

Het luchtwapen 'ontketend'

Driekwart eeuw Nederlandse militaire luchtvaart, 1913-1988

Dit artikel beschrijft de geschiedenis van de Nederlandse militaire luchtvaart, die officieel begint met de oprichting van de Luchtvaartafdeeling van de Koninklijke Landmacht op 1 juli 1913. De periode 1913-1939 staat in het teken van de opkomst van het jonge luchtwapen. Tijdens de Eerste Wereldoorlog bewees het vliegtuig zijn waarde als militair instrument. In het tweede tijdvak, van 1940-1945, ondergingen de verschillende vliegdiens ten hun vuurdoop. Hun takenpakket breidde zich uit tot onder meer luchtverdediging, interdictie, de ondersteuning van grondtroepen en het strategische bombardement. De Koude Oorlog en de bondgenootschappelijke samenwerking staan centraal in de derde periode, die de jaren 1946-1988 beslaat. Het luchtwapen is de status van 'hulpwapen' dan definitief ontgroeid.

Drs. Q.J. van der Vegt*

Met hun twaalf seconden durende vlucht luidden de Amerikaanse gebroeders Wright in 1903 het tijdperk van de gemotoriseerde vlucht in. Het duurde niet lang voor er in militaire kringen interesse ontstond voor de nieuwe vinding, die diverse voordelen had ten opzichte van de reeds meer dan een eeuw in gebruik zijnde luchtballon. Tijdens de Eerste Wereldoorlog bewees het vliegtuig zijn waarde als militair instrument. Blijf de taak van het vliegtuig aanvankelijk nog beperkt tot verkenning, weldra breidde het takenpakket zich uit.

Luchtverdediging, interdictie, de ondersteuning van grondtroepen, *Close Air Support* (CAS), het aanvallen van vliegvelden, het torpederen van schepen en de meest controversiële inzet van *airpower* – het strategische bombardement – behoorden aan het einde van de oorlog tot de mogelijke toepassingen.¹

Inleiding

Met de bloedige, statische loopgravenoorlog nog vers in het geheugen kwam de theorievorming over het gebruik van het luchtwapen na de oorlog op gang. De gedachten ontwikkelden zich in twee divergerende richtingen: theoretici als Giulio Douhet en Hugh Trenchard claimden een strategische rol voor *airpower*, anderen beschouwden het luchtwapen alleen als een tactisch instrument ter ondersteuning van de landmacht (en de marine).

Beide wijzen van optreden werden in de praktijk getest tijdens de Tweede Wereldoorlog, waarin het luchtwapen tot wasdom kwam.² *Airpower* groeide uit tot een cruciale factor: zonder luchtoverwicht hadden operaties te land of ter zee minder kans van slagen. In het maritieme domein verwezen vanaf vliegveldschepen opererende dekvliegtuigen het slagschip definitief naar het tweede plan.

Sleutelrol voor *airpower*

Het luchtwapen, waarvan het potentieel dankzij technologische innovaties als straalvoorstuwning, radar en kernwapens almaar groeide, was niet meer weg te denken van het slagveld.

* De auteur is als wetenschappelijk medewerker werkzaam bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie. De auteur dankt drs. P.E. van Loo en drs. R. de Winter voor hun commentaar op eerdere versies.

1 Interdictie richt zich op het ontwrichten van de communicatielijnen tussen het gevechtveld en het achterland. Het doel is de vijandelijke strijdkrachten aan te vallen voordat deze kans zien het gevechtveld te bereiken. *Close Air Support* richt zich daarentegen op het aanvallen van vijandelijke eenheden in direct contact met eigen troepen.

2 T. Mason, *Air power. A centennial appraisal* (Londen, Brassey's, 1994) 17-38.

Dit werd bevestigd door de sleutelrol die de NAVO het luchtwapen toekende in haar eerste, nucleair georiënteerde strategieën.

Ook toen het accent medio jaren zestig verschoof naar oorlogvoering met conventionele middelen, bleef airpower een onverminderd groot stempel drukken, onder meer als middel om de vermeende numerieke overmacht van het Warschaupact teniet te doen.

De val van de Muur, ten slotte, gaf aanleiding tot nieuwe denkbeelden over de rol van airpower in het post-Koude Oorlog tijdperk. Die periode staat centraal in de bijdrage van kolonel-vlieger L.W.E.M. van Geel aan deze jubileumuitgave.

Opzet artikel

Dit artikel schetst op hoofdlijnen de geschiedenis van de Nederlandse militaire luchtvaart vanaf de oprichting tot het einde van de Koude Oorlog. De eerste proefnemingen met vliegtuigen dateren van voor deze tijd, maar de oprichting van de Luchtvaartafdeeling van de Koninklijke Landmacht op 1 juli 1913 markeert het officiële begin van de militaire luchtvaart in Nederland.

Met de respectievelijk in 1914 en 1917 opgerichte Proef Vliegafdeeling van het Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger (KNIL) en de Marine Luchtvaartdienst telde de Nederlandse krijgsmacht binnen korte tijd drie afzonderlijke vliegdiens-ten. Hoewel ze stuk voor stuk aan bod zullen komen, ligt het accent op de tot de KLu uitgegroeide vliegdiens-ten van de landmacht. Daarbij staat de vraag centraal welke rol de militaire leiding, zowel hier te lande als in de Indische kolonie, voorzag voor het vliegtuig en in hoeverre de ontwikkelingen op het wereldtoneel hun stempel drukten op het denken over de vliegdiens-ten en de gewenste organisatorische, personele en materiële opbouw ervan.

Om de geschiedenis van de Nederlandse militaire luchtvaart tot 1990 in kaart te brengen is dit artikel opgedeeld in drie tijdvakken.

Het tijdvak 1913-1939 staat in het teken van de opkomst en de acceptatie van het jonge, nog onbeproeft luchtwapen. Het tweede tijdvak beschrijft de jaren 1940-1945, waarin de drie vliegdiens-ten hun vuurdoop ondergingen.

In het derde en laatste tijdvak, dat de jaren 1946-1990 beslaat, staan de Koude Oorlog en de hieruit voortvloeiende bondgenootschappelijke samenwerking centraal.

Het tijdvak 1913-1939

Drie gescheiden vliegdiens-ten

Doordat de gemotoriseerde luchtvaart nog in de kinderschoenen stond, ontbrak het aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog aan een eensluitend concept voor de inzet van het vliegtuig op het slagveld.³ Net als in de omliggende landen experimenteerde ook het neutrale Nederland al vóór 1914 met de toepassing van de 'vliegdiens-ten' in een militaire rol.

De aandacht ging daarbij in eerste instantie uit naar waarneming voor de landstrijdkrachten. Mede naar aanleiding van geslaagde proefnemingen met zes particuliere vliegtuigen tijdens de legermanoeuvres van 1911, adviseerde de in 1910 ingestelde Militaire Luchtvaart Commissie de minister van Oorlog, H. Colijn, positief over de oprichting van een luchtvaartorganisatie. De praktische uitwerking liet evenwel tot 1 juli 1913 op zich wachten, toen de Luchtvaartafdeeling (LVA) op Vliegkamp Soesterberg het levenslicht zag. Hiermee was 'de geboorte' van de militaire luchtvaart in Nederland een feit.

De LVA startte met pakweg dertig man en welgeteld één enkel vliegtuig, de door Marinus van Meel gebouwde 'Brik'.⁴ Hoewel de eerste commandant, kapitein der Genie H. Walaardt Sacré, naast vliegtuigen ook ballons en motorluchtschepen in de organisatie wilde opnemen, besliste de Tweede Kamer dat de LVA uitsluitend uit vliegtuigen zou mogen bestaan.

Onder de bezielende leiding van Walaardt Sacré, die zich gesteund wist door opperbevelhebber van Land- en Zeemacht generaal C.J. Snijders, groeide de LVA in de oorlog uit tot een zelfstan-

³ T. Mason, *Air power. A centennial appraisal* (Londen, Brassey's, 1994) 12.

⁴ R. de Winter en E.H.J.C.M. Doreleijers, *Luchtvaartstructuren in beweging. 80 jaar luchtmachtorganisatie* (Den Haag, Sectie Luchtvaarthistorie van de Staf van de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten, 1994) 17.



