

Luchtvaartgeschiedenis
Jef Pets
Samenstelling 02/2020

WERELDOORLOG II
VERRASSING UIT DE LUCHT

10/05/1940 EBEN-EMAEL:
HET ONINNEEMBARE FORT VALT



Bundesarchiv, Bild 101I-751-0097-14A / Fotograf(in): Bork

Copyright foto : Bundesarchiv Duitsland

D/2020/Jef Pets, uitgever

© Geen uittreksel, afdruk noch overname mag uit deze uitgave geschieden zonder uitdrukkelijke en schriftelijke toelating van de auteur-uitgever.

WERELDOORLOG II

Luchtlanding bovenop het Fort van Eben-Emael

1.0 Inleiding

Verleden jaar (2019) nam onze re-enactmentvereniging Erfgoedgilde (www.erfgoedgilde.be) deel aan een evenement dat plaatsvond in het Fort van Eben-Emael. Ik was van de partij en nam er deel aan een geleid bezoek in het fort. Hier werd mijn interesse gewekt om meer te weten te komen over het lot van het Fort van Eben-Emael en de manier waarop het zo snel kon ingenomen worden.

1.1 Gegeven

In de vroege ochtend van 10 mei 1940 werd het Fort van Eben-Emael in een mum van tijd veroverd door de Duitse troepen. Een speciale tactiek en een geheim wapen, de holle lading, lagen aan de basis van de snelle uitschakeling van deze, oninneembaar gewaande, vesting.

1.2 Het Fort van Eben-Emael





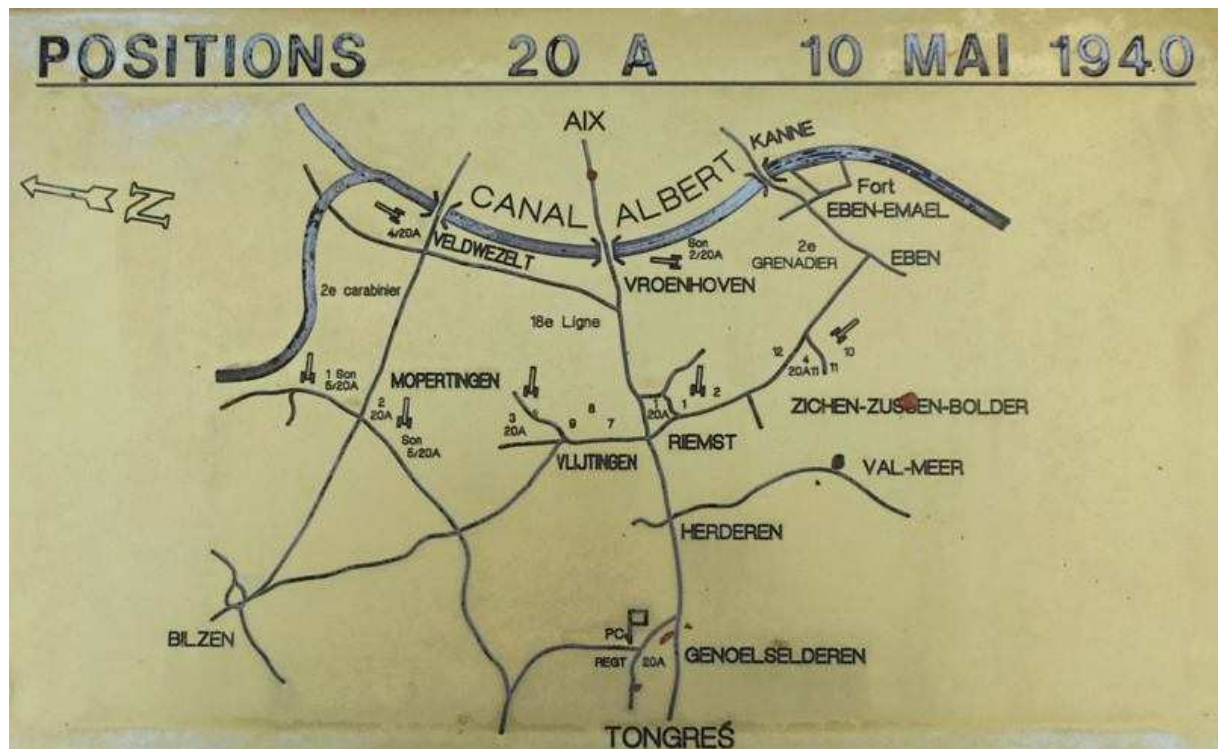
Na de bouw van de fortengordels rond Antwerpen, Luik en Namen kwam men in de Eerste Wereldoorlog tot de trieste bevinding dat de flank Visé en de Nederlandse grens (Maas) een blinde vlek bleek te zijn. Langs daar trok namelijk een groot deel van de Duitse troepen België binnen. Omdat men vreesde dat bij een volgend conflict de geschiedenis zich wel eens zou kunnen herhalen, werd er beslist om over te gaan tot de bouw van het Fort van Eben-Emael. De werkzaamheden werden aangevangen in 1932 en duurden tot 1935.

