntnis ist dieses Urteil zu revidieren, jedenfalls einzuschränken. Die LLA auf Den Haag weisen unübersehbare Mängel auf, operativ wissen sie nicht zu befriedigen und strategisch führten sie nicht zum Ziel, sonst wäre die Zerstörung von Rotterdam ausgeblieben. Moerdijk, Rotterdam und Waalhaven hingegen gehören zu jenen Anfangserfolgen, bei denen kein ernsthafter Widerstand geleistet wird.

Wir kommen zum Schluss, dass die **strategische Überraschung** – Pz-Durchbruch im Süden, Vorstoss in der Luft vom Meer her – in der Idee genial war, dass aber die Wiederholung des Modells «Oslo» nicht gelang. In Sachen Nachrichtendienst, Luftaufklärung und Logistik, Eingreifen feindlicher Artillerie stellen wir Versager fest.

#### Anmerkungen

<sup>1</sup> Die 7. Fl Div bestand hauptsächlich aus Fallschirmjägern und Luftlandetrp. Lufttransportverbände waren auf Zusammenarbeit zugewiesen. (Siehe Georg Tessin, Verbände und Truppen der deutschen Wehrmacht und Waffen-SS im 2. Weltkrieg 1939–1945, Biblio-Verlag, Osnabrück 1977, S. 355).

<sup>2</sup> Siehe u. a. F. Bédarida, *La stratégie secrète de la Drôle de guerre*, Paris, C.N.R.S., 1979, S. 365 u. 392. Die Vorbereitung an Ort war dank vorheriger minutiöser Infiltration

soweit gediehen, dass der Lokalvertreter der Lufthansa die deutsche LL Trp empfing und in die Stadt führte.

<sup>3</sup> Bei Oslo gab es nur den Flugplatz Fornebu.

<sup>4</sup> «Grebbeinie» und «Waterlinie» waren seit Jahrhunderten Verteidigungslinien im niederländischen Konzept.

<sup>5</sup> Veraltete oder teilweise nicht zweckmässig eingesetzte Ausrüstung.

<sup>6</sup> Verfügbare und bestellte Flab stellten weniger als 50% des normalerweise notwendigen Flab Materials dar.

<sup>7</sup> Inf Gren Rgt, Flieger, einige Marine Trp.

<sup>8</sup> Z. B. Unterstellung der Flab auf den Flpl Ypenburg und Waalhaven.

<sup>9</sup> Siehe J. Vanwelkenhuyzen, *Les avertissements qui venaient de Berlin, 9 octobre 1939–10 mai 1940*, Gembloux, Duculot, 1982.

<sup>10</sup> Mittels 2 Inf Div + 2 SS Rgt.

<sup>11</sup> Das «Amt Ausland-Abwehr» war für die Einnahme der Brücken verantwortlich. Diese Operationen misslingen trotz massivem Einsatz von deutschen Sdt in holländischen Uniformen oder in Zivilkleidung.

<sup>12</sup> Teil der gesamten LLA gegen die Niederlande.

<sup>13</sup> So wurde es auch vom Befehlshaber der Luftverteidigung interpretiert (siehe Tagebuch Abt. Luftvtg Allg. Hauptquartier).

<sup>14</sup> Es wurde nachträglich behauptet, man habe erst beim eventuellen «Rückflug» eingreifen wollen. Vermutlich hat Student mit dem Nichteingreifen der niederl. Luftvtg gerechnet.

<sup>15</sup> I. Bat Fs J Rgt 2 und 6. Kp II. Bat Fs J Rgt 2, Stab, 1 Z mot Meldefahrer, Inf Rgt 47 und 65, Art Rgt 22, 3 Flab Abt (20 mm oder MG), 1 Det Panzerjäger, 1 Aufklärungsdet (Stab, 1 Z mot Meldefahrer, 2 Z Radf, 1 Z Panzerwagen), 1 Übermittlungsdet (Funk), Pi Bat 22 (-2 Kp), 1 San Kp, 1 Versorgungs Kp.

<sup>16</sup> Auch Katwyk genannt.

<sup>17</sup> Wachtdetcheff als dienstältester Kp Kdt.

<sup>18</sup> Einigen fehlten nur die Kerzen!

<sup>19</sup> Unterstellung ungewöhnlich, weil Bat Kdt als Maj höheren Grades als Platz Kdt.

<sup>20</sup> Pl Kdt und Bat Kdt verfügten über keinerlei Kompetenzen in bezug auf die Flab.

<sup>21</sup> Zum Teil unbewaffnete Genie Sdt, Küchenpersonal, Kranke, Uem und adm. Personal; grösstenteils nicht einmal bekleidet.

<sup>22</sup> 2. Bombenserie unterbrach Feldtelefon-Verbindungen.

<sup>23</sup> Das «anarchistische» Feuern brachte auch Mun Nachschubversuche zum Scheitern.

<sup>24</sup> Teilweise vorgesehen als strateg. Reserve der Grebbe-Stellung.

<sup>25</sup> I. V. P. ebenfalls nicht verteilt.

<sup>26</sup> Weshalb verliess die vorherige Besatzung den Platz, ohne eine einzige Stellung ausgehoben zu haben?

<sup>27</sup> Dank seiner instandgebliebenen Funkverbindung mit Deutschland erhielt Sponeck am 14.5. einen Mun Nachschub von 15 000 Schuss.

<sup>28</sup> Hoornbrug, die es ermöglicht, über den Vliet nach Den Haag zu gelangen.

<sup>29</sup> Diese 4. Welle transportierte u. a. Sponeck mit seinem Stab.

<sup>30</sup> Es waren die SSE gelandeten Fallschirmjäger, verstärkt durch Elemente, die auf der Autobahn Den Haag-Delft notgelandet waren.