FOTO: NIMH

De pionierstijd: dit geïnterneerde Franse Farman F.40 verkenningsvliegtuig deed tussen 1916 en 1920 dienst bij de Luchtvaartafdeeling. Het vliegtuig werd na zijn internering alsnog aangekocht

dig korps. Dit korps bestond uit bijna 650 man en beschikte over een goed geoutilleerd vliegekamp, zes kleinere vliegerterreinen en ongeveer tachtig vliegtuigen.⁵

Weerstand tegen het luchtwapen

Bij de militaire leiding van het KNIL bestond aanvankelijk enige weerstand tegen het luchtwapen. Toen een drietal door het Departement van Koloniën bestelde Franse verkenningsvliegtuigen in 1913 in Indië arriveerde, merkte de commandant van het KNIL, luitenant-generaal G.C.E. van Daalen, op 'de militaire toekomst van het vliegwezen' weinig hoopvol tegemoet te zien.⁶

Onder zijn opvolger, luitenant-generaal J.P. Michielsen, kreeg Indië een jaar later alsnog een eigen vliegdienst: de Proef Vliegafdeeling (PVA). Deze moest het in zijn eerste jaar echter zonder vliegtuigen en vliegerterreinen stellen en bleef ook nadien voorlopig een bijrol vervullen.⁷

In navolging van de leiding van de landmacht en (in mindere mate) het KNIL zag ook de marineleiding de waarde van het vliegtuig in. Zij richtte in 1917 de Marine Luchtvaartdienst (MLD) op. Vliegtuigen konden uitstekend dienen als 'ogen' van de vloot. Een jaar na haar oprichting breidde de MLD haar werkterrein uit naar Indië.

Materieelverwerving

Een probleem dat de drie vliegdiensten parten speelden was de materieelverwerving. De Neder-

landse vliegtuigindustrie stond nog in de kinderschoenen, terwijl de oorlogvoerende landen hun eigen behoeften voorop stelden. De PVA richtte zich hoofdzakelijk op de Amerikaanse markt, terwijl de bont geschakeerde luchtvloten van de MLD en LVA dankbaar

gebruik maakten van de vele tientallen op Nederlands grondgebied gestrande toestellen van de belligerenten.⁸

De internering van vliegtuigen (en vliegers) bood het neutrale Nederland ook de gelegenheid om kennis te nemen van de laatste technische ontwikkelingen op luchtvaartgebied. Bovendien gaven de krijgshandelingen de legertop inzicht in mogelijke toepassingen van het luchtwapen.

In zijn in 1916 ontvouwde visie over de operationele rol van het Nederlandse luchtwapen in oorlogstijd dichtte Walaardt Sacré het vliegtuig, naast diens 'traditionele' rol van verkenning en waarneming, voor het eerst een belangrijke taak in de luchtverdediging toe. De LVA was nog niet volgens deze nieuwe inzichten gereorganiseerd toen de oorlog, en daarmee de politieke wil om hoge defensielasten te blijven dragen, ten einde kwam.⁹

5 R. de Winter, 'Sacré, Hendrik (1873-1949)', in: *Biografisch Woordenboek van Nederland*. www.historici.nl/Onderzoek/Projecten/BWN.

6 H. ter Poorten, 'De ambtsperiodes van den eersten en tweeden commandant' in: M. van Haselen (red.), *25 Jaar militaire luchtvaart in Nederlandsch-Indië* (Batavia, De Unie, 1938) 89-90.

7 P. Kilian, 'Vluchtige blik in het verleden. Historische schets van de militaire luchtvaart in Nederlands-Indië tot Pearl Harbour' in: R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland (red.), *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart* (Den Haag, Staatsuitgeverij, 1963) 91-95.

8 N. Geldhof, *70 jaar Marineluchtvaartdienst* (Leeuwarden, Eisma, 1987) 5-17.

9 R. de Winter, *Hendrik Walaardt Sacré (1873-1949). Leven voor de luchtvaart* (Den Haag, Bureau Drukkerijvoorziening Korps Luchtmachtstaven, 1992) 84-87.

Luchtmachtdenkers

Aan het einde van de Eerste Wereldoorlog ontstond vooral in Groot-Brittannië het besef dat het luchtwapen, eenmaal bevrijd van de 'ketenen' van de landmacht en marine, een strategisch doorslaggevend rol kon vervullen. De namen Giulio Douhet, Hugh Trenchard en William Mitchell zijn onlosmakelijk verbonden met de theorievorming over de inzet van airpower die tijdens het interbellum postvatte. Het uitgangspunt hiervan vormde het strategische bombardement op het industriële hart van een land, de regering en de bevolkingscentra.

Hun ideeën vonden ingang bij de Britse Royal Air Force, dat op 1 april 1918 als eerste luchtmacht ter wereld de status van zelfstandig krijgsmachtdeel verwierf, en bij de Amerikaanse luchtmacht. Vanwege de geïsoleerde ligging van beide landen ('eiland-denken') ging de aandacht uit naar een strategische inzet van het luchtwapen. In landen als Duitsland en de Sovjet-Unie, omringd door buurlanden, deed zich daarentegen een tegengestelde tendens voor. Hierbij stond een tactische inzet in dienst van de land- en zeestrijdkrachten centraal.

Ook in Nederland bleef het luchtwapen ondergeschikt aan de landmacht en de marine. De financieel magere jaren twintig dwongen kapitein J.H. Hardenberg, de nieuwe commandant van de LVA, prioriteiten te stellen. De verkenning- en waarnemingstaak bleef de *raison d'être* van de LVA, die in zijn ogen niet meer kon zijn dan een 'hulpwapen van de Weermacht'.¹⁰

Om de verkenningsvliegtuigen te escorteren waren Beschermingsvliegtuigafdelingen met 'sterk bewapende beschermingsvliegtuigen' nodig, die samen met de Jachtvliegtuigafdelingen de Gevechtsvliegdiensdienst vormden. De taak van de Jachtvliegtuigafdelingen beperkte zich tot het beveiligen van 'vitale punten in het hart des lands' en het opvangen van de eerste klap.

De organisatie voorzag verder in een zogeheten Bombardeervliegdiensdienst, hoewel de bij uitstek offensieve bombardementstaak gezien de Nederlandse neutraliteit geen prioriteit genoot.¹¹ Tijdens zijn commando (1919-1929) kneedde Hardenberg de Luchtvaartafdeeling, gemiddeld 350 tot 400 man sterk, tot een 'tactisch wapen'.¹² Op papier althans.

In de praktijk was de LVA in Hardenbergs eigen woorden weinig meer dan een 'schoolinstituut'.¹³ Zo moesten de Jachtvliegtuigafdelingen en de Bombardeervliegdiensdienst, die werd gevormd uit om te bouwen civiele vliegtuigen, na het uitbreken van de vijandelijkheden worden opgericht. Het gebrek aan middelen ten spijt werd midden jaren twintig op doctrinair gebied wel vooruitgang geboekt.

Eerste aanzet tot doctrinevorming

Van de hand van J.J. van Santen, die Hardenberg in 1929 als commandant opvolgde, verscheen in 1925 het *Voorschrift voor het gebruik van Luchtstrijdkrachten*. Dit boekwerkje vormde een eerste aanzet tot het ontwikkelen van een op de LVA toegesneden doctrine. Het ging in op taken, organisatie en bevelsverhoudingen. Daarnaast bevatte het aanwijzingen voor het tactisch gebruik van vliegtuigen, zoals het doen van verkenningen, de samenwerking met de artillerie en het voeren van het luchtgevecht.

Ten opzichte van de Verkenning- en Waarnemingsdienst kwamen de Gevechtsvliegdiensdienst en de Bombardeervliegdiensdienst minder uitvoerig aan bod.¹⁴ Het aanschafbeleid maakte eens te meer duidelijk waar de prioriteiten lagen: ruim de helft van de ongeveer 180 vliegtuigen die de LVA eind jaren twintig telde, bestond uit Fokker C-IV en C-V verkenningvliegtuigen. Het bedrijf van Anthony Fokker, die na de oorlog uit Duits-

10 Geciteerd in: R. de Winter en E.H.J.C.M. Doreleijers, *Luchtmachtstructuren in beweging. 80 jaar luchtmachtorganisatie* (Den Haag, Sectie Luchtmachthistorie van de Staf van de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten, 1994) 25.

