

De ontwikkeling van het Nederlandse luchtwapen

Johan Zegers als prominent denker

In de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw schonken militaire denkers steeds meer aandacht aan de militaire luchtvaart in Nederland en Nederlands-Indië. J.G.W. Zegers, voormalig commandant van een compagnie wielrijders, ontwikkelde zich daarbij tot de meest invloedrijke denker over de waarde van het luchtwapen. Hij publiceerde veel en had zitting in diverse commissies die belangrijke besluiten namen over de toekomst van de militaire luchtvaart. De internering van Zegers in 1940 leidde er toe dat zijn substantiële bijdrage aan de ontwikkeling van het Nederlandse luchtwapen in de vergetelheid raakte.

*Drs. P.E. van Loo en drs. A.C. Tjepkema**

De historicus dr. L. de Jong heeft zich in de eerste delen van zijn magnum opus nogal laatdunkend uitgelaten over de visie van de Nederlandse militaire leiding tijdens het interbellum.¹ Onder meer G. Teitler heeft overtuigend aangetoond dat dit beeld niet overeenkomt met de realiteit:

De werkelijkheid is tragischer geweest dan De Jong veronderstelt. Wat is triester dan het onheil te zien naderen, ervoor te waarschuwen, maar machteloos te staan het af te wenden.²

Militairen – in het bijzonder militaire denkers – bereiden zich uit de aard van hun beroep voor op de slechtst denkbare politiek-militaire situatie.

Dat heeft normaliter tot gevolg dat hun verbeeldingskracht des te meer wordt gestimuleerd naarmate zij die situatie somberder beoordelen. Dat gold aan het begin van de jaren dertig vooral voor de toestand waarin de militaire luchtvaart zich zowel in Nederland als in Nederlands-Indië bevond. Er werd toen opvallend veel geschreven over de rol die juist het luchtwapen zou kunnen vervullen om het naderende onheil af te wenden. Toen aan het eind van de jaren dertig, in het bijzonder in Nederlands-Indië, veel van het aangekochte materieel was gearriveerd, nam het aantal artikelen over de inzet van het luchtwapen weer af.

Dat het tot die tijd, in de ogen van een aantal Nederlandse militaire vliegers en waarnemers, bedroevend was gesteld met het Nederlandse defensieapparaat, blijkt uit de talloze bijdragen die zij produceerden over het gebruik van het luchtwapen. Bij de Luchtvaartafdeling van het KNIL (LA-KNIL) presenteerden zich in het interbellum vooral C.C. K pfer, E.T. Kengen en C. Giebel als vooraanstaande scribenten over de waarde van luchtstrijdkrachten voor de Nederlands-Indische defensie. Van de Luchtvaart-

* Drs. P.E. van Loo is wetenschappelijk medewerker bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie en werkt aan een dissertatie over de Nederlandse luchtstrijdkrachten in Groot-Brittannië tijdens de Tweede Wereldoorlog. Kolonel b.d. KLu drs. A.C. Tjepkema is hoofddocent aan de Nederlandse Defensie Academie. Hij bereidt een dissertatie voor over de doctrinevorming bij de militaire luchtvaart in het interbellum.

1 L. de Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog*, deel 1 (Den Haag, Nijhoff, 1969) blz. 636, 637 (de voorstellingen van de legerleiding die uit de Eerste Wereldoorlog dateerden) en deel 2, blz. 325 (de weerzin van de generale staf tegen het tankwapen).

2 G. Teitler, 'De krijgsmacht als Cassandra. Toekomstverwachtingen van Nederlandse militairen' in: G. Teitler (red.), *Tussen crisis en oorlog. Maatschappij en krijgsmacht in de jaren '30* (Dieren, De Bataafsche Leeuw, 1984) blz. 84.

afdeling (LVA) in Nederland traden J.J. van Santen en P.J. de Broekert op de voorgrond als auteurs en bij de voornamelijk op Indië gerichte Marine-luchtvaartdienst (MLD) toonden W. van Prooijen en E. Martaré zich actief met de pen.

Zij stonden echter allemaal in de schaduw van Johan Zegers, die zich vanaf het eind van de jaren twintig ontwikkelde tot de meest voor-

cavalerie, het vervoer van lichte mitrailleurs op de fiets en het uitbrengen van indirect vuur met zware mitrailleurs. In deze artikelen kwam zijn sterke hang naar professionaliteit al naar voren. Steevast onderbouwde hij zijn verslagen met wiskundige formuleringen en de resultaten van eigen experimenten.⁵

Zegers' bovengemiddelde capaciteiten bleven niet onopgemerkt. Van 1921 tot 1924 volgde hij de Hogere Krijgsschool. Twee jaar na het behalen van zijn stafbrevet ging hij over naar de LVA. Hij haalde zijn waarnemerswing en was vervolgens onder meer belast met de tactische vorming van het luchtvaardend personeel. In de periode 1927-1930 trad hij regelmatig op als oefenleider te velde tijdens grootschalige oefeningen van de LVA met eenheden van het Veldleger. Daarbij lag het accent op de commandovoering. Deze manoeuvres verbeterden het inzicht van commandanten en staven in de inzet van luchtmachtkrachten. Wegens bezuinigingen vonden deze oefeningen in de periode 1931-1936 amper plaats.⁶ Voorts was Zegers jarenlang betrokken bij oefeningen op de kaart van de Generale Staf omtrent de militair-strategische mogelijkheden van het Nederlandse leger en bij soortgelijke oefeningen van de Hogere Krijgsschool en de Hogere Marine Krijgsschool rond de verdediging van Nederlands-Indië.⁷

Autoriteit

Als productief auteur over militaire luchtvaart-aangelegenheden volgde Zegers met erudiete belangstelling de ontwikkelingen in het buitenland, daarbij geholpen door een gelukkige combinatie van talenkennis en technisch inzicht. Gaandeweg ontwikkelde hij zich tot een veel-geraadpleegde autoriteit op het terrein van de militaire luchtvaart. Dit leidde in de jaren dertig tot zijn lidmaatschap van een belangrijke staatscommissie: de Commissie-Kan. Tijdens zijn werkzaamheden voor die commissie wees de minister hem bovendien aan als secretaris van de Commissie Staatsluchtmacht, die overigens wegens verzet vanuit het ministerie van Koloniën uiteindelijk niet tot stand kwam. Verder was Zegers oprichter en hoofdredacteur van het vaktijdschrift *Lucht-*

Zegers' bovengemiddelde capaciteiten bleven niet onopgemerkt

aanstaande en invloedrijke denker over de waarde van het luchtwapen. Toch is Zegers tegenwoordig nagenoeg onbekend;³ de uitsluitende focus op Angelsaksische vakliteratuur waarin Douhet, Mitchell en Trenchard centraal staan,⁴ is daar niet vreemd aan. Dit artikel schenkt aandacht aan Zegers' loopbaan als officier en aan zijn gedachtegoed.

