

Slag om de Afsluitdijk

Datum	12 mei - 14 mei 1940	
Locatie	Afsluitdijk, Kornwerderzand, Nederland	
Resultaat	Nederlandse overwinning	
Strijdende partijen		
	 <u>Nederland</u>	 <u>Nazi-Duitsland</u>
Leiders en commandanten		
	 <u>Christiaan Boers</u>	 <u>Kurt Feldt</u>
Troepensterkte		
	255	500+
Verliezen		
	1 dode 2 gewonden 2 burgers omgekomen 10 burgers gewond	5 doden 25+ gewonden 4 vliegtuigen verloren



De Slag om de Afsluitdijk was een poging van Nazi-Duitsland om in 1940 de Afsluitdijk in te nemen. Deze poging mislukte doordat de Nederlandse troepen, ongeveer 255 soldaten, de Duitsers tegen wisten te houden bij de Stelling Kornwerderzand. Ze waren in de minderheid en minder goed bewapend, maar wisten desondanks de 1e Duitse cavaleriedivisie tegen te houden.

De Duitsers vielen Nederland op 10 mei 1940 binnen en twee dagen later waren ze bij Leeuwarden. Het plan was om de Vesting Holland zowel van de noord-, oost- alsmede de zuidkant aan te vallen. De noordelijke route liep langs de Afsluitdijk, waar 255 Nederlandse soldaten in zware fortificaties de wacht hielden aan de oostzijde van de dijk. Een even zware fortificatie was aan de westzijde, nabij Den Oever, gebouwd.

Hoewel de Duitsers zich bewust waren van het feit dat de Afsluitdijk zwaar gefortificeerd was met kazematten, werd er besloten om een poging te wagen om de Afsluitdijk over te steken. Op 12 mei, nadat de Wonsstelling was ingenomen, rukten de Duitsers op naar de Afsluitdijk. Ze kwamen hier om vijf uur 's middags aan. De Duitse onderneming mislukte. Dat kwam mede door de kanonneerboot Johan Maurits van Nassau, die vanaf de Doove Balg in de Waddenzee een Duitse batterij bij Kornwerd onder vuur nam. De Duitsers werden door de beschieting gedwongen hun artillerie terug te trekken. Het schip werd twee dagen later overigens door Duitse bommenwerpers bij Callantssoog tot zinken gebracht. Zeventien bemanningsleden verloren daarbij het leven.

Na het afwijzen van de eerste gewapende Duitse verkenning op de dijk, waarbij hoogstens een kleine formatie verkenners tot voorbij de knik in de dijk de Nederlandse stelling benaderde, werd een tweede poging voorbereid. Op 13 mei werd een zware artilleriebeschieting op de zwaarste forten gericht. Enkele Duitse duikbommenwerpers werden ook ingezet. Een 500 kg bom sloeg weliswaar een flink stuk beton van één van de hoofdkazematten, maar de meters dikke wanden lieten nog voldoende bescherming over. Enkele Duitse vliegtuigen werden beschadigd of neergeschoten. De Duitse artilleriebarrage werd niet meer

gevolgd door een tweede actie op de dijk zelf. Aan Duitse kant had de commandant van de 1e Kavallerie Division, generaal Feldt, besloten om met scheepsruimte over het IJsselmeer te gaan en ten noorden van Amsterdam te landen. Daarmee eindigde de belegering van Kornwerderzand.