11 J.H. Hardenberg, 'Het tijdperk van 1 nov. 1919 tot 1 nov. 1929' in: J.W. Wijn (red.), *Gedenkboek van de Luchtvaartafdeeling 1913-1938* (Utrecht, A.W. Bruna & Zoons Uitgevers Maatschappij N.V., 1938) 33-34.

12 J.G.W. Zegers, 'De ontwikkeling en het gebruik der Nederlandsche luchtstrijdkrachten' in: J.W. Wijn (red.), *Gedenkboek van de Luchtvaartafdeeling 1913-1938* (Utrecht, A.W. Bruna & Zoons Uitgevers Maatschappij N.V., 1938) 63.

13 J.H. Hardenberg, 'Het tijdperk van 1 nov. 1919 tot 1 nov. 1929' in: J.W. Wijn (red.), *Gedenkboek van de Luchtvaartafdeeling 1913-1938* (Utrecht, A.W. Bruna & Zoons Uitgevers Maatschappij N.V., 1938) 35.

14 *Voorschrift voor het gebruik van Luchtstrijdkrachten*, No. 71^a (Breda, KMA, 1925). In 1936 verscheen een tweede editie. *Voorschrift voor het gebruik van Luchtstrijdkrachten*, No. 71^b (Breda, KMA, 1936).

land was gevlucht, groeide tijdens het interbellum uit tot 'huisleverancier' van de LVA, hoewel Frits Koolhoven zich vanaf 1935 als een geduchte concurrent opwierp.¹⁵

Fokker leverde ook aan de vliegdiens ten van de marine en het KNIL. De MLD vloog daarnaast met (les)vliegtuigen van de kleinere nationale spelers Van Berkel en Spijker, en van de Duitse vliegtuigbouwer Dornier, terwijl de PVA merendeels Amerikaans materieel bezat.

Magere jaren

Het ontbrak de vliegdiens ten evenwel aan de financiële middelen om grote aantallen vliegtuigen aan te schaffen. Door de aanhoudende financiële malheur zakte de Nederlandse militaire luchtvaart eind jaren twintig, begin jaren dertig af naar een zorgwekkend niveau. Tegen deze sombere achtergrond ontwikkelde majoorwaarnemer J.G.W. Zegers zich tot de meest gezaghebbende Nederlandse denker over de toepassing van het luchtwapen. In zijn ogen waren het jachtvliegtuig en de bommenwerper de twee voornaamste exponenten van airpower.

Om het luchtwapen tot zijn recht te laten komen, propageerde Zegers een fusie van de drie vliegafdelingen tot één staatsluchtmacht met een zelfstandige status. Het KNIL en de marine, bevreesd voor hun belangen, hielden de boot echter af. De hand van Zegers, die als lid van twee staatscommissies en als stafofficier van de in 1935 ingestelde Inspectie der Militaire Luchtvaart veel invloed had, was het duidelijkst zichtbaar bij de omvorming van de Indische vliegdiens tot 'slagluchtmacht' en de reorganisatie van de Luchtvaartafdeeling tot een wapen dat meer bijdroeg aan de landsverdediging dan aan verkenning en waarneming.¹⁶

Oorlogsdreiging

Als lid van de Commissie-Kan, die zich naar aanleiding van de toegenomen Japanse dreiging vanaf 1934 boog over de defensiegrondslagen van Indië, wist Zegers een meerderheid te krijgen voor zijn plannen om de verdediging van de kolonie niet langer in hoofdzaak

FOTO: NIMH



Het gros van de 120 Glenn Martin 139 middelzware bommenwerpers van de Luchtvaartafdeeling werd ingezet in de strijd om Malakka. Op het Britse vliegveld Sembawang wordt een Glenn Martin voorzien van bommen

aan de marine toe te vertrouwen maar de Indische vliegdiens hiervoor verantwoordelijk te maken.

Bommenwerpers hadden het vliegbereik om een vijandelijke invasievloot al ver voor de kust tot zinken te brengen. Voorts waren ze goedkoper, sneller en flexibeler dan oorlogsschepen. Dit operationele concept sloot aan bij de ontwikkelingen in de Angelsaksische landen, waar de gedachte leefde dat er tegen moderne, snelle bommenwerpers geen verweer mogelijk was.

Koerswijziging

Deze koerswijziging blies de Indische vliegdiens nieuw leven in. Sinds de oprichting had de in 1921 tot Luchtvaartafdeeling (LA) omgedoopte vliegdiens van het KNIL zoals gezegd vooral een sluimerend bestaan gekend. Voor de uitvoering van haar primaire taken – verkenning en waarneming ten behoeve van het koloniale leger – had de LA zich jarenlang moeten behelpen met verouderd Brits en Nederlands materieel. Maar in de tweede helft van de jaren dertig keerde het tij.

15 D. Starink, 'Logistiek en luchtmacht' in: H. Roos (red.), *Van marketenster tot logistiek netwerk. De militaire logistiek door de eeuwen heen* (Amsterdam, Boom, 2002) 275.

16 P.E. van Loo en A.C. Tjepkema, 'De ontwikkeling van het Nederlandse luchtwapen. Johan Zegers als prominent denker', in: *Militaire Spectator* 177 (2008) (4) 228-229, 239.

De aanschaf van 120 Amerikaanse Glenn Martin middelzware bommenwerpers bood de Indische vliegdiens niet alleen een broodnodige kwalitatieve impuls, maar promoveerde de LA op slag tot het modernste en voornaamste onderdeel van het koloniale leger waar het ging om de strijd tegen een externe agressor. De benoeming tot zelfstandig wapen, het Wapen der Militaire Luchtvaart van het KNIL (ML-KNIL), op 30 maart 1939, onderstreepte dat nog eens.¹⁷

Extra middelen

Het uitgestrekte koloniale rijk leende zich veel beter voor een verdediging met bommenwerpers dan Nederland, waar immers elke vorm van strategische diepte ontbrak. Hier sloeg het denken over de luchtvaart dan ook een andere richting in. Ingegeven door internationale spanningen maakte de regering in 1935 extra middelen vrij voor modernisering en uitbreiding van de Luchtvaartafdeling. De nadruk lag op de versterking van de luchtverdediging.

Het hieruit voortvloeiende Vierjarenplan weerspiegelde Zegers denkbeelden en voorzag in de creatie van drie luchtvaartregimenten, waarvan het Eerste Luchtvaartregiment was aangewezen voor de (in)directe luchtverdediging en strategische verkennings- en bombardementstaken.¹⁸ Een specifiek op de geografische omstandigheden afgestemd luchtverdedigingsconcept, gebaseerd op eenpersoons jachtvliegtuigen, zwaarder bewapende tweepersoons 'jachtkruisers' en zware 'luchtvaartkruisers' (bommenwerpers), moest de Nederlandse neutraliteit helpen garanderen.¹⁹

Voor de materiële uitwerking van het plan viel de keuze op ontwerpen uit de Fokkerstal: het

D-XXI jachtvliegtuig, de G-1 jachtkruiser en de T-V luchtkruiser. Jachtvliegtuigen en bommenwerpers vormden voortaan de kern van de LVA, dat haar status van hulpwapen ontgroeiende. De oprichting van het Commando Luchtverdediging (CLV) in 1938 en het opwaarderen van de LVA tot het Wapen der Militaire Luchtvaart (ML) een jaar later vormden belangrijke stappen, maar voor een geheel zelfstandige status van het luchtwapen was het nog te vroeg.

De activiteiten van de Marine Luchtvaartdienst in Nederland beperkten zich vooral tot opleidingen. Indië was het primaire operatieterrein, waar de vliegboten en watervliegtuigen onmisbaar bleken om het immense eilandenrijk te beveiligen. Met de invoering van modern materieel, waaronder de door Avirolanda in licentie gebouwde Duitse Dornier Wal en Do 24K vliegboten, kon de MLD de gehele archipel bestrijken. Dit luchtverkenningssysteem steunde op een uitgebreid netwerk van hoofd- en (hulp)steunpunten. Toch was het niet in het Verre Oosten maar in het moederland dat de MLD voor het eerst op de proef zou worden gesteld.