Johan Zegers

Johan Gerrit Willem Zegers werd geboren in 1891 in Padang (Sumatra) in een officiersgezin. Na de KMA begon hij in 1911 zijn operationele loopbaan als tweede luitenant bij het 3^e Regiment Infanterie in Bergen op Zoom. Van 1916 tot 1919 was hij commandant van een compagnie wielrijders. Vervolgens was hij enkele jaren geplaatst bij de Normaal Schietschool in Den Haag. Toen al toonde hij zich een vaardig, zij het ietwat breedvoerig, publicist over onderwerpen als het optreden van wielrijders versus

3 De naoorlogse generatie kent wel zijn jongere broer, luitenant-generaal J.L. Zegers, die onder meer de eerste commandant van het Commando Tactische Luchtmachtkrachten was.

4 De denkers Giulio Douhet (Italië), William Mitchell (VS) en Hugh Trenchard (Groot-Brittannië).

5 De auteurs tellen op zijn minst veertig titels van artikelen, lezingen, onderwijsdocumenten, boekbesprekingen en geschreven commentaren over luchtvaartzaken. Zegers wordt in de tijdschriften van die jaren opvallend vaak door anderen geciteerd. Hij schreef later ook het boek *Luchtmachtorganisaties en oorlogsvliegtuigen der belligerenten in West-Europa* (Assen, Uitgeversbedrijf Born, 1940).

6 J.G.W. Zegers, 'De ontwikkeling en het gebruik der Nederlandsche Luchtmachtkrachten' in: J.W. Wijn (red.), *Gedenkboek van de Luchtvaartafdeling 1913-1938* (Utrecht, Bruna, 1938) blz. 63 en 64. Dit hoofdstuk laat zich lezen als een persoonlijke verantwoording van Zegers' betrokkenheid bij de ontwikkeling van het luchtwapen.

7 Wetenschappelijk Jaarbericht van de Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap (WJ-VBK) 1935, blz. 205.



Wielrijders tijdens de mobilisatie 1914-1918. Geheel rechts Johan Zegers

macht, dat tussen 1928 en 1940 ieder kwartaal verscheen, en vanaf 1926 rapporteur militaire luchtvaartangelegenheden in het *Wetenschappelijk Jaarbericht (WJ)* van de *Vereeniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap (VBK)*.⁸ Vanaf 1935 was Zegers als oudste stafofficier verbonden aan de toen opgerichte Inspectie der Militaire Luchtvaart (IML), waardoor hij een dominant aandeel had in de fundamentele reorganisaties van die periode.

De opkomst van het luchtwapen

Zegers' militaire carrière liep voor een groot deel parallel aan de opkomst van de luchtstrijdkrachten. Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog was er zowel bij de KL als bij het KNIL een kleine luchtvaartafdeling ontstaan, in 1917 gevolgd door de oprichting van de MLD. Tijdens de Eerste Wereldoorlog keken de Nederlandse experts vanaf de zijlijn toe hoe het vliegtuig zich als een militair instrument van betekenis ontwikkelde. Van een centrale rol van het luchtvaartuig in het Nederlandse militaire denken was in die jaren nog geenszins sprake. Door de neutrale status had Nederland

nauwelijks aansluiting gevonden bij de snelle ontwikkelingen in de militaire luchtvaart. De naoorlogse generatie luchtvaartofficieren stond te popelen om die achterstand in te halen. Zij werden daarin aangemoedigd door generaal b.d. C.J. Sniijders, opperbevelhebber Land- en Zeemacht tijdens de Eerste Wereldoorlog en al in 1907 de eerste voorzitter van de *Nederlandse Vereeniging voor Luchtvaart (NVvL)*, de latere *KNVvL*.⁹ Sniijders was tot ver in de jaren dertig actief als pleitbezorger van de militaire en civiele luchtvaart.

Moderne techniek

Het luchtvaartuig was ongetwijfeld het meest aansprekende symbool van vooruitgang in de eerste helft van de twintigste eeuw. De mens veroverde na de uiteinden der aarde nu ook het luchtruim en maakte verre oorden binnen

8 Alle sectoren van de krijgsmacht, zoals de wapens van de landmacht, plachten de ontwikkelingen op hun terrein in een bijdrage aan het WJ te beschrijven. De Indische Krijgskundige Vereniging kende haar eigen WJ, maar droeg ook een kort overzicht bij aan de editie van het moederland.

9 De aanvankelijke naam van de vereniging luidde: 'Vereeniging ter bevordering van de luchtscheepvaart'. Zie ook R. de Winter, *Leven voor de Luchtvaart. Hendrik Walaardt Sacré 1873-1949* ('s-Gravenhage, Sectie Luchtmachthistorie van de Luchtmachtstaf, 1992) blz. 33.



FOTO NIMH

Glenn Martin bommenwerpers op vliegveld Andir, circa 1936.

korte tijd bereikbaar. Naast Nederlandse verkeersvliegers speelden militaire vliegers een prominente rol bij de lange-afstandsvluchten naar Nederlands-Indië. Het immense potentieel van het vliegtuig sprak vooral diegenen aan die een ongebreideld geloof in de moderne techniek hadden. Zegers was zo iemand. Als een van de weinige Nederlandse militairen hield hij nauwgezet de buitenlandse vakliteratuur bij en raakte hij door de militaire mogelijkheden van het luchtwapen gefascineerd. Voorstanders wezen er op dat luchtstrijdkrachten op alle niveaus inzetbaar waren: tactisch (als hulpwapen), operationeel (de luchtverdediging) en strategisch (het bombardement). Na de Eerste Wereldoorlog was het daarom zaak van het ontstane momentum te profiteren en fondsen te vinden voor de uitbreiding van het luchtwapen. Hiertoe moesten allereerst de politieke en militaire autoriteiten worden overtuigd. De politieke situatie van die jaren moedigde de aanschaf en vervolmaking van nieuwe technologieën niet aan. Er heerste, mede uit afschuw over de gevolgen van de Eerste Wereldoorlog,

een zekere internationale consensus over de positieve effecten van internationale verdragen en de invloed van het internationale recht in het algemeen. Bovendien was de perceptie van de werking van de Nederlandse neutraliteit tijdens de Eerste Wereldoorlog positiever dan gerechtvaardigd. Er was dus op het eerste gezicht weinig reden tot een extra accent op de landsverdediging en de aanschaf van een operationeel capabele luchtvloot.¹⁰ In dit klimaat bewoog kapitein-waarnemer Zegers zich rond 1930.