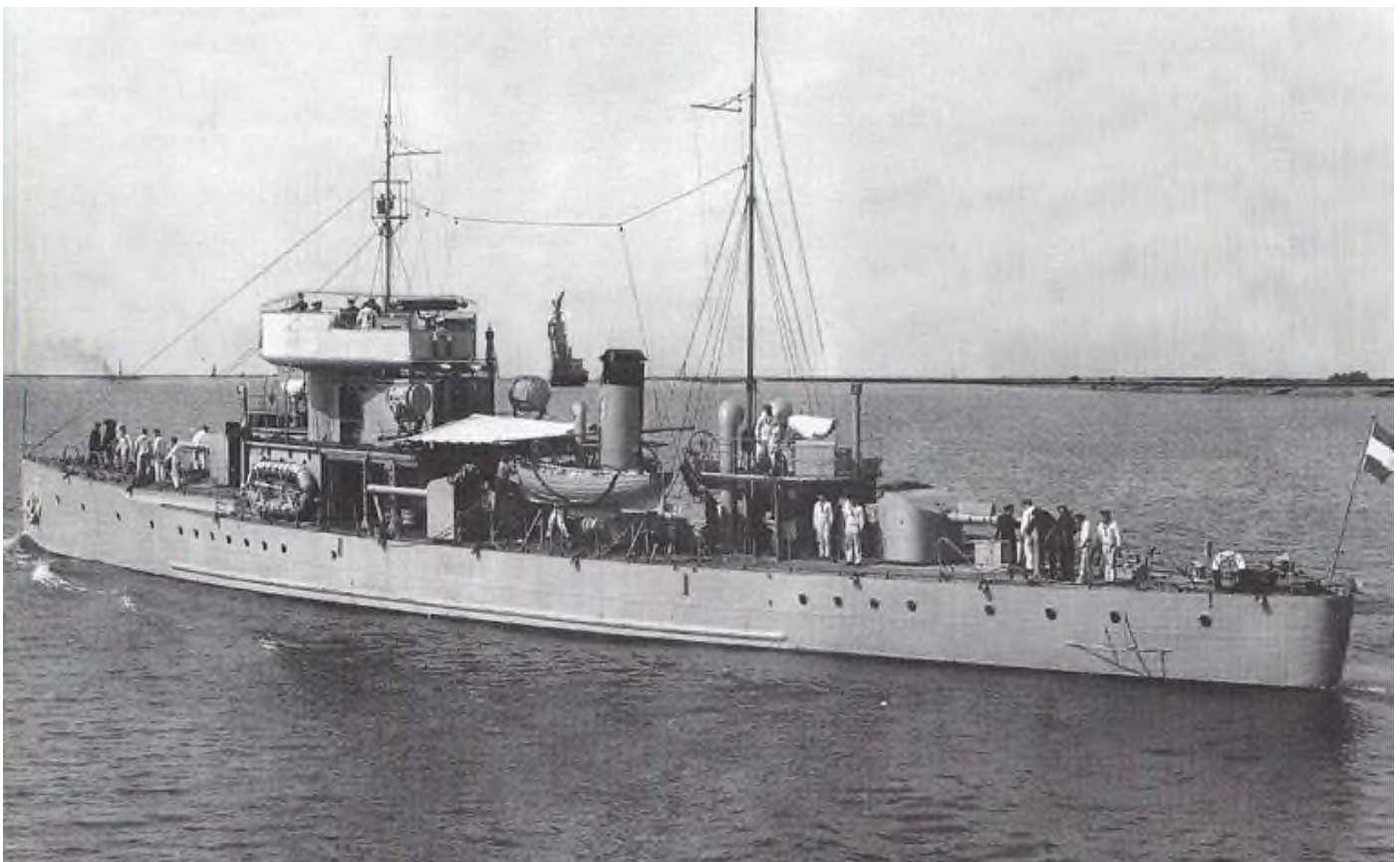
Uiteindelijk gaf Nederland zich over na het bombardement op Rotterdam. De Stelling Kornwerderzand is de enige Nederlandse stelling die de Duitsers heeft weten tegen te houden in de meidagen van 1940, en de Slag om de Afsluitdijk is een van de weinige veldslagen die de Duitsers verloren tijdens hun Blitzkrieg tegen West-Europa.

Mede naar aanleiding van vroeger werk van Eppo Brongers, een bekende publicist over de gebeurtenissen in de meidagen van 1940, ontstond een hardnekkige mythe rond een vermeend bloedbad dat onder de aanvallende Duitsers zou zijn aangericht door de verdedigers van de forten bij het sluiscomplex te Kornwerderzand. Er zouden vele honderden Duitsers zijn gesneuveld. Deze verhalen kwamen voort uit geruchten tijdens en kort na de meidagen, waarbij bewoners in de regio verhalen over vrachtwagens vol lichamen verspreiden. Hoewel ook Brongers inmiddels zijn versie van het gebeuren heeft herzien, blijft bij vele de mythe van een bloedbad hardnekkig. In werkelijkheid kwamen slechts drie Duitse militairen om het leven bij de "aanval" en nog twee bij een eerdere verkenning.