Het tijdvak 1940-1945

Vuurdoop

Ondanks de vooruitziende blik van de eerste commandant CLV, generaal-majoor P.W. Best, die al in 1937 had gewezen op het gevaar van een strategische overval, werd een gedeelte van de Nederlandse luchtstrijdkrachten op 10 mei 1940 door de *Luftwaffe* op de vliegvelden verrast. Het Vierjarenplan, waarin om financiële redenen verder was gesneden, was aan de vooravond van de Duitse inval verre van voltooid. De in allerijl in het buitenland geplaatste vliegtuigbestellingen voor onder meer Amerikaanse Douglas 8A-3N lichte bommenwerpers, waren een voorbeeld van *too little, too late*. Toen de strijd losbarstte, kon de ML maar 125 gevechtssklare vliegtuigen in het veld brengen.

De Nederlandse luchtstrijdkrachten moesten hun meerdere erkennen in de kwantitatief en kwalitatief superieure *Luftwaffe*. In de vijf dagen durende strijd werd het Wapen der Militaire Luchtvaart bijna geheel vernietigd.²⁰

17 R. Moelker, 'Méér dan een gewoon beroep! Over de ontwikkelingen in de militaire professie' in: R. Moelker en J. Soeters (red.), *Krijgsmacht en samenleving. Klassieke en eigentijdse inzichten* (Amsterdam, Boom, 2003) 135-136.

18 Het Tweede Luchtvaartregiment verzorgde de verkennings- en waarnemingstaak ten behoeve van het Veldleger; het Derde Luchtvaartregiment bestond uit opleidingen, hulpdiensten en het mobilisatie depot.

19 J.G.W. Zegers, 'De ontwikkeling en het gebruik der Nederlandsche luchtstrijdkrachten' in: J.W. Wijn (red.), *Gedenkboek van de Luchtvaartafdeling 1913-1938* (Utrecht, A.W. Bruna & Zoons Uitgevers Maatschappij N.V., 1938) 65-68.

20 F.J. Molenaar, *De luchtverdediging mei 1940*, band II, (Den Haag, Staatsuitgeverij, 1970) 922, 941.

De ML ging strijdend ten onder. In de handen van ervaren vliegers toonden zowel de Fokker D-XXI als de G-1 zich waardige tegenstanders van de Duitse Bf 109 en Bf 110 jagers. Ook schoten zij diverse Ju 52 transportvliegtuigen neer. Het gros van de ruim driehonderd neergeschoten Duitse toestellen kwam echter voor rekening van de luchtdoelartillerie.²¹ Er werden 171 operationele missies gevlogen. Tot de meest in het oog springende behoorden de aanval met vier Fokker C-X verkenningvliegtuigen op Duitse posities op de Grebbeberg en het mislukte bombardement met de enig resterende Fokker T-V op de Moerdijkbruggen.

De Marine Luchtvaartdienst speelde bij de oorlogshandelingen in de meidagen een te verwaarlozen rol. De belangrijkste wapenfeiten van deze dienst bestonden uit het uitvoeren van patrouilles en de evacuatie van de ministers van Buitenlandse Zaken en Koloniën naar Groot-Brittannië.²² Geconfronteerd met een uitzichtloze situatie kregen alle vliegwaardige water-vliegtuigen, 27 in getal, op 14 mei opdracht om naar Frankrijk uit te wijken. Medio mei staken zij over naar Engeland.²³

Van het Wapen der Militaire Luchtvaart maakte circa 280 man, merendeels van de vliegscholen Haamstede en Vlissingen, de oversteek.²⁴ Al snel kregen ze versterking van Nederlandse vrijwilligers uit de niet-bezette gebieden en Engelandvaarders uit bezet gebied.

Nieuwe strijdtoneel

Met de Japanse aanval op de Amerikaanse vlootbasis Pearl Harbor op 7 december 1941 was het Verre Oosten eveneens tot strijdtoneel verworven. De ML-KNIL telde twaalf afdelingen bommenwerpers, jachtvliegtuigen en verkenningvliegtuigen, een strijdmacht van pakweg tweehonderd vliegtuigen. De Marine Luchtvaartdienst in Indië kon 77 vliegtuigen in de strijd werpen, waaronder 59 vliegboten.²⁵ Beide vliegdienssten leden zware verliezen. Tevergeefs wachtte de ML-KNIL op de tijdige aflevering van de in 1940 geplaatste vliegtuigorders. Het weinige materieel dat Indië op tijd bereikte, waaronder Buffalo en CW-21 jacht-

vliegtuigen, vormde in de regel geen partij voor de ervaren Japanners in hun wendbare vliegtuigen. Het leeuwendeel van de bommenwerpervloot van de ML-KNIL werd naar Singapore gedi- rigerd om te worden ingezet in de strijd om Malakka. Na het verlies van Borneo, Sumatra, Bali en Timor en de desastreus verlopen Slag in de Javazee, volgde op 9 maart 1942 de capitula- tie. Na drie maanden van intensieve gevechten was er van de ML-KNIL bitter weinig over.²⁶

Het verging de MLD in Indië iets beter. Toen de situatie onhoudbaar werd kon het meeste mate- riel ongeschonden naar Australië en Ceylon worden overgevlogen, hoewel de Japanse lucht-

Na drie maanden van intensieve gevechten was er van de Militaire Luchtvaart van het KNIL bitter weinig over

macht de MLD-luchtvloot in de veilig gewaande Australische ankerplaats Broome op 3 maart 1942 alsnog een gevoelige klap toebracht: bij een verrassingsaanval gingen 9 van de 24 in vei- ligheid gebrachte Do 24K en Catalina vliegboten in vlammen op.²⁷

Strijdend aan geallieerde zijde

In totaal vonden ongeveer zevenhonderd Neder- landers emplooi bij de *Royal Air Force* en de *Fleet Air Arm*, waar ze dienden in een van

-
- 21 R. de Winter, 'A Century of Military Aviation in the Netherlands, 1911-2011', *International Review of Military History* 89, *Airpower in 20th Century. Doctrines and Employment. National Experiences* (CIHM 2011) 214.
- 22 N. Geldhof, *De Operaties van 320 Squadron* (Maarssen, Uitgeverij Geromy B.V., 2006) 31-40.
- 23 L. Honselaar, *Vleugels van de vloot. De geschiedenis van de Marineluchtvaartdienst* (Rotterdam, Uitgeverij Wyt, 1950) 82-83.
- 24 J. Tammes, *Het Wapen der Militaire Luchtvaart in de Engelse periode 1940-1945* (Den Haag, Staatsdrukkerij, 1961) 1.
- 25 N. Geldhof, *70 jaar Marineluchtvaartdienst* (Leeuwarden, Eisma, 1987) 66.
- 26 P.C. Boer, P.A.C. Benjamins en M.T.A. Schep, *De luchtstrijd om Indië. Operaties van de Militaire Luchtvaart KNIL in de periode december 1941 tot maart 1942* (Houten, Van Holkema & Warendorf, 1990) 270-273.
- 27 T. Womack, *The Dutch Naval Air Force Against Japan. The Defense of the Netherlands East Indies, 1941-1942* (Jefferson, McFarland & Company, 2006) 135-139.

de 'Nederlandse' squadrons (320, 321 en 322 (Dutch) Squadron in de RAF en 860 Squadron van de Fleet Air Arm), dan wel bij de reguliere Britse eenheden. Uit het naar Engeland ontkomen MLD-personeel werden op 1 juni 1940 op Britse bodem het 320 en 321 Squadron opgericht, hoewel de laatstgenoemde eenheid door een tekort aan personeel na een half jaar werd ontbonden en samengevoegd met 320 Squadron.

van maritieme operaties naar het bombarderen van doelen op het land.