‘Ontwikkeling en Organisatie der Luchtmacht’

Een opmerkelijke kans om zijn inzichten te etaleren greep Zegers op 16 oktober 1931. Die dag hield hij een lezing voor de VBK met als titel ‘Ontwikkeling en Organisatie der Luchtmacht’.¹¹ Hij ging in op de operationele inzet tijdens

*den wereldoorlog en onderscheidde jachtvliegtuigen, vliegtuigen voor den verkenning- en waarnemingsdienst, slagvliegtuigen en bombardeervliegtuigen.*¹²

Aanvankelijk fungeerden de vliegdiens ten van leger en vloot als hulpwapens, maar in de laatste jaren van de Eerste Wereldoorlog verlegden zij het accent naar zelfstandige operaties

met bombardeervliegverbanden voor den aanval op doelen van militair, economisch of politiek gewicht

alsmede met

jachtvliegverbanden als onderdeel van de luchtverdedigingsorganisaties.

Bommenwerpers en jachtvliegtuigen hadden Zegers’ onverflauwde belangstelling omdat hij ze beschouwde als de basis van een zelfstandig luchtwapen met enerzijds een offensieve taak en anderzijds de luchtverdediging boven het eigen grondgebied.

In de lezing toonde Zegers zich een vaardige discipel van de Italiaanse luchtvaarttheoreticus

10 Dat gold evenzeer voor de vervanging en aanvulling van de vloot. De verwerping van de ontwerp-Vlootwet (1923) door de Tweede Kamer was een afspiegeling van deze stemming.

11 *Orgaan van de VBK*, LXV (1931-32), blz. 4-113.

12 Onder *slagvliegtuigen* verstond Zegers vliegtuigen voor rollen die later *Close Air Support* en *Battlefield Air Interdiction* zouden heten.

Giulio Douhet, over wiens theorieën hij voor het eerst in 1929 publiceerde.¹³

Bij Douhet vond Zegers de bevestiging dat militaire vliegtuigen in strategisch opzicht alleen tot hun recht zouden komen in een organisatie onafhankelijk van land- en zeemacht. Als zo'n luchtmacht (waarvan de kern moest bestaan uit *bombardeervliegtuigen*) er eenmaal was, zou het niet meer dan logisch zijn daarin alle militaire vliegtuigen onder te brengen.¹⁴ Als voorbeelden gebruikte Zegers de *Royal Air Force* (RAF) en de Italiaanse *Regia Aeronautica*. Ook de ontwikkelingen in Frankrijk en de Verenigde Staten, waar de luchtstrijdkrachten hoe langer hoe meer een centrale positie innamen, sterkten hem in zijn opvatting. Zegers volgde Douhet echter niet in diens visie dat de land- en zee-strijdkrachten ondergeschikt dienden te zijn aan de luchtstrijdkrachten. Hij zat meer op de lijn van Mitchell, die de klassieke krijgsmacht-delen een vitale rol bleef toebedelen. Interessant is dat Zegers de verwachting uitsprak dat Nederland te maken zou kunnen krijgen met zowel een *beperkte* als een *onbeperkte* lucht-oorlog. In het eerste geval ging het om aanvallen op doelen met een militaire functie, zoals depots en oorlogsindustrieën. Bij de *onbeperkte* lucht-oorlog onderscheidde hij aanvallen tegen:

inrichtingen van politiek belang (regeringsgebouwen e.d.) tegen de geest der bevolking (afwerpen van den oorlogswil ondermijnende geschriften) tegen de verkeerswegen en middelen van verkeer te land en te water tegen kracht-licht-waterleidingsinstallaties, bruggen, stations e.d. tegen de bevolking zelve.

Een belangrijk deel van zijn voordracht wijdde Zegers aan de verdediging van Nederlands-Indië. Hij kende het luchtwapen een cruciale rol toe bij de

handhaving van orde en rust

in de archipel, waarbij hij het voorbeeld van de *air policing* van de RAF in het Midden-Oosten gebruikte. Daarnaast meende hij dat vliegtuigen een essentiële rol konden spelen bij het

vaststellen van neutraliteitsschendingen.

Gegeven de aard en ligging van de archipel concentreerde de landsverdediging zich op het hoofdeiland Java. Het was de taak van de marine neutraliteitsschendingen in de buitengewesten en de territoriale wateren te signaleren. Zegers legde hier handig het accent op de rol van vliegboten als strategische verkenners:

van den uitslag van deze verkenningen hangt zowel den inzet van de maritieme- als de luchtvaartkundige middelen (...) af.

Omdat de marine de MLD als een hulpwapen zag en dus de inzet van haar vliegboten (primair) tot verkenningen beperkte, betekende dit impliciet dat Zegers, ogenschijnlijk de maritieme slagkracht alle ruimte gunnend, met de term *luchtvaartkundige middelen* een bommen-werpervloot bedoelde.

Operationele behoefte

Bij de verdediging van Nederland dacht Zegers in de eerste plaats aan een hechte luchtverdediging met luchtdoelartillerie en jachtvliegtuigen. Weliswaar zouden de eerste bommenwerpers al zijn doorgebroken voordat de jagers ter plaatse zouden kunnen zijn, maar de volgende golven zouden wel opgevangen kunnen worden en desnoods op de terugweg nagejaagd. Opmerkelijk is dat de aanvalstactiek uitging van tijdbommen die van boven op de vijandelijke formaties moesten worden gegooid. Deze methode is onder meer besproken bij het overleg met Fokker voorafgaande aan de bouw van de T-V luchtkruiser.¹⁵ Zegers wilde voor deze rol

- 13 WJ-VBK 1929, hfst III Lucht-oorlog/Luchtvaart, blz. 146-177. De passage over Douhet is te vinden op blz. 149-154. Zegers was sneller in het onderkennen van het belang van Douhet dan de Angelsaksische luchtvaarttheoretici, die pas in 1930 van Douhet blijken gaven. In een boekbespreking in het tijdschrift *Luchtmacht* (mei 1932, blz. 78-80) schonk Zegers opnieuw aandacht aan *Il dominio dell'aria*, waarvan hij de Franstalige versie (*La guerre de l'air*) in handen had.
- 14 Bij de term *luchtmacht* dacht men in die jaren vooral aan slagkracht geprojecteerd vanuit de lucht (vgl. *airpower*). De naam 'Koninklijke Luchtmacht' als organisatie werd voor het eerst gebruikt door de redactie van de *Militaire Spectator* (*Militaire Spectator* 104 (1935) (5) blz. 221).
- 15 R. de Bruin, P. Grimm, H. Hoiting, P. Luijten, J. van Vliet en L. Zwaaf, *Illusies en Incidenten. De Militaire Luchtvaart en de neutraliteitshandhaving tot 10 mei 1940*, z.p. 1988, blz. 32. Jachtkruisers (G-1) zouden de hoogte van de inkomende vijandelijke formaties vaststellen en doorgeven aan de luchtkruisers (T-V). Deze vlogen in een bewakingspatroon en zouden dan op een hoogte van 600 meter boven die formaties hun van tevoren ingestelde tijdbommen loslaten. Deze methode beproefde de *Luftwaffe* later in de Tweede Wereldoorlog tegen Geallieerde bommenwerperformaties. Het doet tevens denken aan de nucleaire inzettactiek van het Nike geleide wapen in de Koude Oorlog.

gebruik maken van tweepersoonsjagers als kern van de luchtverdediging, omdat deze ook bij nacht konden opereren.¹⁶ Hij wilde het aantal jachtvliegtuigen trouwens tot circa dertig à veertig beperken omdat hij meer fiducia had in bommenwerpers, die naast hun hoofdfunctie konden bijdragen aan de *indirecte* luchtverdediging, dat wil zeggen het uitschakelen van luchtstrijdkrachten op de grond (in moderne termen *offensive counter-air*).