Een tweede debat over de kwestie ziet op de vraag of er nu een Duitse aanval of een verkenning plaatsvond. Eppo Brongers houdt vol dat er sprake was van een bataljonsaanval. De officiële geschiedschrijving, zoals door het Nederlands Instituut voor Militaire Historie gedebiteerd in het werk "Mei 1940 - de gebeurtenissen op Nederlands grondgebied", houdt vast aan een gewapende verkenning. Objectief gezien is er voor de versie van het NIMH (veel) meer te zeggen dan voor die van Brongers. Alleen al vanuit het perspectief van noodzakelijke ontplooiingsruimte zou voor meer dan een goed bewapende compagnie op de Afsluitdijk geen ruimte zijn (geweest). Het Duitse archief is ter zake overigens onduidelijk, waardoor de kwestie onbeslist blijft. De Duitse oorlogsjournalist Leo Leixner die ter plekke aanwezig was, spreekt van een "gewaltsame Aufklärung" (gewapende verkenning) met als doel 1. vaststellen of de vijand zich verdedigt 2. vaststellen hoe sterk de verdedigingsmiddelen zijn en of de vijand over artillerie beschikt 3. Onschadelijk maken van mijnen en uitschakelen van bunker

Bron: Wikipedia

Hr.Ms. Brinio (1914)



De Hr.Ms. Brinio was een Nederlandse kanonneerboot van de Grunoklasse, gebouwd door de Rijkswerf uit Amsterdam. Het schip is als onderdeel van het IJsselmeerflotielje in de meiddagen van 1940 verloren gegaan.

De Brinio tijdens de Tweede Wereldoorlog

De Brinio werd samen met het zusterschip de Friso en de mijnenvegers de Abraham van der Hulst en de Pieter Florisz in de meidagen van 1940 toegevoegd aan het IJsselmeerflotielje, dat als doel had te voorkomen dat de Duitse strijdkrachten het IJsselmeer zouden oversteken. Op 12 mei werd de Brinio aangevallen door drie Duitse bommenwerpers, waarbij geen directe treffers werden geïncasseerd. De schade opgelopen door de bommen langsij was wel zo ernstig dat de Brinio naar Enkhuizen moest voor reparatie. Nadat de gaten waren gedicht met cement en spek was de Brinio in de ochtend van 14 mei weer vaargereed. Op die 14 mei kreeg de Brinio de opdracht om bij Den Oever het IJsselmeer te verlaten en naar het Verenigd Koninkrijk op te stomen. Maar toen de Brinio eenmaal was doorgeschoot in Den Oever kreeg het schip de opdracht weer terug te keren naar Enkhuizen. In Enkhuizen aangekomen kreeg de Brinio de opdracht naar Edam door te varen en daar moest het schip tot zinken worden gebracht, maar omdat het ondertussen al donker was geworden werd besloten de Brinio tot zinken te brengen in de haven van Enkhuizen.

Bron Wikipedia

Hr.Ms. Friso (1915)



De Hr.Ms. Friso was een Nederlandse kanonneerboot van de Grunoklasse, gebouwd door de Rijkswerf uit Amsterdam.

De Friso tijdens de Tweede Wereldoorlog

De Friso werd samen met het zusterschip de Brinio en de mijnenvegers de Abraham van der Hulst en de Pieter Florisz in de meidagen van 1940 toegevoegd aan het IJsselmeerflotielje, dat als doel had te voorkomen dat de Duitse strijdkrachten het IJsselmeer zouden oversteken. Op 12 mei 1940 kreeg de Friso de opdracht schepen in de haven van Stavoren te vernietigen. Tijdens de beschietingen van de haven van Stavoren werd een veerboot tot zinken gebracht en een vijandige batterij vernietigd. Toen de Friso dezelfde dag terugkeerde naar het aangewezen patrouillegebied werd het schip aangevallen door Duitse bommenwerpers. Hierdoor raakte De Friso zodanig beschadigd dat het schip slagzij maakte. Bij deze aanval kwamen drie bemanningsleden om het leven, de overige bemanningsleden werden door de Abraham van der Hulst gered

Hr.Ms. Johan Maurits van Nassau (1933)



De Hr.Ms. Johan Maurits van Nassau was een Nederlandse kanonneerboot gebouwd door de Zeeuwse scheepswerf Koninklijke Maatschappij de Schelde uit Vlissingen. Het schip, vernoemd naar Johan Maurits van Nassau-Siegen gouverneur-generaal van Nederlands-Brazilië, was gebouwd om dienst te doen als stationschip in de Nederlandse Antillen.