Vliegdekoperaties

Rond deze tijd kreeg de marineleiding bijzondere belangstelling voor operaties vanaf vliegdekschepen. In 1943 gaf ze opdracht de Nederlandse tankers Gadila en Macoma om te bouwen tot hulpvliegdekschepen, terwijl het nieuw opgerichte 860 Squadron, voorzien van



FOTO NIMH

Een spaarzaam moment van rust voor de bemanningsleden van een B-25 Mitchell middelzware bommenwerper van 320 Squadron

320 Squadron bleef de gehele oorlog actief boven West-Europa. In de eerste oorlogsmaanden vloog het squadron met acht Fokker T-VIIIW watervliegtuigen. Vanaf eind 1940 vloog het met de Hudson lichte bommenwerper. Met de conversie op de eveneens Amerikaanse B-25 middelzware bommenwerper en de overgang van RAF Coastal Command naar RAF Bomber Command, verschoof het accent medio 1943

Swordfish tweedekkers, voor vliegdekoperaties werd klaargestoomd. In 1944 maakten de schepen hun eerste operationele reis. Naast 860 Squadron herbergde de Britse Fleet Air Arm bovendien enkele tientallen MLD-vliegers, die aan boord van Britse vliegdekschepen waren gedetacheerd. Vanwege hun ervaring speelden zij een belangrijke rol in de naoorlogse marineplannen, waarin vliegdekschepen de kern vormden van de nieuw op te bouwen 'harmonische vloot'.²⁸

28 N. Geldhof, *70 jaar Marineluchtvaartdienst* (Leeuwarden, Eisma, 1987) 83-85.

Mede door bemiddeling van ZKH Prins Bernhard kreeg ook de ML in 1943 zijn 'eigen' squadron onder Brits bevel: 322 Squadron. Uitgerust met de befaamde Britse Spitfire hield de eenheid zich aanvankelijk vooral bezig met defensieve patrouilles en escortemissies voor bommenwerpers.

Uitgebreider takenpakket

Met de komst van de krachtiger Spitfire Mk. XIV breidde het takenpakket zich uit met het onderscheppen van V-1 'vliegende bommen', gewapende verkenningen, offensieve patrouilles, luchtsteun, interdictie en duikbombarde-menten.²⁹ Aan het einde van de oorlog zagen nog twee squadrons het levenslicht: No. 1316 Communication Flight en No. 6 Auster Squadron, de eerste Nederlandse eenheid die *buiten* RAF-verband werd opgericht.

In het Verre Oosten vochten de *Dutchies* onder Australisch bevel. Tijdens de oorlog werden er drie met Amerikaans materieel uitgeruste ML-KNIL squadrons gevormd. Het in 1942 geformeerde 18 Squadron vormde het einddoel voor de bemanning van bommenwerpers. Deze eenheid, uitgerust met de B-25, vergaarde vooral naamsbekendheid door het aanvallen van schepen op masthoogte. De jachtvliegers vonden hun weg naar 120 Squadron, waar zij met hun P-40 jachtbommenwerper pas in de nadagen van de oorlog actie zagen.³⁰

19 Squadron vervulde met TB-25, C-47 en Lode-star vliegtuigen een vitale logistieke functie. Ondertussen was ook de Marine Luchtvaartdienst weer actief in het Verre Oosten. Het eerdergenoemde 321 Squadron werd in 1942 gereactiveerd. Vanuit Ceylon, Brits-Indië, ondernam de eenheid patrouille- en onderzeebootbestrijdingsoperaties met Amerikaanse PBY Catalina vliegboten.

De in mei 1942 in de VS tot *Royal Netherlands Military Flying School* samengevoegde vliegscholen van de MLD en ML-KNIL leidde honderden Nederlandse vliegers, waarnemers, telegrafisten en boordschutters op, die hun weg vonden naar de squadrons in Engeland of naar een van de drie nieuw geformeerde squadrons van de ML-KNIL in Australische dienst.

Gescheiden wegen

Terwijl de oorlog woedde dacht de Nederlandse regering-in-ballingschap in Londen na over de vorm en inhoud van de naoorlogse Nederlandse luchtstrijdkrachten. Tegen de zin van de marine besloot de regering de ML en MLD voor de duur van de oorlog in één administratief orgaan te bundelen: het Directoraat der Nederlandse Luchtstrijdkrachten (DNLSK). De ML-KNIL, evenmin happig op een fusie, wist zich buiten de regeling te plaatsen.

Het DNLSK was belast met de rekrutering, registratie en opleiding van alle Nederlanders in Britse dienst en het onderhouden van contacten met het *Air Ministry*, met als inzet het opbouwen van sterke Nederlandse luchtstrijdkrachten om na de bevrijding van Europa te kunnen deelnemen aan de strijd tegen Japan.³¹

Plannen om de ML en ML-KNIL te fuseren kwamen evenmin van de grond

Door de onverwacht snelle Japanse capitulatie verloor het DNLSK zijn bestaansrecht. De marine, die door de oorlog een sterkere positie in het Nederlandse defensiebestel innam dan de landmacht, wist de MLD na de oorlog snel uit de organisatie los te weken. Ze beriep zich op het gespecialiseerde karakter van vliegkamp-schipoperaties en liep hiermee vooruit op de ingebruikname van Hr.Ms. Karel Doorman.

Alleen op het gebied van opleidingen zetten de twee vliegdiensten hun samenwerking voorlopig voort. Plannen om de ML en ML-KNIL te fuseren kwamen evenmin van de grond. De Indische vliegdienst raakte na de oorlog al snel verzeild in de dekolonisatieoorlog. Terwijl alle ogen op Nederlands-Indië waren gericht, maak-

29 J. Tammes, *Het Wapen der Militaire Luchtvaart in de Engelse periode 1940-1945* (Den Haag, Staatsdrukkerij 1961) 46-82.

30 R.J. Idzerda, *Een bevlogene avontuur* (Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 2002) 56-69.

31 P.C. Boer, 'Het Directoraat (Nederlandse) Luchtstrijdkrachten', in: *Mars et Historia* 20 (1986) (5) 87.

ten de luchtmacht op eigen bodem een start met hun wederopbouw. De zelfstandige Royal Air Force gold hierbij als lichtend voorbeeld.

Het tijdvak 1946-1990

Erkenning

De tijdens de oorlogsjaren gesmede band met het Air Ministry leidde ertoe dat de LSK naar Brits voorbeeld werden opgebouwd. In het met Britse hulp uitgewerkte opbouwplan lag het accent primair op de oprichting van vliegopleidingen. De levering van de daarvoor vereiste diensten en (vliegend) materieel werd beklonken met de ondertekening van de *Target One* overeenkomst. Onder de 374 uit oorlogsvoorraden te leveren vliegtuigen bevonden zich ook 64 Spitfires voor het uitrusten van een Jachtvlieg-school en een operationeel squadron.³²

Het opzetten van een luchtverdediging vormde de volgende stap. Onder Britse regie werkten de Britse, Nederlandse, Franse en Belgische luchtmachtstaf een gecoördineerd *Air Defence Plan* uit, waarin de nationale luchtverdedigingssectoren op elkaar aansloten. Nederland en België vormden samen *No. 69 Group*. Met de in bondgenootschappelijk verband gemaakte plannen liepen de LSK vooruit op het regeringsbeleid, dat officieel nog altijd een neutraliteitspolitiek voorstond.

In 1948 zei de regering dit neutraliteitsprincipe echter definitief vaarwel, toen zij in reactie op het uitbreken van de Koude Oorlog toetrad tot de Westerse Unie. Met de ondertekening van het NAVO-verdrag, een jaar later, verzekerden de Europese lidstaten zich van Amerikaanse bescherming. Tevens maakte dit de weg vrij voor grootschalige Amerikaanse hulpverlening, op voorwaarde dat de lidstaten hun eigen defensiebijdragen verhoogden.

Zonder het Amerikaanse *Mutual Defense Assistance Program* (MDAP) kon Nederland de toegezegde bondgenootschappelijke verplichtingen niet nakomen, temeer omdat Indië de schatkist zwaar belastte. De Korea-oorlog, die de angst voor het communisme (kortstondig) aanwakkerde, zette de westerse herbewapening ten slotte in gang. Het tweede kabinet-Drees gaf toe aan de Amerikaanse druk om de defensieuitgaven te verhogen, zodat de MDAP-hulp kon worden veiliggesteld.