Dankzij zijn ideale strategische ligging ging men ervan uit dat elke Duitse poging om langs daar ons land binnen te komen onmiddellijk zou worden opgemerkt en in de kiem worden gesmoord.

Het Fort van Eben-Emael werd dan ook als oninneembaar gewaand, een ideologie die zeer snel onderuit werd gehaald door de naakte feiten die zich op 10 mei 1940 afspeelden.

1.3 De feiten

Op 09 mei 1940 meldt Hitler in een telegram aan het 6^{de} Leger van Generaal Von Reichenau: "Gelb 10 Mai 1940." De operatie met de codenaam Fall Gelb werd door Adolf Hitler zelf uitgedokterd. Het Fort van Eben-Emael en enkele bruggen over het Albertkanaal vormden een ernstig obstakel voor de Duitse troepen om ongestoord België te kunnen binnendringen. Later op de avond van 09 mei 1940 volgde het codewoord 'Dantzig' wat het groen licht betekende voor de start van de operatie.



Op 10 mei 1940 brak de hel los!

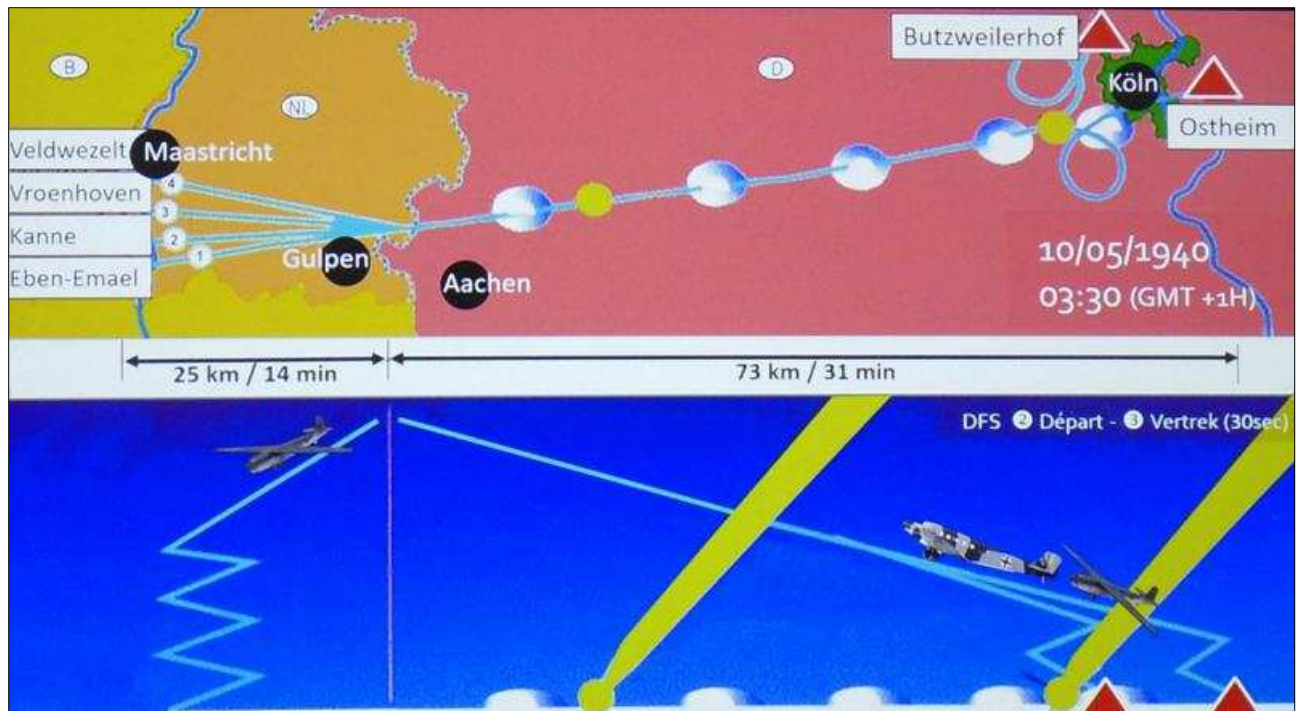
Fall Gelb omvatte 4 operaties met de codenamen

'Beton, Eisen, Granit en Stahl'.