Zegers pleitte al vroeg voor de oprichting van een Staatsluchtmacht

In totaal dacht Zegers aan drie *bombardeergroepen* van elk 24 vliegtuigen, te organiseren in drie afdelingen.¹⁷ De eerste groep moest bestaan uit bommenwerpers van een hoge kwaliteit, die tevens de strategische verkenning voor hun rekening zouden nemen; de tweede groep uit te vorderen lijnvliegtuigen van de burgerluchtvaart en de derde uit gevechtsvliegtuigen van het veldleger in een secundaire rol. Het valt op hoe zuinig Zegers de operationele behoefte formuleerde. Hij dacht dat de

zoo vóór alles gewenschte preventieve werking van de luchtmacht

potentiële tegenstanders zou afschrikken en

dat dit mede den doorslag geeft om onze neutraliteit te eerbiedigen.

De Commissie-Idenburg

De eerste aanzet tot de aanschaf van bommenwerpers was nota bene het gevolg van de instelling van een bezuinigingscommissie. Bij het aantreden van het tweede kabinet-Colijn in 1933 was het overduidelijk dat het uitgavenpeil

zowel in Nederland als in Nederlands-Indië te hoog was en dat Defensie aan de oplossing van dat probleem een aanzienlijke bijdrage zou moeten leveren. Colijn liet daarom een commissie samenstellen onder leiding van zijn partijgenoot en vertrouweling A. Idenburg, voormalig minister van Koloniën en gouverneur-generaal van Nederlands-Indië. Idenburg was ooit begonnen als genieofficier en bekend met de defensieproblematiek door zijn bemoeienis met de ‘Defensiegrondslagen van 1927’, een document waarin de uitgangspunten voor de krijgsmacht in Nederlands-Indië tot 1934 waren vastgelegd. Deze nota repte echter met geen woord over de luchtstrijdkrachten.

In haar eindrapport opperde de Commissie-Idenburg de mogelijkheid om de harmonisch samengestelde marine om te bouwen

tot een duikbootvloot met een, bij de huidige sterkte aan vliegtuigen vergeleken, vergroote luchtvloot.

Deze optie was ontraden door de militaire adviseurs van de commissie, kapitein-ter-zee H. Ferwerda (commandant van Vliegkamp De Kooy) en luitenant-kolonel van de generale staf P. Best (commandant van de LVA), die van mening waren dat de neutraliteitshandhaving van Nederlands-Indië niet gebaat zou zijn met een vloot waarvan oppervlakteschepen niet de ruggengraat vormden. Zij voegden daar ongeveer aan toe dat een verlegging van het zwaartepunt naar het luchtwapen de vraag zou doen opkomen naar de instelling van een Staatsluchtmacht.¹⁸ Dit open einde in het rapport resulteerde inderdaad in de opdracht tot nader onderzoek over een mogelijke fusie van de drie militaire luchtvaartorganisaties, alsmede tot de bestudering van een mogelijke extra bezuiniging via een principiële operationele accentverlegging naar sterkere luchtstrijdkrachten.

De Commissie Staatsluchtmacht

Al in de hierboven genoemde lezing voor de VBK hield Zegers een pleidooi voor de oprichting van een Staatsluchtmacht. Dat was opvallend,

¹⁶ De vraag of militaire vliegtuigen een- of tweemotorig moeten zijn behandelt Zegers in een voetnoot (op.cit. noot 8, blz. 24). Hij citeert een Britse schrijver die zegt dat *het 2 motorig vliegtuig in alle opzichten superieur is*.

¹⁷ Een vooroorlogse afdeling bestond doorgaans uit negen vliegtuigen waarvan drie reserve. Drie afdelingen vormden een groep.

¹⁸ *Verslag van de Commissie voor de Reorganisatie van de Weermacht* ('s-Gravenhage, 1934) blz. 76, 77, alsmede bijlagen 14 en 15 (blz. 243-254).



Het boek dat Zegers voorjaar 1940 publiceerde

want in deze jaren had de militaire luchtvaart in de landmacht nog niet eens de status van zelfstandig wapen. Er viel inderdaad veel te zeggen voor een fusie van de drie marginale luchtvaartorganisaties, ieder met hun eigen zwakke en nauwelijks sterke kanten, geen van drieën in staat om in de eigen operationele omgeving een rol van betekenis te spelen. Zegers achtte het personeelsvraagstuk in deze kwestie leidend. De drie vliegdiensden kenden natuurlijk onderofficieren-vlieger, maar voor officieren was het weinig aantrekkelijk een loopbaan in de militaire luchtvaart na te streven. De marine kende in die categorie vrijwel uitsluitend vliegers in de rang van officier-vlieger der tweede klasse, equivalent aan luitenant-ter-zee jongste categorie. De landmacht en het KNIL wierven de officieren uit het beroepspersoneel; na een dienstverband van doorgaans acht jaar als vlieger of waarnemer keerden zij weer naar hun oude wapen terug om daar hun loopbaan voort te zetten. Een volledig op de militaire lucht-

vaart toegesneden organisatie zou een aanengesloten en kansrijk loopbaanperspectief openen.

Weerstand marine en KNIL

Een Staatsluchtmacht voor het hele koninkrijk, naar het voorbeeld van de marine, leek dus de panacee. De fusie van de departementen van Oorlog en Marine in 1928 leek de weg te wijzen in dit vraagstuk. Ook de minister van Defensie, L.N. Deckers, had zich laten overtuigen van de wenselijkheid van dit plan. Afgezien van de personeelsvoordelen zou ook de structuur van de krijgsmacht aan eenvoud winnen. Kostbaar gemaakte duplicaties in de organisatie konden worden vermeden, waardoor bezuinigen mogelijk was. De idee van een Staatsluchtmacht vond echter alleen weerklank bij de landmacht in Nederland; de marine en het KNIL waren mordicus tegen. De marine had slechte herinneringen aan recente pogingen haar organisatie te splitsen in een Indisch en een Nederlands deel, terwijl met de overdracht van de MLD haar integriteit opnieuw op het spel zou staan. Het KNIL vreesde het luchtwapen, zijn grote troef in de competitie met de marine in de strategische verdediging van Indië, kwijt te raken.¹⁹

Politiek lag de zaak minder eenvoudig dan Deckers veronderstelde. Hij had gehoopt op de steun van Colijn, die niet alleen minister-president maar ook minister van Koloniën was.²⁰ De VI^e afdeling (defensiezaken) op dit departement mobiliseerde en coördineerde echter het verzet van de minister en de legercommandant van het KNIL. Laatstgenoemde wees er op dat invoering van een Staatsluchtmacht het grote nadeel van het 'over en weer dienen' (na een periode in Indië terugplaatsen naar Nederland) zou introduceren. Dat nadeel was nu juist een hoofdargument geweest voor de splitsing van de marine. Een Staatsluchtmacht kwam er dus voorlopig niet.