Het verhoogde defensiebudget bood de Nederlandse luchtmacht, die gesterkt door de oorlogservaringen en de bondgenootschappelijke samenwerking uit de greep van de landmacht trachtten te komen, de mogelijkheid om uit te groeien tot een zelfstandig krijgsmachtdeel. Nadat eerder al de functie van Chef Luchtmachtstaf (CLS), de Luchtmachtraad en een luchtmachtstaf waren ingesteld, volgde op 27 maart 1953 de ultieme bekroning, met de oprichting van de Koninklijke Luchtmacht (KLu).³³

Op het moment dat de ML tot krijgsmachtdeel 'promoveerde', was het doek voor het ML-KNIL reeds gevallen. Met de soevereiniteitsoverdracht aan Indonesië in december 1949 verloor de Indische vliegdiens, met acht squadrons en een verkenningafdeling uitgegroeid tot de omvangrijkste van de drie vliegdiens, zijn bestaansrecht. De 5.302 missies die de ML-KNIL (versterkt met 322 Squadron en 6 ARVA uit Nederland³⁴) tijdens beide Politionele Acties vloog, vormden zijn laatste wapenfeiten.

322 Squadron en 6 ARVA keerden huiswaarts, met in hun kielzog duizend man personeel van de ML-KNIL.³⁵ Vanwege hun jarenlange ervaring met Amerikaanse vliegtuigen werden de oud-ML-KNIL'ers ondergebracht bij het Amerikaans georiënteerde Commando Tactische Luchtmacht (CTL). Het CTL ontwikkelde zich na zijn oprichting in 1952 naast het hoofdzakelijk 'Britse' Commando Luchtverdediging tot een aparte entiteit binnen de luchtmachtorganisatie. Met het afsluiten van het Indische hoofdstuk richtte de KLu haar blik op Europa en de bondgenootschappelijke verdediging.

32 C. Hoogendijk en J.W.G. Nijssen, *Bandbox. Een halve eeuw Nederlandse gevechtsleiding* (Nieuw-Milligen, Air Operations Control Station, 2000) 47-48.

33 R. de Winter en E.H.J.C.M. Doreleijers, *Luchtmachtstructuren in beweging. 80 jaar luchtmachtorganisatie* (Den Haag, Sectie Luchtmachthistorie van de Staf van de Bevelhebber der Luchtmacht, 1994) 66-73.

34 Artillerie Verkenningafdeling.

35 O.G. Ward e.a., *De Militaire Luchtvaart van het KNIL in de naoorlogse jaren 1945-1950* (Houten, Unieboek, 1988) 297, 326, 351.



FOTO NINIH

Een Piper Cub van B-patrouille van 17 Verkenning- en Artillerie Waarnemingsafdeling van de ML-KNIL boven Bandoeng, oktober 1948

Veramerikanisering

In de nucleair georiënteerde afschrikingsstrategieën van de NAVO vervulde het luchtwapen een hoofdrol. Tot de opkomst van ballistische raketten gold de strategische bommenwerper als het belangrijkste nucleaire wapenplatform. Hoewel de strategische bombardementen door de Britse en Amerikaanse luchtmacht *an sich* niet in staat waren gebleken nazi-Duitsland op de knieën te krijgen, was Douhets theorie wel van toepassing op de nucleaire oorlogvoering.

Hoofdtaken

Naast het strategisch lufftoffensief vervulde het luchtwapen tijdens de Koude Oorlog twee andere hoofdtaken. Ten eerste het verkrijgen van lufftoverwicht, door middel van *Offensive Counter Air* (OCA) en *Defensive Counter Air* (DCA) operaties. OCA richt zich op de destructie van vliegbases, commandocentra, radar- en lufftafweersystemen om de tegenstander het gebruik van airpower te ontzeggen. DCA behelst 'de klassieke vorm van lufftverdediging', gebaseerd op een netwerk van lufftverdedigingsjagers, grondgebonden lufftafweer, radar- en commandovoeringsystemen. De andere hoofdtak laat zich omschrijven als grondsteun. Onder

die noemer vallen onder meer verkenning, interdictie en CAS-missies.³⁶

Het strategisch lufftoffensief was voorbehouden aan de Amerikaanse en Britse lufftmacht. De kleine lidstaten leverden uitsluitend tactische lufftstrijdkrachten voor grondsteun en voor het bevechten en behouden van het lufftoverwicht. In het NAVO-brede *Parisplan* stond Nederland voor de jaren vijftig te boek voor 21 squadrons (en dertien vliegbases). De negen op te richten lufftverdedigings-squadrons kwamen in het op Britse leest geschoeide CLV terecht. Zes squadrons kregen de beschikking over 266 Meteor dagjagers, het eerste straalvliegtuig in dienst van de Nederlandse lufftmacht.

Vanaf 1956 vervingen in totaal 209 Britse Hunters – eveneens van Britse makelij – de verouderende Meteors in de dagjagers-squadrons. Fokker bouwde zowel de Meteor als de Hunter in licentie, wat de nationale vliegtuigbouwer in staat stelde om na de oorlog uit het dal te klimmen.³⁷ Voor de uitrusting van drie nachtojagers-squadrons stelde de VS via de MDAP-hulp 63 F-86K Sabres ter beschikking.

Amerikaanse vrijgevigheid

Met de aflevering van 187 F-84E/G Thunderjets profiteerde het CTL het meest van de Amerikaanse vrijgevigheid. Zes tactische squadrons en een verkenningssquadron werden met deze jachtbommenwerper uitgerust. Zij ruilden hun Thunderjets medio jaren vijftig in voor 180 F-84F Thunderstreaks en 24 RF-84F Thunderflash verkenners. De VS rustten ook een transport-squadron en vier artilleriewaarnemings-squadrons uit, terwijl het MDAP verder onder andere T-33 straaltrainers, gronduitrusting, voertuigen en vliegopleidingen omvatte.³⁸

Met meer dan negenhonderd vliegtuigen bereikte de KLu in 1957 een materieel hoogte-

36 P.W.W. Wijninga, 'Airpower-strategie', in: G. Teitler, J.M.J. Bosch, W. Klinkert e.a., *Militaire strategie* (Amsterdam, Mets & Schilt, 2002) 165-175.

37 D. Starink, 'Logistiek en lufftmacht' in: H. Roos (red.), *Van marketenster tot logistiek netwerk. De militaire logistiek door de eeuwen heen* (Amsterdam, Boom, 2002) 275-276.

38 D. Starink, *De lufftmacht opgebouwd. De totstandkoming en de realisatie van het Lufftmachtbouwplan-1951* (Den Haag, Sectie Lufftmachthistorie Staf Bevelhebber der Lufftstrijdkrachten, 2001) 38-42.

punt. Hieronder bevonden zich 471 gevechtsvliegtuigen, merendeels van de tweede generatie. De squadrons van het CTL (in 1955) en het CLV (1960) werden geïntegreerd in NAVO-verband, waar ze met Britse, Belgische en Duitse eenheden de 2nd Allied Tactical Air Force vormden.³⁹

Accentverschuiving

De inbedding in bondgenootschappelijk verband betekende voor de Marine Luchtvaartdienst dat de onderzeebootbestrijding tot primaire taak werd verheven. Daartoe werd ook de MLD in de jaren vijftig en zestig uitgerust met grote aantallen uit het MDAP verkregen



FOTO NIMH

Een Sea Hawk van de Marine Luchtvaartdienst wordt gereedgemaakt om vanaf de Hr.Ms. Karel Doorman te worden gelanceerd. Met dit Britse straalvliegtuig betrad de MLD het straaltijdperk

materieel. Dit materieel bestond uit diverse helikoptertypen, vanaf de wal opererende patrouillevliegtuigen (Harpoon, Neptune) en dekvliegtuigen (Avenger, Tracker) voor operaties vanaf Hr.Ms. Karel Doorman. Met de aankoop van 22 Sea Hawk dekjagers betrad ook de MLD in 1957 het straaltijdperk.⁴⁰ Met vier vlieggampen, elf vliegtuigsquadrons, meer dan tweeduizend personeelsleden en een

vliegdekschip beleefde de MLD eind jaren vijftig zijn gloriejaren. Het daaropvolgende decennium maakte een eind aan de sinds 1918 onafgebroken presentie van de MLD in Indië, toen Nederland in 1962 het gezag over Nieuw-Guinea aan de VN overdroeg. Zes jaar later moest de KM bovendien afscheid nemen van haar enige vlieggkampschip, de Karel Doorman. Daarmee verdwenen ook de boordsquadrons van de sterkte.