- **Beton** : controle over de betonnen brug in Vroenhoven
- **Eisen** : controle over de spoorwegbrug in Kanne (Eisenbahn)
- **Granit** : inname van het Fort van Eben-Emael
- **Stahl** : controle over de stalen brug in Veldwezelt

De militaire actie werd uitgevoerd door het 6^{de} Leger onder bevel van Generaal Von Reichenau (grond) en de Sturmabteilung Koch van de 7^{de} Fliegerdivision (lucht).

Rond drie uur 's nachts werden 42 zweefvliegtuigen DFS 230 en hun slepers van het type Junkers JU-52 bemand en klaargemaakt om naar hun doelen gesleept te worden. De zweefvliegtuigen voor Eben-Emael, Vroenhoven en Kanne stegen op vanaf het vliegveld Ostheim-Köln, de zwevers voor Veldwezelt vertrokken op Butzweilerhof-Köln.



De hele luchtvloot zou omstreeks 03.40 uur airborne geweest zijn. In de omgeving van Aken werden de zweefvliegtuigen gelost. Twee zweefvliegtuigen, uitgerekend deze voor de verovering van het Fort van Eben-Emael, dienden terug te keren, het ene wegens een kabelbreuk en het andere door het te vroeg los te koppelen van het sleepvliegtuig. De bevelhebber van de operatie Granit, Olt Witzig, bevond zich in één van deze toestellen. Hij keerde drie uur later terug naar het fort, opnieuw met een zweefvliegtuig. De bemanning van de andere zwever sloot zich aan bij de grondtroepen en bereikte nadien het fort over de weg.

De verdeling van het aantal zweefvliegtuigen en de getalsterkte van de manschappen per operatie:

Beton – Vroenhoven:

11 DFS 230 A zweefvliegtuigen – 1 officier en 80 manschappen

Eisen – Kanne:

10 DFS 230 A zweefvliegtuigen – 2 officieren en 88 manschappen

Granit – Eben-Emael:

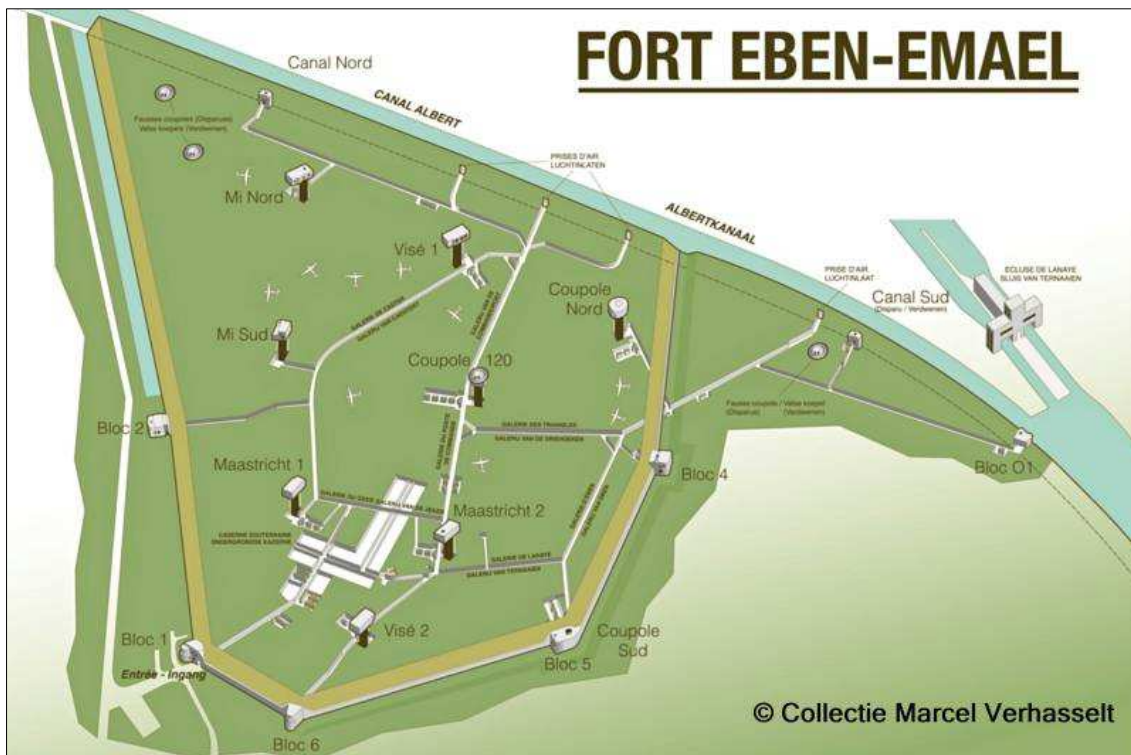
11 DFS 230 A zweefvliegtuigen – 2 officieren en 84 manschappen
(2 zweefvliegtuigen bereikten het doel niet tezamen met de aanvalsgolf.)

