

werking gevraagd voor het inschakelen van arbeiders bij het herstel van het vliegveld Ypenburg; met een beroep op het Landoorlogreglement weigerde hij.¹ In Amsterdam daarentegen (waar, gelijk vermeld, niemand er aan dacht dat een stuk als de 'Aanwijzingen' bestond) ging de dienst van Publieke Werken er met toestemming van het gemeentebestuur nagenoeg onmiddellijk toe over om het vliegveld Schiphol weer bruikbaar te maken; ook grote aannemers werden ingeschakeld, waaronder de Amsterdamse Ballastmaatschappij. Het werk werd door een Duitse *Bauleiter* gedirigeerd maar toen deze aan de op Schiphol aanwezige inspecteur van Publieke Werken, H. Pathuis, een tekening liet zien waarin de uitbreiding van het vliegveld aangegeven was, maakte Pathuis tegen die uitbreiding onmiddellijk bezwaar; bovendien waarschuwde hij de directeur van Publieke Werken en de burgemeester van de hoofdstad, dr. W. de Vlugt.² De Vlugt ging persoonlijk naar generaal Winkelman en werd door hem ontvangen op de dag (27 mei) waarop de brieven uitgingen waarin de generaal het Nederlandse bedrijfsleven verbood, oorlogstuig te produceren (wapens, munitie en oorlogsvoertuigen 'benevens alle voorwerpen welke uitsluitend kunnen dienen voor krijgsverrichtingen').

De Vlugt vertelde Winkelman nauwkeurig wat op Schiphol gaande was. Wij nemen aan dat de generaal zijn juridische adviseur, kapitein Schepers, raadpleegde en dat deze hem er op wees dat men in elk geval niet kon stellen dat Schiphol 'uitsluitend' voor krijgsverrichtingen zou dienen. Winkelman zocht evenwel ook contact met generaal von Falkenhausen en deze bevestigde hem dat de *Lufthansa* Schiphol nodig had voor de civiele verbindingen met Berlijn. De Vlugt werd er dus op 28 mei door Winkelman van verwittigd dat het werk op Schiphol kon doorgaan, aangezien 'gebleken was dat de gevorderde werkzaamheden ten bate strekten van de burgerlijke luchtvaart'.³

Op Schiphol-zelf bleek heel iets anders: zeker, het vliegveld werd door Duitse verkeersvliegtuigen gebruikt, maar veel meer door Duitse jagers en bommenwerpers – intussen werden de startbanen verlengd en begon men met het bouwen van grote reparatiewerkplaatsen en het aanbrengen van camouflage. De directie van de N.V. Aannemingsmij. v/h Hillen & Roosen die in een scherp conflict met de Duitsers lag omdat zij weigerde, het werk op het vliegveld Bergen te hervatten, was stomverbaasd toen zij bij een

¹ K. F. O. James: 'Aantekeningen', p. 8 (Doc I-809 A, a-1). ² BG-Amsterdam: p.v. zitting inz. A. F. en C. F. de Vilder (18 maart 1946), p. 13 (BRvC, Arnhem 6/1951), getuige H. Pathuis. ³ Brief, 15 juni 1940, van W. de Vlugt aan Snouck Hurgronje, aangehaald in POD-Amsterdam, bureau Vooronderzoek collaboratie: *Rapport over de collaboratie in de bouwnijverheid in het district Amsterdam* (1946), p. 53.