De Johan Maurits tijdens de Tweede Wereldoorlog

Tijdens de Duitse aanval op Nederland in 1940, lag de Johan Maurits op de rede van Vlissingen. Tijdens de eerste dag van de Duitse aanval, op 10 mei, wist het schip een van de Duitse vliegtuigen die mijnen legde bij Vlissingen neer te schieten. In de namiddag van 10 mei kreeg het schip orders om op te stomen naar Hoek van Holland. Kort na de aankomst in Hoek van Holland werd deze order herroepen en moest het schip terug naar Vlissingen, maar omdat de schroef van het schip bij het uitvaren van de haven verstrikt raakte in het anker van een boei werd de nacht doorgebracht in de haven van Hoek van Holland. De dag erna kreeg het schip de opdracht op te stomen naar Den Helder. Op 13 mei werd het schip door een Duits Heinkel-vliegtuig aangevallen, waarbij het geen schade opliep.

Aangekomen op de rede van Den Helder kreeg het schip de opdracht op te stomen naar de Texelstroom om vanaf daar de kop van de Afsluitdijk onder vuur te nemen. Op 14 mei werd door de Johan Maurits de Duitse batterij bij Kornwerderzand onder vuur genomen, waarbij 98 schoten zijn afgevuurd. Later die dag ging het schip verloren bij een luchtaanval bij Callantsoog terwijl het schip probeerde uit te wijken naar het Verenigd Koninkrijk. Hierbij kwamen 17 bemanningsleden om. Ter nagedachtenis aan de omgekomen bemanningsleden werd op 7 april 2005 door de CZM bij het Kazemattenmuseum bij Kornwerderzand op de Afsluitdijk een monument onthuld. De overige bemanningsleden werden gered door andere schepen die naar het Verenigd Koninkrijk uitweken

Het IJsselmeerflottielje (1939-1940)

Mobilisatie 1939

In 1939 vaardigde het kabinet in korte tijd een aantal wetten uit met betrekking tot de Nederlandse binnenvaart. Zo werd er de 'Wet behoud scheepsruimte' ingevoerd. Hierdoor kwam er een verbod op de verkoop van schepen naar het buitenland verboden werd. De regering zag in dat behoud van de binnenvaart vloot van belangrijk werd geacht bij een eventuele oorlog. Op 7 september 1939 werd tevens de 'Wet gebruik vervoermiddelen' ingevoerd. Deze wet hield in dat bij oorlogsdreiging, alle vervoersmiddelen door de regering kon worden ingezet, waaronder de binnenvaartschepen en sleepboten. Aan de eigenaren werd een inzet en vervoersplicht opgelegd. De schippers waren verplicht zich met het schip en bemanning te melden. Zo werden een aantal sleepschepen nog tijdens de bouw op de werf gevorderd en werden vervolgens omgebouwd tot mobile ziekenhuizen, De andere schepen werden veelal in gebruik genomen door het leger als accommodatie vaartuigen, en de sleepboten ingezet als bewakingsvaartuigen / sleepwerk bij de Koninklijke Marine, Korps Pontonniers en Torpedisten.



Het IJsselmeer flottielje (1939-1940)

Het IJsselmeer flottielje welk behoorde tot de verdedigingsvesting Holland bestond naast het drietal bekende kanonneerboten uit een achttal motorsleepboten. Later werden hieraan toegevoegd de beide mijnnevellers/leggers uit de Amstelklasse een groot aantal zinkschepen. Voor de haven bewaking en het aanbrengen van de versperringen middels mijnen en zinkschepen werden het korps Pontoniers en torpedisten ingeschakeld. De taak was de ijsselmeershavens en route's hierover te bewaken en de Duitsers "de oversteek van de vaste wal over het IJsselmeer te bemoeilijken en indien mogelijk tegen te houden".