Stahl – Veldwezelt:

10 DFS 230 A zweefvliegtuigen – 1 officier en 91 manschappen



De zweefvliegtuigen werden echter te hoog losgekoppeld van de JU-52's om een veilige landing te kunnen maken op of in de nabijheid van de doelen. Om hun aanvliegsnelheid te verlagen moesten zij hoogte verliezen en om die reden vlogen de DFS 230's België binnen. De zweevers werden op de grond niet gehoord noch opgemerkt. Vervolgens maakten ze een bocht en werd de landing ingezet vanuit België, een kant vanwaar men nooit had verwacht dat de vijand zou toeslaan. Tussen 04.00 uur en 04.30 uur stonden alle toestellen aan de grond.



© Collectie Marcel Verhasselt

Bij het Fort van Eben-Emael gebeurde dit rond 04.20 uur. Onmiddellijk na de landingen van de Fallschirmjäger bombardeerden Junkers JU-87 Stuka duikbommenwerpers onophoudelijk de omgeving rond het fort. Ongeveer een kwartier na de landing hadden de Duitsers de bovenbouw van het fort quasi volledig in handen. Door gebruik te maken van holle ladingen, een nieuw soort van zeer krachtige explosieven, en vlammenwerpers hadden de manschappen in het Fort van Eben-Emael geen enkele uitweg meer en werden ze gedwongen om de strijd te staken. De onvoorwaardelijke overgave werd in de voormiddag van 11 mei 1940 bezegeld.

Bij de vijandelikheden op het fort zouden langs Belgische zijde ongeveer 24 manschappen de dood vinden, een 60-tal raakten gewond. Langs Duitse zijde vielen er 6 doden en ongeveer 20 gewonden. Olt Witzig kreeg het Ridderkruis toegekend voor zijn bewezen diensten op Eben-Emael op 10 mei 1940.

De bruggen bij Vroenhoven en Veldwezelt werden door de Duitse troepen intact veroverd. De inname van de brug in Kanne kon door de Belgische troepen verhinderd worden door de brug tijdig te laten springen. Operatie Fall Gelb werd het startsein van de daarop volgende 18-Daagse Veldtocht en de Duitse overrompeling van België.