19 Zie ook: G. Teitler, 'De Slagluchtmacht' in: *Mededelingen Sectie Militaire Geschiedenis*, deel 7 (1984), blz. 93-147.

20 Het tweede kabinet-Colijn regeerde van 1933 tot 1935. In het derde kabinet-Colijn (tot 1937) was Colijn naast minister-president en minister van Koloniën ook minister van Defensie a.i.

De Commissie-Kan

Deze uitkomst liet de kwestie van sterkere luchtstrijdkrachten echter onverlet. In december 1934 vond de instelling van de Commissie-Kan plaats. Als opvolger van de Commissie-Idenburg moest deze staatscommissie bezien of één van de door Idenburg geschetste alternatieven tot bezuinigingen zou leiden. Concreet ging het om de vraag of een vermindering van het aantal oppervlakteschepen tegenover een uitbreiding van de MLD een besparing van betekenis zou opleveren.²¹ Naast J.B. Kan, voorzitter, oud-minister en lid van de Raad van State, waren er vier leden van de marine, onder wie de kapiteins-ter-zee J.Th. Furstner en H. Ferwerda (de toekomstige commandant zee-macht gestationeerd in Soerabaja), en vier leden van de landmacht, onder wie generaal-majoor M. Boerstra (de toekomstige legercommandant) en kapitein Zegers.

Ondanks zijn betrekkelijk lage rang wist Zegers grote invloed uit te oefenen op de afbakening van het onderzoeksterrein van de commissie. Zijn voorstel om de opbouw van de totale krijgsmacht in Nederlands-Indië in het onderzoek te betrekken kreeg – onder protest van de marineleden – de steun van de voorzitter.

Gesteund door Boerstra merkte Zegers voorts op dat de letter van de aan de commissie verstrekte opdracht weliswaar van maritieme luchtvaartmiddelen repte,

*doch dat de geest het betrekken van de luchtmacht van alle weermachten bedoelt.*²²

Voorzitter Kan ging in deze interpretatie mee, waardoor het standpunt van de landmachtleden een meerderheid verwierf.²³

Nota's

In de commissievergaderingen bleef het meerderheidsstandpunt prevaleren, vooral dankzij de kwaliteit van de nota's die Zegers ter onderbouwing van het belang van het luchtwapen schreef. Tot ergernis van de marineleden werden de Grondslagen van 1927 losgelaten. Hierin stond de bijdrage van de marine aan de verdediging van Nederlands-Indië tot in detail beschreven. De meerderheid van de commissie kwam namelijk tot de conclusie dat het niet langer zinvol was kruisers in de vaart te houden, omdat dergelijke oorlogsbodems nu eenmaal veel onderhoud vergden, hun geringe aantal (de marine had er twee) krijgskundig gezien nauwelijks zinvol was en een aanzienlijke uitbreiding slecht strookte met de doelstelling van de commissie. In plaats daarvan adviseerde zij dat

*alle vrijkomende krachten op het luchtwapen worden geconcentreerd.*²⁴

De aanbeveling luidde 108 zogeheten luchtkruisers voor de Indische luchtvaart aan te schaffen, waarvan de helft als eerstelijns vliegtuigen.²⁵ Het aantal grote zeevliegtuigen zou



Fotocollage van de Luchtvaartafdeling uit 1938

21 Commissie tot herziening van de samenstelling der maritieme middelen in Ned.-Indië, ingesteld bij Beschikking Minister van Defensie d.d. 15 december 1934.

22 G. Teitler, *Ibid.*, blz. 104.

23 Volgens H. de Bles, *Kruisers en/of vliegtuigen? De commissie Kan en het debat over de verdediging van Nederlands-Indië 1934-1937* (doctoraalscriptie geschiedenis Leiden, 1985), blz. 19, was het standpunt van Kan zuiver opportunistisch, vanwege de waarschijnlijkheid dat de voorstellen van Zegers tot besparingen zouden leiden.

24 Advies Commissie-Kan ('s-Gravenhage, juli 1935) blz. 12.

25 Eerstelijns betekende een gegarandeerde sterkte van 100 procent in vredetijd, zonedig deels afkomstig uit de tweedelijns vliegtuigen (inspectie, reparatie of reserve).

gelijktijdig verminderen van 72 tot 54, waarvan wederom de helft in eerste lijn. Overigens had dit slechts een besparing van maximaal 225.000 gulden op jaarbasis tot gevolg. Evenmin waren de eenmalige uitgaven ter hoogte van 10 miljoen gulden voor de aanleg van vliegvelden in de buitengewesten meegerekend.

Hulpwapen of zelfstandig wapen?

Wat waren nu de verschillen van inzicht tussen de marine en de landmacht? In de eerste plaats zag de marineleiding de MLD als een hulpwapen dat primair een verkenningssysteem had; secundair voerden vliegtuigen bewapening, en dan slechts bommen en geen torpedo's. Ten tweede hechtte de marine aan het opereren vanaf het water, waardoor alleen vliegboten en watervliegtuigen in aanmerking kwamen. Op het land gestationeerde vliegtuigen konden meer lading meenemen en waren sneller, zoals MLD-vlieger M. Vethake eerder omstandig had aangetoond.²⁶

Landvliegtuigen vielen echter buiten de doctrine van de marine, waardoor het KNIL in dit gat kon springen. Ten derde wekte bij de marine de term luchtkruiser irritatie op. Het leek er op dat het ene type kruiser door het andere was te vervangen. De latere marinebevelhebber C.E.L. Helfrich verwoordde de marinewrevel hierover naderhand als volgt:

*Zelfs is er een commissie geweest die maandenlang twistte over de vraag of een kruiser niet vervangen kon worden door een bommenwerper. De één schoot een granaat af, en de ander liet een bommetje vallen.*²⁷

Helfrich bedoelde hier de Commissie-Kan en hij gebruikte het woord bommenwerper omdat de term luchtkruiser al snel was achterhaald.²⁸ Aangezien jachtvliegtuigen in een bewakingsstelsel van de luchtverdediging (vgl. *Combat Air Patrol*) slechts korte tijd op hoogte konden blijven nabij te beschermen objecten, gold een snelle middelzware bommenwerper met een sterke frontbewapening als alternatief. Deze kon wel lang kruisen en was bovendien inzetbaar voor de *indirecte* luchtverdediging.²⁹ Toen het luchtkruiser-concept was achterhaald door de toegenomen snelheid van de jagers,

kwam de (meermotorige) jachtkruiser op om het bewakingsstelsel inhoud te geven.