Zo werd de groep te Amsterdam in eerste instantie opgebouwd uit de Amsterdammertjes, Johannes, Woudina, Hendrika, Nautica, Bastogne, Brons, Patria, en de Mercurus. Deze sleepboten welk normaal gebruikt werden op het IJ en in de Amsterdamse grachten voldeden niet aan de verwachtingen en wel door hun geringe boord hoogte, Ze vormden bij een vliegende storm op het IJsselmeer meer een gevaar voor de eigen bemanning dan voor de Duitsers. De betreffende sleepertjes werden eind augustus teruggegeven en hiervoor werd een groep van 2 x 4 sleepboten opgericht bestaande uit de rivier en haven motorsleepboten Sija, Argri, Zeemeeuw en Tema en de Oranje, Nellie, Albatros en Adwill II. Ze kwamen vanaf eind Augustus 1939 onder de krijgsvlag en werden toegevoegd aan de commandant van het IJsselmeerflottielje, LTZ 1 A. van Strien, Als bewapening verkregen ze gezamenlijk een drietal 7,7 mm mitrailleurs te verdelen en wat handvuurwapens. De eigenaren werden afgekocht en de sleepboten vervielen aan de staat.

Het vlaggeschip waar op van Stien zijn toevlucht had gevonden was de 60 jaar oude rivierkanonneerboot Hr. Ms. Hefring. Het IJsselmeerflottielje, met als station plaatst Enkhuizen, viel onder het bevel van de Commandant Marine Willemsoord in Den Helder, de schout bij nacht H. Jolles. Hoyte Jolles welk tevens de "Commandant Stelling Den Helder" was. In deze functie werd hij als territoriale commandant onder de Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht (OLZ), generaal I.H. Reynders toegevoegd. Op 6 februari 1940 werd deze OLZ-functie overgenomen door generaal H.G. Winkelman.

De sleepers werden na de verloren meidagen achter gelaten en zijn allen overgenomen door de Duitsers en werden voor dezelfde taken wederom ingezet, zij het onder de Duitse vlag. De sleepers welk in 1939-1940 door de Nederlandse regering werden overgenomen, zijn aan de eigenaren gecompenseerd met geld benodigd voor nieuwbouw. De sleepers welk de oorlog hadden overleefd vervielen dan ook automatisch aan de Nederlandse overheid welk de sleepers weer inzette bij de KVD, de kleine vaartuigen dienst. Een aantal van deze sleepers werden verscheept naar Nederlands Indië tot wederopbouw en vervanging van de aldaar geleden verliezen.



Kanonneerboten
Hr. Ms. Hefring (stafschip)
Mijnenleggers (Van Amstel klasse)
Hr. Ms. Pieter Florisz
Hr. Ms. Abraham van der Hulst
Kleine sleepboten (klasse Amsterdammer)
Sleepboot Johannes
Sleepboot Woudina
Sleepboot Hendrika
Sleepboot Nautica
Sleepboot Bastogne
Sleepboot Brons
Sleepboot Patria
Sleepboot Mercur
Sleepboten (klasse Rivier en haven sleepboten)
groep 1
Sleepboot Sija
Sleepboot Zeemeeuw
Sleepboot Albatros
Sleepboot Adwill II
groep 2
Sleepboot Oranje (later Koninklijke Marechaussee grensbewaking als GB 1)
Sleepboot Argri
Sleepboot Tema
Sleepboot Nellie
Sleepboot Harmonie (van Enk uit Zwolle) werd hieraan later toegevoegd (datum onbekend)

Nederlandse niet-gemilitariseerde hulpschepen 2:

Sleepboten IJsselmeerflottielje

Een derde groep sleepboten die door de Koninklijke Marine gevorderd werd, bestond uit acht motorsleepbootjes, die van 29 augustus 1939 tot 14 mei 1940, versterkt met enkele oorlogsschepen, het IJsselmeerflottielje vormden. Deze sleepbootjes kregen wel een wapen aan boord en werden ingezet als patrouillevaartuigen, maar werden niet gemilitariseerd. Het IJsselmeerflottielje had als taak het voorkomen dat de Duitse strijdkrachten het IJsselmeer zouden oversteken of achter de stelling van Kornwerderzand op de Afsluitdijk zouden landen. In eerste instantie werden voor het vormen van het IJsselmeerflottielje de zogenoemde Amsterdammertjes, Woudina, Johannes, Nautica, Bastogne, Brons, Mercur, Hendrika en Patria gevorderd. Dit waren sleepbootjes die gebouwd waren voor de Amsterdamse grachten en door hun lage vrijboord per definitie ongeschikt voor het veel grotere water van het IJsselmeer. De Amsterdammertjes werden allemaal van 28 tot 30 augustus 1939 opgeleverd aan het Vaartuigendepot Amsterdam. Nadat ook de marine de beperkingen van de bootjes inzag, werden ze vervangen door de acht motorsleepboten. De grotere motorsleepboten kwamen in twee groepen beschikbaar tussen 30 augustus en 4 oktober 1939. De sleepboten kregen een mitrailleurpostelling aan boord, maar per groep waren er slechts drie 7,7mm mitrailleurs beschikbaar. De motorsleepboten van het IJsselmeerflottielje werden in september 1940 allemaal door de Duitsers als krijgsbuit in beslag genomen. De eigenaren ontvingen van de Nederlandse regering een schadevergoeding met de verplichting deze te benutten voor de bouw of aankoop van nieuwe sleepboten. Een gevolg van de Duitse verbeuring en de schadeloosstellingen was dat de sleepboten die de oorlog overleefden aan de Nederlandse Staat toekwamen

Vanaf 10 mei 1940 was de Nederlandse koopvaardijvloot veruit de grootste en de meest waardevolle bijdrage die ons land kon leveren aan de geallieerde zaak. In tegenstelling tot de Nederlandse marine en het Nederlandse leger, was de nationale koopvaardijvloot één van de grootste, best uitgeruste en meest moderne ter wereld. De Nederlandse vakkennis op maritiem koopvaarders gebied was al eeuwen diep geworteld in ervaring en was de basis geweest van de Nederlandse welvaart in de voorbije eeuwen. De bemanningsleden van de Nederlandse koopvaardijvloot namen deze kennis en ervaring, samen met de

nodige moed en vaderlandsliefde, mee op zee om hun taken uit te voeren. Deze taken bestonden niet alleen uit het transporteren van goederen, al dan niet in konvooverband, maar ook uit het leiden van konvoien, het verschaffen van nautische kennis en het organiseren en uitvoeren van vervoersopdrachten. Zoals uit de artikelen over Nederlandse hulpschepen, maar ook Nederlandse hulpmijnenvegers, Nederlandse hospitaalschepen en Nederlandse bewakingsvaartuigen blijkt, leverde de koopvaardij daarbij ook een grote bijdrage aan de taken van de Koninklijke Marine.