Onderzeebootbestrijding bleef tot het einde van de Koude Oorlog de hoofdtaak van de MLD. Tegenover de afname van het aantal squadrons in de jaren zeventig en tachtig stond een kwalitatieve verbetering van het materieel. De twee squadrons P-3 Orion patrouillevliegtuigen en het tweetal squadrons Lynx helikopters waarmee de MLD op Sovjetonderzeeboten 'joeg', waren het neusje van de zalm.

Nieuwe wapens, nieuwe taken

Ook de KLu kreeg door de jaren heen de beschikking over steeds geavanceerder materieel. Amper was de initiële opbouw afgerond, of het vraagstuk van de modernisering diende zich aan. Het antwoord van de NAVO op de wapenwedloop met de Sovjet-Unie, de strategie van *Massive Retaliation*, die erin voorzag een aanval onmiddellijk met kernwapens te vergelden, vereiste de aanschaf van nieuwe, kostbare wapensystemen.

Voorts kreeg de KLu kernwapentaken.⁴¹ Het op Volkel gestationeerde 311 en 312 Squadron bekwaamden zich in de late jaren vijftig in het uitvoeren van de offensieve nucleaire taak. Nadat beide squadrons geheel vertrouwd waren met het wapensysteem en de bijbehorende afwerptechnieken gingen ze als *Fighter Bomber Strike* (FBS) squadrons door het leven. De KLu kreeg ook een defensieve nucleaire taak toegewezen, die ten deel viel aan de nieuw op te richten Nike geleide wapeneenheden.

'All-weather' jachtvliegtuigen

Teneinde het nucleaire vergeldingspotentieel van de NAVO (het zogeheten 'zwaard') te beschermen tegen een verrassingsaanval, stond

39 Semi-Statistische Archiefdiensten van het Ministerie van Defensie, Archief Chef Luchtmachtstaf/Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten (1951-1986), inv. nr. 2920, 'Statistisch overzicht 1957'

40 N. Geldhof, *70 jaar Marineluchtvaartdienst* (Leeuwarden, Eisma, 1987) 102-103.

41 M.C. 14/2 (Revised), *Overall Strategic Concept for the Defence of the North Atlantic Treaty Organization Area*, 21 februari 1957.

het verbeteren van de luchtverdediging hoog op de NAVO-agenda. De westerse reactie op de nieuwe typen Sovjetbommenwerpers bestond uit de oprichting van het *NATO Air Defence Ground Environment*, een NAVO-breed vroegtijdig waarschuwingssysteem waarin ook de Nederlandse melding- en gevechtsleiding zou worden opgenomen, en de modernisering van de luchtverdedigingsmiddelen. De dagen van de dag- en nachtjager waren geteld; de toekomst was aan *all-weather* jachtvliegtuigen.

Onduidelijkheid over de vraag of 'bemande vliegtuigen' door de opkomst van geleide wapens hun langste tijd in de rol van luchtverdediging hadden gehad, resulteerde – samen met het verlangen naar standaardisatie – in de aanschaf van een gevechtsvliegtuig dat zowel defensieve (luchtverdediging) als offensieve taken (grondsteun) kon uitvoeren (*multi-role*).⁴²

De Sabre, Hunter, Thunderstreak en Thunderflash maakten plaats voor 25 uit MDAP-gelden verstrekte en 95 nationaal gefinancierde F-104G Starfighters, waarmee de beide FBS-squadrons, twee luchtverdedigingssquadrons en 306 verkenningssquadron (RF-104G's) werden geëquipeerd. Het beëindigen van het MDAP in 1961 betekende dat de oorspronkelijk geraamde behoefte van tweehonderd stuks nooit kon worden gerealiseerd. Twee tactische squadrons moesten zich tot 1970 met de op leeftijd gerakende Thunderstreak 'behelpen'. Als onderdeel van het omvangrijke Europese productieprogramma bouwde Fokker 350 F-104's in licentie. Holland Signaal Apparaten (HSA), Aviolanda, Van der Heem en Oude Delft pikten eveneens een graantje mee.

Geleide wapens

Behalve de Starfighter maakte begin jaren zestig ook het geleide wapensysteem tegen luchtdoelen zijn opwachting in de KLu. De negentien geformeerde geleide wapensquadrons, waarvan acht uitgerust met (onder MDAP verstrekte) Nikes tegen hoogvliegende doelen en elf met HAWK's voor lage hoogte, kregen een plaats in de geleide wapengordel in de BRD.⁴³ De opbouw van de personeelsintensieve geleide wapeneenheden dreef de personele sterkte van

de KLu in 1967 naar een recordhoogte, met een gemiddelde sterkte van 27.500 man.⁴⁴ De torenhoge exploitatiekosten, het gevolg van de in jaren vijftig en zestig met MDAP-hulp opgebouwde omvangrijke krijgsmacht, dwongen de KLu reeds een jaar later om het mes in haar personeelsbestand te zetten. Andere bezuinigingen waren het op non-actief stellen van een HAWK- en een Nike-squadron alsmede het in vredetijd sluiten van de vliegbases Woensdrecht en Ypenburg.⁴⁵ Het had er alle schijn van dat de KLu te veel hooi op haar vork had genomen.

Conventionele taken

Eind 1967 verruilde de NAVO haar strategie van Massive Retaliation, die door het toegenomen kernwapenarsenaal aan weerszijden van het IJzeren Gordijn aan geloofwaardigheid had verloren, voor die van *Flexible Response*. Het zwaartepunt verschoof van nucleair naar conventioneel optreden.⁴⁶ Voor de Nederlandse tactische squadrons hield dit in dat zij, naast hun primaire *Offensive Counter Air* oorlogstaak, meer vliegre reserveerden voor CAS en interdictie. Zij ruilden daarnaast hun oude Thunderstreak in voor de NF-5, waarvan de KLu er met het oog op de nieuwe, conventionele NAVO-strategie 105 aanschafte – genoeg voor vier squadrons. Een daarvan, 314 Squadron, maakte deel uit van de multinationale *Allied Command Europe Mobile Force*, belast met de defensie van de zwakke NAVO-noordflank. De twee met F-104's geëquipeerde nucleaire squadrons schoolden om naar een nucleair-conventionele dubbelrol.

F-16

De vervanger van de F-104G werd eveneens primair op zijn conventionele offensieve kwali-

42 T.T. de Jong, B. Schoenmaker en Q. van der Vegt, *Voor vriend en vijand paraat. De geschiedenis van Vliegbasis Leeuwarden* (Franeker 2010) 65-67.

43 R. Nederlof, *Blazing Skies. De Groepen Geleide Wapens van de Koninklijke Luchtmacht in Duitsland, 1960-1995* (Den Haag, SDU, 2002) 513.

44 Semi-Statistische Archiefdiensten van het Ministerie van Defensie, Archief Chef Luchtmachtstaf/Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten (1951-1986), inv. nr. 4719, 'Statistisch overzicht 1967'.

45 *Nota inzake het NAVO- en het defensiebeleid* (Den Haag, Staatsuitgeverij, 1968) 76.

46 M.C. 14/3 (Final), *Overall Strategic Concept for the Defense of the North Atlantic Treaty Organization Area*, 16 januari 1968

teiten getoetst, ofschoon het vliegtuig ook in staat moest zijn het luchtoverwicht boven het gevechtsterrein te bevechten en een nucleaire capaciteit moest bezitten.⁴⁷ De keuze viel in 1975 op de Amerikaanse F-16, waarvan de KLu er 213 kocht ter vervanging van de F-104 en (in de jaren negentig) de NF-5. De KLu rustte negen squadrons uit met de F-16, waarvan de eind-assemblage wederom bij Fokker plaatsvond. HSA, DAF en Philips produceerden componenten.