Het wekt dan ook geen verbazing dat de marineleden van de commissie vervolgd waren over het advies van hun collega's en omstandig de zwakke kanten daarvan belichtten. De minister ging overigens niet akkoord met het buiten

Als lid van de Commissie-Kan schreef Zegers invloedrijke nota's

dienst stellen van de kruisers. Toch zou Zegers zijn gelijk behalen, mede door krachtige steun van generaal Boerstra en niet te vergeten de steeds sterker wordende Japanse dreiging. In de loop van 1935 keerde het tij van bezuinigingsnoodzaak als opperste bestuurswijsheid en een jaar later besloot Colijn als minister van Koloniën tot de eerste bestelling van middelzware bommenwerpers van het type Glenn Martin 136 WH-1 voor het KNIL.³⁰ Er zouden er uiteindelijk 120 worden afgeleverd.

Inspectie der Militaire Luchtvaart

Zegers' directe invloed op het moderniseringsproces van de IVA in Nederland was minder spectaculair, maar groeide met de toenemende oorlogsdreiging. Dit was voor een deel het gevolg van de nieuwe functie die hij vanaf het voorjaar van 1935 vervulde. In april van dat

26 M. Vethake, 'Aan welke eischen moet een zeebommenwerper voor Nederlandsch-Indië voldoen?' in: *Luchtmacht* 2/1935, blz. 159, 160.

27 C.E.L. Helfrich, *Memoires deel I. De Maleise Barrière* (Amsterdam, Elsevier, 1950) blz. 9.

28 Een luchtkruiser was een meermotorig gevechtsvliegtuig, dat beschikte over forse bewapening en kon worden ingezet als strategische verkenner en bommenwerper. De term dook al aan het einde van de jaren twintig op in de Duitse vakliteratuur, toen jachtvliegtuigen nog niet veel sneller waren dan bommenwerpers. In zijn bijdrage voor het *WJ-VBK* van 1929 haalt Zegers een artikel aan met de titel 'Jagdflugzeug oder Luftkreuzer' uit *Luftflotten* 1928. De Franse literatuur bezigde de term *croiseur aérien*.

29 F.J. Molenaar, *De luchtverdediging in de meidagen 1940* ('s-Gravenhage, Staatsuitgeverij, 1970) blz. 63, 66. De Fokker T-V was ontworpen als luchtkruiser, maar was bij invoering in 1938 al weer veel langzamer dan de jagers van die jaren, waardoor zijn rol zich tot bommenwerper beperkte.

30 De letters WH stonden voor *Wright (Cyclone)* motoren en *Holland*. De '139' werd later opgevolgd door de '166', met een groter vermogen en bereik. Er zouden vier verschillende types, de WH-1, WH-2, WH-3 en WH-3A, worden afgeleverd. De aanduiding '139' bleef ook voor de '166' gehandhaafd, waarschijnlijk omdat voor de eerste categorie een exportvergunning was verleend. Zie G.J. Casius, 'Batavia's big sticks' in: *Air Enthusiast* XX (1983) 2, blz. 2-4.

jaar kwam namelijk de Inspectie der Militaire Luchtvaart (IML) tot stand. Deze ging dienen als overkoepelend orgaan boven de LVA en het Luchtvaartbedrijf (LVB) om de onderlinge spanningen weg te nemen die waren gerezen tussen deze twee voornaamste organisatie-eenheden van de militaire luchtvaart. Als Inspecteur der Militaire Luchtvaart trad reserve-luitenant-generaal M. Raaijmakers op.³¹ Hij kreeg een staf met een vijftal officieren tot zijn beschikking, van wie Zegers de oudste in anciënniteit was. Hij en kapitein-waarnemer A. Baretta waren de enige stafgebrevetteerde officieren van de Staf IML. Hun gedegen kennis van het luchtwapen was des te belangrijker omdat Raaijmakers nooit eerder functioneel betrokken was geweest bij de luchtstrijdkrachten. De adjudant van de IML, eerste luitenant-vlieger S. Mante, beschreef Zegers later als *de grote stuwende kracht* achter de reorganisaties.³²

Kort na de oprichting van de IML leek er, als gevolg van de internationale ontwikkelingen, serieus werk gemaakt te worden van de modernisering van de luchtstrijdkrachten en de organisatie van het luchtwapen.

In de zomer van 1936 kwam na overleg tussen de minister van Defensie (a.i.) Colijn, de Chef van de Generale Staf (generaal-majoor I.H. Reynders) en de IML een aanschaffingsplan tot stand. Het ging daarbij niet alleen om de modernisering, maar ook om de uitbreiding van de LVA. Het lag in de bedoeling de plannen in tien jaar te realiseren, maar met het oog op de snel oplopende spanningen werd de termijn op last van minister Colijn eind 1936 verkort tot vier jaar. Binnen enkele weken presenteerde Raaijmakers zijn ontwerp-Vierjarenplan, dat behalve de aanschaf van nieuwe vliegtuigen ook de aanleg van vijf nieuwe vliegvelden behelsde.

Invloed Zegers

Zegers had een belangrijke hand in dit moderniseringsschema. Veel van zijn eerder in voordrachten en artikelen gepresenteerde ideeën keerden terug in de eerste versie van het Vierjarenplan. Volgens dit plan moest de LVA in grote lijnen gaan bestaan uit drie luchtvaartregimenten. Het Eerste Luchtvaartregiment was bestemd voor de directe en indirecte luchtverdediging en moest 36 eenpersoons jachtvliegtuigen, 36 jachtkruisers, 36 verkenningvliegtuigen en 54 bommenwerpers omvatten. Het Tweede Luchtvaartregiment ging het buiten de Vesting Holland opererende Veldleger ondersteunen met 72 tweepersoons verkenner, 48 tweepersoons lichte verkenner, 36 eenpersoons jachtvliegtuigen en 36 jachtkruisers. Het Derde Luchtvaartregiment ten slotte was bedoeld voor de opleidingen en zou enkele tientallen nieuwe lesvliegtuigen krijgen. Vooral de materieelplannen voor het Eerste Luchtvaartregiment correspondeerden naadloos met Zegers' ideeën over de inzet van de luchtstrijdkrachten die hij verdedigd had in zijn presentatie voor de VBK in oktober 1931: jachtvliegtuigen en bommenwerpers vormden het zwaartepunt van het luchtwapen. Hij beschouwde het Eerste Luchtvaartregiment ongetwijfeld als de kern van de gemoderniseerde LVA. Overigens zou maar ongeveer de helft van de geplande vliegtuigen eerstelijns zijn. Het was de bedoeling dat het aan te schaffen materieel zonder uitzondering uit Nederlandse fabrieken zou komen, waarbij Fokker als hoofdleverancier fungeerde. Dat bood het voordeel dat de leiding van de militaire luchtvaart een pakket van eisen kon voorleggen waaraan de bouw moest voldoen. Zegers oefende daarop invloed uit als lid van de 'Commissie Vlieg-eigenschappen Militaire Vliegtuigen' van de LVA.³³