© Collectie Yves Haepers



Met dank aan Patrick Leenders - Fort Eben-Emael

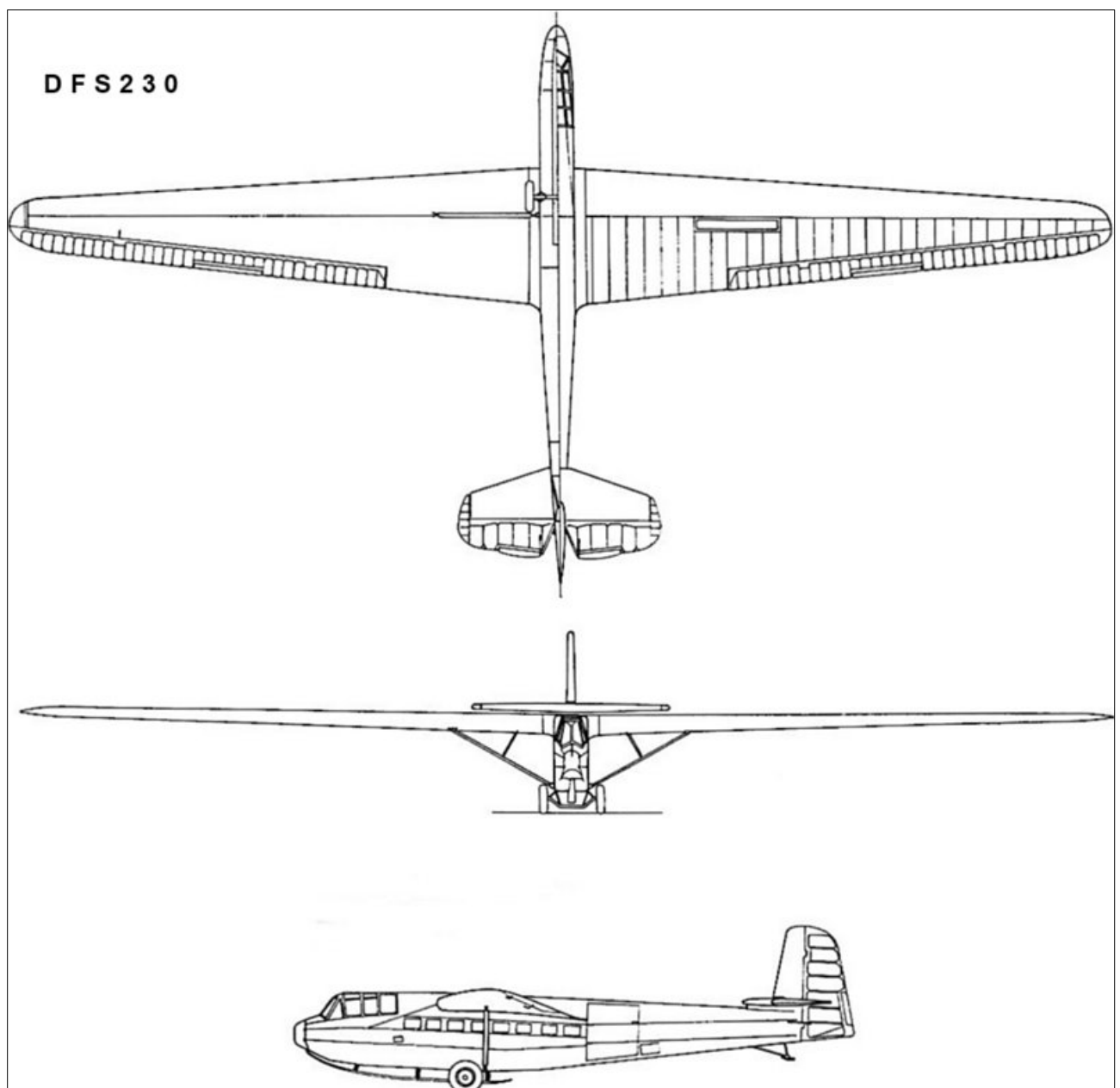
1.4 De DFS 230A zweefvliegtuigen

Het Verdrag van Versailles in 1919 verbood Duitsland om nog vliegtuigen te maken of te importeren.

Over zweefvliegtuigen stond er niets in vermeld en zo begon, onder de dekmantel van de zweefvliegsport, de opleiding van toekomstige Luftwaffepiloten. De zweefclubs kwamen in Duitsland dan ook als paddenstoelen uit de grond.

Begin de jaren 1930 was Darmstadt het centrum van de zweefvliegerij waar het Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug gevestigd was.

DFS hield zich onder andere bezig met het ontwerpen van een gevechtswzeefvliegtuig dat ladingen kon vervoeren. Zo werd de DFS 230 'Lastensegler' ontworpen en in 1937 ingevlogen door Hanna Reitsch.