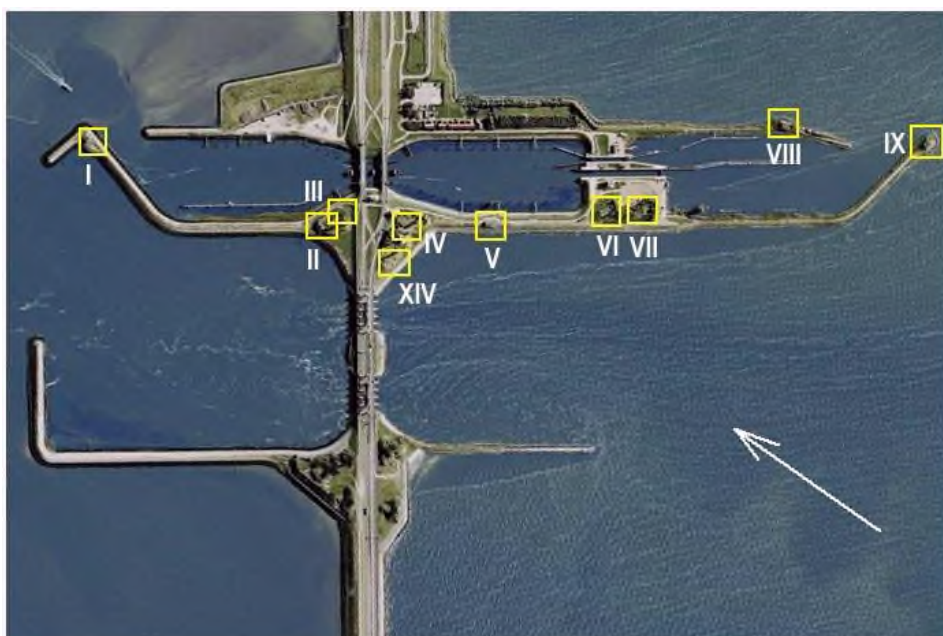
Bron: Go2War

Verdere Info

<https://www.kazemattenmuseum.nl/>



Kanonkazematten 2 en 6



De gebouwen werden om het kanon 5 1 50 heen ontworpen. De grootte van de kanonruimte werd aan de hand van een houten model bepaald. Daarbij vormde het schietgat een probleem. De vereiste vuursector enerzijds en de noodzakelijke betondekking anderzijds, zouden tot een grote buitenafmeting van de schietgaten leiden. Nadat de leden van de Zuiderzeecommissie voor Defensiebelangen met het probleem waren geconfronteerd, werd het idee

geopperd de **gebogen pantserplaten van de geschutstorens van de gesloopte pantserscheppen van de Koningin Regentes-klasse te gebruiken**. Een kostenbesparing gaf dit niet, maar het loste wel een ontwerprobleem op. Drie segmenten van deze pantserplaten hadden samen de vereiste hoogte. Nadat deze platen passend waren gemaakt en onderling met deuvels verbonden, konden ze onmogelijk meer verschuiven. In de middelste plaat werd een schietgat uitgesneden, waarbij bleek dat autogeen branden de staalkwaliteit negatief beïnvloedde. Ter weerszijden van het schietgat kwamen koppelijzers, die tevens de geleiding van een luik vormden. Contragewichten zorgden ervoor dat het schietgat zonder veel inspanning kon worden gesloten of geopend

Kazemat VI

Het is een twee verdiepingen tellende kazemat. Dit is de kanonnenkazemat die in principe rond twee kanonnen 5.L.50 werd gebouwd. Als onderdeel van de beide schietgaten werden oude gebogen



pantserplaten gebruikt die gesloopt waren uit **geschutstorens van pantserscheppen uit de klasse Koningin Regentes**. Dit was de kazemat waar Wilhelm Pronk met gevaar voor eigen leven, onder Duits vuur, een vastgelopen luik van het kanon weet te ontzetten.

Rond 18.00 uur werd een Duitse verkenning ingezet met in hun kielzog stoottroepen op fietsen. Als dekking werd een constante regen van artillerie afgegeven op Kornwerderzand. Hierbij werd bij kazemat VI (6) het luik van een schietgat losgeblazen dat op de loop van het 5 cm kanon viel. Onder hevig vuur wist soldaat W. Pronk het aan de buitenzijde weer los te wrikken en keerde ongedeerd terug in de kazemat. Kapitein Boers gaf nog steeds geen order tot vuren, maar wachtte tot de Duitsers op 800 meter genaderd waren en liet toen het vuur openen vanuit kazemat VI.



Eén van de twee kanon schietgaten van Kazemat VI

Het effect was overweldigend. De Duitse troepen lieten zich van hun fietsen vallen en zochten op de naakte dijk dekking in een greppel, anderen renden naar de andere kant van de dijk. Deze werden onder vuur genomen door kazemat II (2). Tijdens de chaotische terugvlucht bleven de granaten en mitrailleurkogels door de Duitse aanvallers snijden. Om 19.20 uur werd het Nederlandse vuur gestaakt. Tijdens deze aanval zouden vele gewonden zijn gevallen aan Duitse zijde, waaronder drie doden. Aan Nederlandse zijde vielen geen slachtoffers. Onder de duisternis trokken de laatste Duitsers zich terug. Er volgde die dag geen verdere aanval meer. De stemming in de kazematten van Kornwerderzand was euforisch en een ieder was in een overwinningsroes. De bemanning wist dat Kornwerderzand een onneembare vesting was en kapitein Boers dacht zelfs aan een tegenaanval.