Hoewel Zegers dus een kardinale rol speelde bij de modernisering en uitbreiding van de LVA, kwam het Vierjarenplan, in gang gezet in 1938, te laat om voor de Duitse inval in Nederland in mei 1940 te zijn afgerond. Bovendien schrapte de minister van Defensie door een overschrijding van het beschikbare budget in 1938 twee van de drie Bombardeer Vliegtuig

31 Generaal-majoor M. Raaijmakers was gepensioneerd als Inspecteur der Genie en trad opnieuw in dienst.

32 Generaal-majoor vl-wnr S. Mante, 'Overzicht van de opbouw der Militaire Luchtvaart van 1913-1953' in: *Onze Luchtmacht V* (1953) nr. 3, blz. 21.

33 Nationaal Archief, 2.13.85, Ministerie van Defensie: Militaire Luchtvaart en -Verdediging, 1910-1940 (1944), inv. nr. 319. Uitgaande brief van 10 juni 1940 waarin wordt aangekondigd dat de werkzaamheden van de Commissie Vlieg-eigenschappen Militaire Vliegtuigen tot nader order zijn gestaakt.

Afdeelingen (BomVA's). De militaire luchtvaart beschikte daardoor tijdens de Duitse inval over slechts twaalf T-V bommenwerpers. Indien het Vierjarenplan volledig was uitgevoerd waren er 27 eerstelijns vliegtuigen van dit type beschikbaar geweest. Van de modernisering van de Nederlandse luchtvloot is dus ondanks Zegers' aanzetten (te) weinig terechtgekomen.

Organisatie op de schop

Naast de modernisering en uitbreiding van de luchtvloot, ging ook de organisatie van de luchtverdediging op de schop. Ook hierin is de hand van Zegers onmiskenbaar. Tot de tweede helft van de jaren dertig bestond de luchtverdediging uit verschillende losse elementen en ontbrak een centrale aansturing. Op 1 november 1938 kwam hierin verbetering met de oprichting van het Commando Luchtverdediging (CLVD). De leiding van deze nieuwe organisatie kwam in handen van generaal-majoor Best, die eerder de functie van commandant van de LVA had bekleed. Hij was voortaan belast met de operationele aansturing van de uit genoemde drie regimenten bestaande Luchtvaartbrigade, de Brigade Luchtdoelartillerie, het 3^e Regiment Genietroepen (dat met de zoeklichten opereerde), het Vrijwillig Landstormkorps Lucht-wachtdienst (verantwoordelijk voor de waarneming en melding van vijandelijke vliegtuigen) en de Commando's der Luchtverdedigingskringen. Bij het uitbreken van de oorlog op 10 mei 1940 had Best – die rechtstreeks ressorteerde onder de opperbevelhebber van Land- en Zeemacht – de beschikking over een staf van ongeveer dertig militairen die zetelde in Den Haag.³⁴

De in 1935 ingezette herstructurering van de LVA verliep in etappes. Er stroomde nieuw materieel binnen en er vond een uitbreiding van de organisatie plaats. Her en der in West-Nederland verrezen nieuwe vliegvelden, terwijl bestaande werden vergroot. In juli 1937 kwam een sterk gedecentraliseerde overgangsorganisatie tot stand met drie afdelingsscholen die zouden uitgroeien tot regimenten. De opwaardering van de LVA tot het Wapen der Militaire Luchtvaart (naast de Wapens der Infanterie,

Cavalerie, Artillerie, Genie en Marechaussee) bezegelde deze overgang twee jaar later. De commandant van de Luchtvaartbrigade ging nu tevens als IML fungeren. Merkwaardig was wel dat hij als commandant onder de C-LVD

In de reorganisatie van de luchtverdediging was de hand van Zegers onmiskenbaar

viel, maar als inspecteur aan de minister rapporteerde. Afgezien van de decentralisatie van de commandovoering had de nieuwe opzet vooral een taakscheiding tussen de luchtverdediging en de tactische luchtsteun aan het Veldleger als voordeel.

Naar Londen als luchtvaartspecialist

Op het moment van de Duitse inval in Nederland was Zegers – inmiddels luitenant-kolonel – nog altijd werkzaam bij de IML. Al in de eerste uren van de strijd kreeg hij opdracht zich samen met generaal-majoor J.W. van Oorschot, het voormalige hoofd van de Nederlandse militaire inlichtingendienst, naar Groot-Brittannië te begeven om daar een Nederlandse Militaire Missie op te zetten.³⁵ Na enige omzwervingen belandden beide officieren in Hoek van Holland, waar zij in de ochtend van 12 mei embarkeerden op een Britse jager, die hen vervolgens in Dover aan land zette. Dezelfde avond arriveerden zij in Londen. Door het oorlogsverloop in Nederland kwam van de oorspronkelijke taak van Zegers en Van Oorschot, het vervullen van een liaisonfunctie tussen het Algemeen Hoofdkwartier en de Britse militaire autoriteiten, nauwelijks iets terecht. Een dag na het begin van hun werkzaamheden capituleerden de Nederlandse strijdkrachten. Door de overkomst van het

34 R. de Winter en P.E. van Loo, *Luchtmachtbevelhebbers geportretteerd 1954-2005* (Den Haag, Koninklijke Luchtmacht, 2006) blz. 64; en R. de Bruin e.a., *Illusies en Incidenten. De Militaire Luchtvaart en de neutraliteitshandhaving tot 10 mei 1940* (Den Haag, Koninklijke Luchtmacht, 1988) blz. 259-260.

35 Generaal-majoor J.W. van Oorschot kreeg als gevolg van het 'Venlo-incident' op 9 november 1939 in februari 1940 ontslag als hoofd van GS III, de Nederlandse militaire inlichtingendienst. Hij ging daarna met pensioen, maar trad in de meidagen van 1940 opnieuw in dienst.



FOTO NIJMH

Johan Zegers (midden vooraan) temidden van een aantal collega's, circa 1940. Geheel links vooraan S. Mante

grootste deel van het kabinet naar Groot-Brittannië en de overgave leek de missie overbodig nog voordat de werkzaamheden waren begonnen. De Britse autoriteiten bleken echter waarde te hechten aan een orgaan voor zakelijk overleg op uitvoerend niveau. Zowel het *War Office* als het *Air Ministry* beschikte al in 1940

Eerdere sympathie voor het NSB-gedachtegoed brak Zegers in Londen op

over afdelingen die zich uitsluitend bezighielden met het onderhouden van contacten met geallieerde partners. Voor deze afdelingen waren directe aanspreekpunten van buitengewoon belang. De door Van Oorschot geleide militaire vertegenwoordiging kon deze rol uitstekend voor Nederland vertolken. Als gevolg van deze ontwikkelingen bleef de Nederlandse Militaire Missie ook na 14 mei 1940 bestaan, maar zij ging een andere taak vervullen: het in goede banen leiden van de Nederlandse

contacten met de Britse land- en luchtmacht. Voor de zeestrijdkrachten vervulde de marineattaché, luitenant-ter-zee der eerste klasse A. de Booy, deze taak als *Dutch Naval Liaison Officer* bij de *Admiralty*.