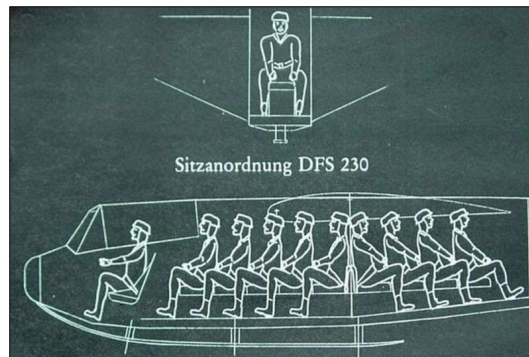
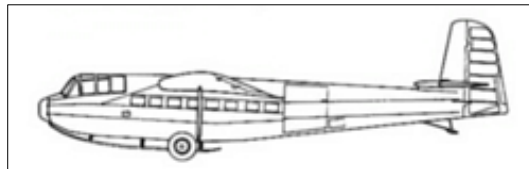


Technische fiche DFS 230 A

| | |
|-------------------|---|
| Lengte | 11,3 meter |
| Spanwijdte | 21,1 meter |
| Hoogte | 2,8 meter |
| Leeggewicht | 860 kilogram |
| Maximum gewicht | 2100 kilogram |
| Bemanning | 2 + 8 / 1 + 9 / 1 + 5 + lading (4 laatste stoelen achteraan demonteerbaar) |
| Snelheid | +/- 290 maximum |
| Sleepsnelheid | 210 km/u |
| Lengte sleepkabel | 70 meter |
| Landingssnelheid | 55 à 65 km/u - max 90 km/u |
| Aantal gebouwd | +/- 1000 (in al zijn varianten) |
| Sleepvliegtuigen | HE-111 - JU-52 - JU-87 - HS 126 |

Fall Gelb

*Bemanning: 1+8 of 1+7 (door het extra gewicht van de holle ladingen)
Geen registraties of emblemen, geen machinegeweer boven de romp.*



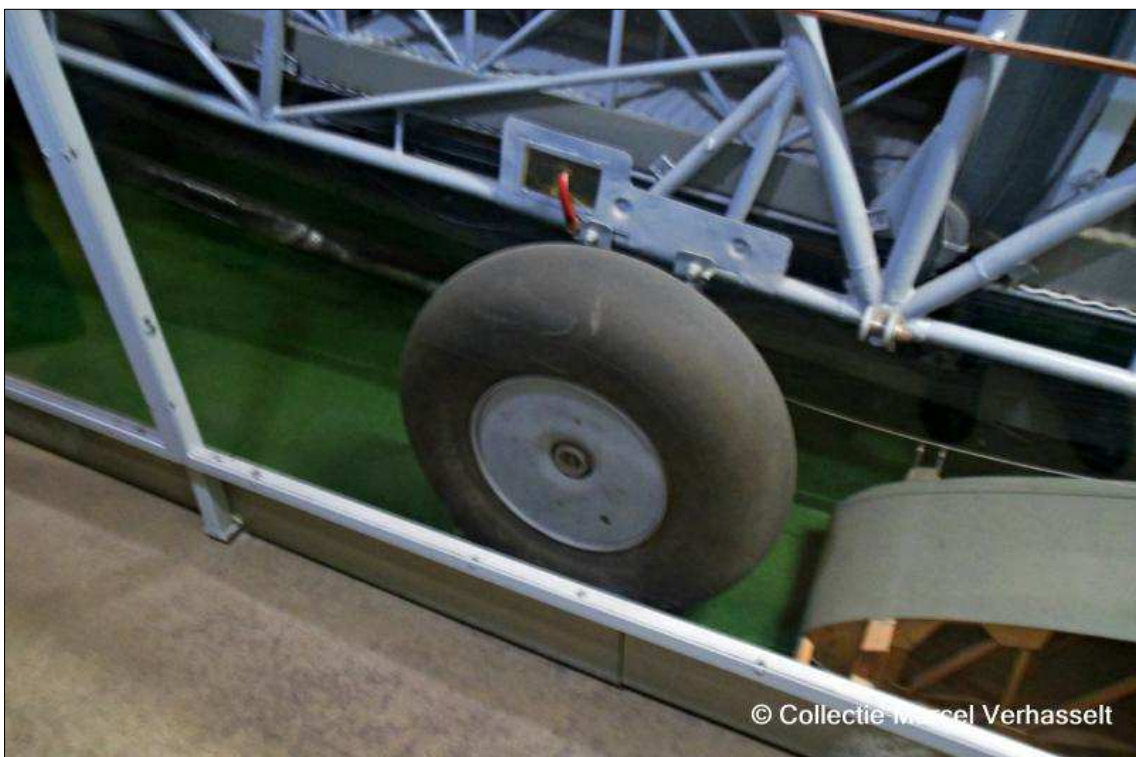
| Zweefvliegtuig DFS 230 (variant A) 'Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug' | |
|--|--|
| Start ontwikkeling: 1936 | Eerste test prototype: 1937 |
| Leeggewicht 860 kg | Maximaal gewicht in vlucht: 2 100 kg |
| Sleepvliegtuig Junkers 52 (meestal) | Sleepkabel +/- 70 m |
| Sleepsnelheid 210 km/h | Maximum snelheid in duikvlucht: 290 km/h |
| Aanbevolen snelheid landing (volle lading): 90 km/h | |
| Eerste inzet van de variant A: de aanval op het fort van Eben-Emael en de bruggen over de Maas | |



Hierboven de variant met machinegeweer – Vercors Frankrijk

De romp van het toestel bestond uit een metalen frame dat bekleed werd met hout en zeildoek. De vleugels waren uit hout vervaardigd en eveneens met zeildoek bespannen.

De DFS had vooraan wielen die na de start werden afgeworpen. Om te landen gebruikte men een slede. Naar verluidt werd bij Fall Gelb deze schaats omwikkeld met prikkeldraad om extra af te remmen en sneller tot stilstand te komen op de korte landingsstrook op het dak van het fort.





© Collectie Marcel Verhasselt

In de cockpit van het zweefvliegtuig werden alleen maar de hoogstnoodzakelijke instrumenten aangebracht.



© Collectie Marcel Verhasselt

Vandaag de dag zijn er nog slechts drie aanvalszweefvliegtuigen DFS 230 te bezichtigen in musea over de hele wereld.

Het zweefvliegtuig DFS 230 dat tentoongesteld is in de gangen van het Fort van Eben-Emael, bestaat voornamelijk uit samengestelde wrakstukken van drie originele toestellen. De cockpit en het instrumentenpaneel zijn volledig origineel en van hetzelfde toestel.

Dankzij de intensieve samenwerking tussen Duitse en Belgische veteranen en met de steun van de Belgische Defensie werd het zweefvliegtuig DFS 230 in 2008 overgebracht naar het fort.







1.5 Nabeschouwingen

Omwille van het rotsvaste geloof en de blinde overtuiging dat het Fort van Eben-Emael nooit kon worden ingenomen, had men er niet of nooit aan gedacht dat een aanval vanuit de lucht tot de mogelijkheden zou behoren. Met een klassieke aanval van parachutisten zou men nog rekening kunnen gehouden hebben. Bij een dergelijk scenario zou men de vliegtuigen boven de doelen moeten zien of horen overvliegen en zou men tijdig de verspreiding van de para's bij het opengaan van de parachutes in de lucht kunnen opmerken. Een luchtlandingsoperatie van dit formaat had men nooit voor werkelijkheid gehouden. Het gebruik van zweefvliegtuigen die dan ook nog eens langs de Belgische zijde kwamen aanvliegen en op het dak van het fort landden, zorgde voor een complete verrassing. Binnen het kwartier na deze blitz-aanval werd het ondenkbare plots harde realiteit.

Het Fort van Eben-Emael is gevallen!