Internering

Het was de bedoeling dat Zegers een sleutelrol zou spelen bij de wederopbouw van het luchtwapen in Groot-Brittannië, maar daar kwam niets van terecht. Begin jaren dertig was Zegers namelijk enige tijd lid geweest van de Nationaal-Socialistische Beweging (NSB). In december 1933 was zijn naam in het kader van het zogeheten ambtenarenverbod automatisch van de ledenlijst afgevoerd. Hoewel geen lid meer, nuanceerde Zegers – principieel en recht-door-zee – sommige aspecten van het NSB-gedachtegoed in gesprekken met een collega van de inlichtingendienst in Londen. Dit nogal naïeve optreden leidde er toe dat hij pro-Duitse verdachtmakingen op zich laadde in een voor Duitse sympathieën zeer gevoelige omgeving. De Britse autoriteiten werden al na korte tijd

ingelicht over Zegers' politieke verleden, wat desastreuze gevolgen voor hem had. Op 25 mei berichtte F. van 't Sant, persoonlijk secretaris van koningin Wilhelmina en directeur van de Centrale Inlichtingendienst (CID), dat de Britse autoriteiten luitenant-kolonel Zegers wensten te interneren. Drie dagen later ontbood minister Dijkhoorn hem op zijn kantoor. Zegers kreeg van de bewindsman te horen dat hem per direct ongevraagd eervol ontslag uit militaire dienst werd verleend, zodat hij als burger kon worden geïnterneerd.³⁶ Ondanks protest verdween Zegers achter slot en grendel. Pogingen van de minister en later van prins Bernhard om zijn internering te beëindigen bleven zonder resultaat.³⁷

Zegers' internering had niet alleen voor hemzelf grote gevolgen. Ook voor de minister had de arrestatie vervelende consequenties. De bewindsman wachtte na aankomst in Londen de moeilijke taak om de Nederlandse deelname aan de gewapende strijd handen en voeten te geven. Omdat het ambtenarenapparaat van het departement in Nederland was achtergebleven, moest Dijkhoorn grotendeels terugvallen op de relatief kleine groep geëvacueerde Nederlandse militairen van de land- en zeestrijdkrachten. Vooral in het contingent van de landmacht bevonden zich maar weinig capabele leidinggevers. Op luchtvaartgebied was Zegers de aangewezen persoon geweest die Dijkhoorn in Londen had kunnen inzetten voor de wederopbouw van het luchtwapen in Groot-Brittannië en Australië. Aangezien Zegers niet alleen als theoreticus, maar ook als organisator van het Nederlandse luchtwapen zijn sporen had verdiend, had hij niet alleen als adviseur, maar ook als 'opbouwer' een voorname rol kunnen spelen.

Roemloos einde en vergeten

Pas eind september 1944 herkreeg Zegers zijn vrijheid. Direct na zijn vrijlating richtte hij een officieel verzoek tot het Ministerie van Oorlog om weer in militaire dienst te mogen treden. Hoewel inmiddels de overtuiging heerste dat bij zijn ontslag in 1940 juridisch gezien het nodige was misgegaan, durfde het departement

het toch niet aan Zegers wederom in dienst te nemen. Daarvoor was zijn blazen te veel geschonden. Een poging van het ministerie van Oorlog om Zegers vervolgens bij één van de andere departementen te plaatsen mislukte eveneens.³⁸ Het Londense comité van het Nederlandse Rode Kruis bood uiteindelijk uitkomst. Vanaf 1 december 1944 ging Zegers daar werken in het organiseren van hulp aan de Nederlandse burgerbevolking.³⁹ In het militaire metier zou hij nimmer meer actief zijn. Na een ruim vijfenhalf jaar durend verblijf in Groot-Brittannië keerde Zegers eind januari 1946 terug naar Nederland.⁴⁰ Hij besteedde zijn laatste levensjaren voornamelijk aan zijn kunstschilderhobby en overleed op 2 februari 1952 op 61-jarige leeftijd in Amersfoort.

Luitenant-kolonel Zegers drukte tijdens het interbellum een zeer belangrijk stempel op de ontwikkeling van het Nederlandse luchtwapen. Met name bij de totstandkoming van de Indische slagluchtmacht en de omvorming van de LVA tot Luchtvaartbrigade speelde Zegers een vooraanstaande – om niet te zeggen doorslaggevende – rol. Zonder enige twijfel had hij eveneens belangwekkende functies gekregen tijdens en na de Tweede Wereldoorlog, als hij niet in het voorjaar van 1940 was geïnterneerd. Zegers' invloed bleef daardoor beperkt tot de jaren van het interbellum. Dit neemt niet weg dat Johan Zegers als eminent denker en organisator de stuwende kracht achter de emancipatie van het Nederlandse luchtwapen kan worden genoemd. ■

36 Nationaal Archief, 2.13.71, Ministerie van Defensie (later Oorlog) in Londen; ontwikkelingsbureau Bureau Londen van het Ministerie van Oorlog, inv. nr. 362, Minister van Defensie, A.Q.H. Dijkhoorn, aan koningin Wilhelmina, d.d. 28 mei 1940 en inv. nr. 362, Rekest van luitenant-kolonel J.G.W. Zegers aan minister-president Jhr. Mr. D.J. de Geer, d.d. 9 juni 1940.

37 Dijkhoorn was een jaargenoot van de KMA. Een voornemen om Zegers in Nederlands-Indië te werk te stellen mislukte eveneens.

38 Nationaal Archief, 2.13.71, Ministerie van Defensie, inv. nr. 362, Nota van luitenant-generaal J.F. van der Vijver voor de Minister van Defensie betreffende verzoek van gepensioneerde luitenant-kolonel J.G.W. Zegers, d.d. 4 oktober 1944. De Ministeries van Koloniën, Waterstaat en Onderwijs werden gepolst, maar wensten geen gebruik te maken van zijn diensten.

39 Nationaal Archief, 2.05.85, Ministerie van Buitenlandse Zaken: Tweede Haags Archief, 1945, inv. nr. 1072, Rekest J.G.W. Zegers aan Minister van Buitenlandse Zaken, d.d. 17 juli 1945.

40 Informatie V. Laurentius (Rode Kruis), e-mail d.d. 7 mei 2007.