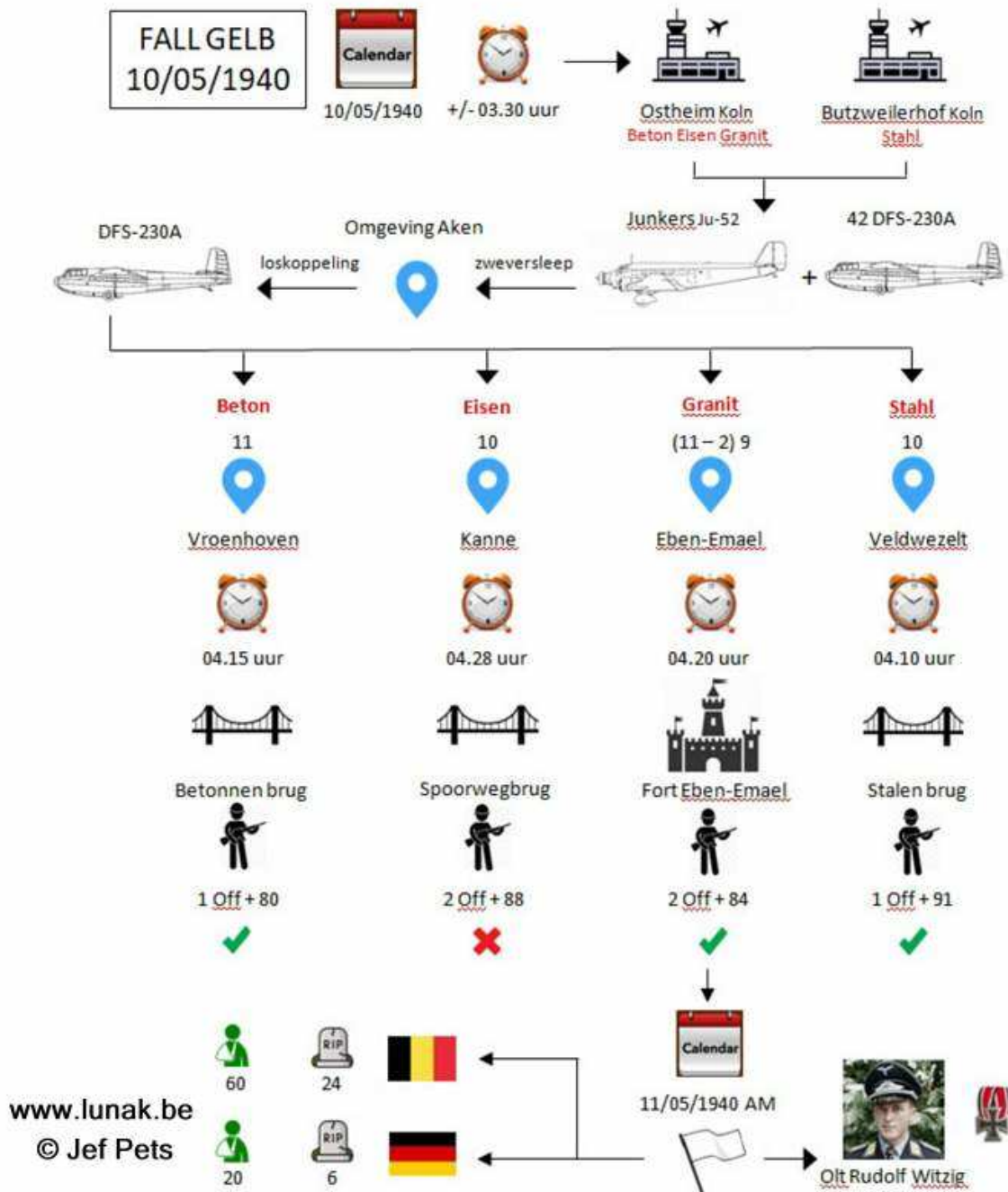


1.6 Samenstelling

Het document werd samengesteld om meer achtergrond te bieden over wat er voorafging aan de bliksemsnelle inname van het Fort van Eben-Emael.

Bij deze wens ik iedereen te bedanken die al heel wat onderzoek heeft verricht binnen deze materie. Zonder hun kennis, verwezenlijkingen en bijstand had ik dit bescheiden overzicht nooit kunnen samenstellen. Alle eer en dank aan de mensen en instanties van wie ik bronnen heb kunnen raadplegen en van wie ik kostbare informatie heb kunnen verwerken.

1.7 Schematische voorstelling



1.8 Bronvermeldingen

Website Bundesarchiv
Website Fort Eben-Emael
Fort-Eben-Emael – René Vliegen
Website 18-Daagse Veldtocht
Gedenkboek van de Tweede Wereldoorlog – Ivor Matanle
De bange meidagen van '40 – John Preger
Website About World War II – Marcel Demol
Website Bunkergordel – Luc Van de Sijpe
Website Traces of War – Gerd Van der Auwera
Website Defence Media Network
Website Warbirds Resource Group
Website LuftArchiv
Blog 't Front 1940
België in de Tweede Wereldoorlog – Luc De Vos & Frank Decat
KLMRA WHI – Daniel Brackx & Jacques Schelfout
Marcel Verhasselt – Fort Eben-Emael
Patrick Leenders – Fort Eben-Emael
Yves Haepers – Fort Eben-Emael
Planehunters Recovery Team
Wim Govaerts
Van den Bulck Walter
Van den Bulck Willy
Vanhove Dirk
Beeldmateriaal Publiek Domein
World Wide Web

Speciale dank aan Marcel Verhasselt voor het ter beschikking stellen van zijn fotomateriaal en zijn expertise.

Samenstelling Jef Pets
www.lunak.be