FOTO NIMH

Twee generaties gevechtsvliegtuigen: een F-16A (voorgrond) en een F-104G van 311 Squadron

Met de in de *Defensienota 1974* in het vooruitzicht gestelde vervanging van de F-104G stelde het progressieve kabinet-Den Uyl het zelfstandig voortbestaan van de KLu veilig.⁴⁸ Daarvoor betaalden bovenal de geleide wapens de prijs: het aantal Nike-squadrons werd gehalveerd en drie HAWK-squadrons werden teruggetrokken naar Nederland voor de vliegveldverdediging.⁴⁹

Om het ontstane 'gat' in de geleide wapengordel te dichten stelde de regering wel middelen beschikbaar om het HAWK-wapensysteem te moderniseren.

'Swing-role'

Specialiseerden squadrons zich tot dat moment in een offensieve dan wel defensieve taak, de komst van de *dual-role* F-16 betekende dat zij voortaan beide taken moesten beheersen. Tweederde van het jaarlijks oefenprogramma stond in dienst van *Fighter Bomber Attack* (grondsteun), de rest aan het beoefenen van de luchtverdedigingstaak.⁵⁰ In organisatorisch opzicht was de strikte scheiding tussen beide taken in 1973 al verdwenen door de fusie van het CTL en het CLV in het nieuwe Commando Tactische Luchtstrijdkrachten, het 'Groot CTL'.

Medio jaren tachtig ging de KLu nog een stap verder door de introductie van het *swing-role* concept, waarbij het vliegtuig tijdens de missie tussen de beide taken moest kunnen switchen. Hoewel de aanschaf van ALQ-131 stoorzenders de overlevingskansen van de F-16 boven het moderne slagveld vergrootte, gold 'laag en hard' vliegen ook in de jaren tachtig als de beste bescherming tegen luchtafweer. Vanaf 1987 beoefenden vliegers deze tactiek jaarlijks op het Canadese Goose Bay.

Deelname aan internationale oefeningen en kwalitatief hoogwaardige cursussen als het *Tactical Leadership Programme*, de *Fighter Weapons Instructor Training* en de hiervan afgeleide *Dutch Weapons Instructor Course*, tilde de leiderschapskwaliteiten, tactische en wapentechnische kennis van de vliegers naar een hoog niveau.⁵¹ De inzet geschiedde conform NAVO-doctrines. Tot 1996 ontbeerde de KLu een eigen doctrine.⁵²

In de schaduw

Gedurende de Koude Oorlog stonden de jachtvliegtuigen en geleide wapeneenheden, waar de Nike vanaf 1986 plaatsmaakte voor het geavanceerde Amerikaanse Patriot-wapensysteem, meer in de schijnwerpers dan de overige twee pijlers van de KLu: de transportvloot en het helikopterwapen. Deze laatste twee vervulden

47 Om de veiligheid van het bestaan. *Defensiebeleid in de jaren 1974-1983 (Defensienota 1974)*, Hoofdstuk III, 51.

48 'Negatieve maar ook positieve gevolgen voor de KLu', in: *De Vliegende Hollander 30* (1974) (3) 11.

49 Om in de verdediging van zeven vliegbases te voorzien schafte Nederland daarnaast een extra vuureenheid aan.

50 J.W. Helfferich, *Squadrons van de Koninklijke Luchtmacht* (Rotterdam, Uitgeverij Wyt & Zn., 1994) 42.

51 P.E. van Loo, *Crossing the Border. De Koninklijke Luchtmacht na de val van de Berlijnse Muur* (Den Haag, Sectie Luchtmachthistorie van de Staf van de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten, 2003) 148, 208-217.

52 C.F. Anrig, *The Quest for Relevant Air Power. Continental European Responses to the Air Power Challenges of the Post-Cold War Era* (Alabama, Air University Press, 2011) 248.

een minder opvallende, maar niet minder belangrijke taak. Het 334 Squadron, dat met luchttransport was belast, vervulde begin jaren zestig zijn C-47's voor twaalf F-27's; het transportvliegtuig dat met achthonderd verkochte exemplaren uitgroeide tot Fokkers succesvolste exportproduct. Naast hun transporttaken namen de F-27's tijdens de Koude Oorlog bovendien deel aan hulpverleningsoperaties in Afrika, Europa en Oceanië.

De oudste taak van het luchtwapen – de waarneming ten behoeve van de landmacht – was belegd bij de Groep Lichte Vliegtuigen (GPLV), dat verder onder meer liaison- en lichte transporttaken verzorgde. Ofschoon de naam anders doet vermoeden, herbergde de GPLV vanaf de jaren vijftig naast lichte vliegtuigen ook helikopters. Hoewel de KLu een deel van het personeel leverde en tevens het onderhoud aan de luchtvloot voor haar rekening nam, bleef de GPLV tot 1993 een onderdeel van de landmacht.⁵³ Medio jaren zeventig ruimen de laatste lichte vliegtuigen het veld, waarna de GPLV ging bestaan uit een combinatie van Alouette III en Bo-105 helikopters.

Met het einde van de Koude Oorlog en de koerswijziging in het Nederlandse defensiebeleid stapten de transportvloot en de in 1993 tot Tactische Helikopter Groep KLu omgedoopte GPLV uit de schaduw van de jachtvliegtuigen en geleide wapens. De NAVO legde zich na de val van de Muur toe op crisisbeheersing en humanitaire missies, waarvoor mobiele, flexibele en snel inzetbare strijdkrachten een vereiste waren. Stuk voor stuk eigenschappen die het luchtwapen op het lijf waren geschreven. Zoals uit het artikel van kolonel-vlieger L.W.E.M. van Geel zal blijken, stond de KLu in 1990 aan de vooravond van een ware metamorfose.⁵⁴

Conclusie

Hoewel de militaire leiding het belang van het vliegtuig vrij snel onderkende en Nederland in 1917 reeds drie vliegdiensden telde, zag ze voor het luchtwapen lange tijd geen grotere rol weggelegd dan een hulpwapen voor de land- en zeestrijdkrachten. De Eerste Wereldoorlog, de

testing ground voor het luchtwapen, bekeek Nederland vanaf de zijlijn.

Toen de theorievorming over de inzet van airpower in het interbellum een vlucht nam, dreigde Nederland de aansluiting te missen. Hoewel het officieren als Van Santen en Zegers niet aan visie ontbrak, strandde de vertaling van de internationale denkbeelden naar de Nederlandse situatie op een politiek van neutraliteit en een gebrek aan financiële armslag.

Het luchtwapen bleef veroordeeld tot verkenning en waarneming. De oorlogsdreiging bracht hierin verandering. Zo kreeg de LVA eind jaren dertig naast haar traditionele taken een luchtverdedigingstaak toegewezen, terwijl de vliegdienst van het KNIL zich primair ging toeleggen op offensieve bombardementstaken.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog deden Nederlanders in Britse en Australische dienst ervaring op met verschillende toepassingen van airpower. Het was echter de samenwerking in bondgenootschappelijk verband die een stempel drukte op het takenpakket van de na de oorlog met Britse en (later) Amerikaanse hulp opgebouwde Nederlandse luchstrijdkrachten.

De Koninklijke Luchtmacht was in 1953 uitgegroeid tot krijgsmachtdeel en kreeg in NAVO-verband twee hoofdtaken: het verkrijgen van luchtoverwicht en het leveren van grondsteun. Hiertoe werden squadrons luchtverdedigingsjagers, jachtbommenwerpers en – vanaf de jaren zestig – geleide wapensystemen geformeerd, waarvan een aantal uitgerust met kernwapens. Met de accentverschuiving naar de onderzeebootbestrijding leverde ook de Marine Luchtvaartdienst een belangrijke bijdrage aan de bondgenootschappelijke defensie. Na een lange, moeizame aanloop, was het Nederlandse luchtwapen de status van 'hulpwapen' definitief ontgroeid. ■

53 M.E. Peters, *Lichtblauw op de Veluwe. Een geschiedenis van het Vliegveld Deelen, 1914-1995* (Den Haag, Sectie Luchtmachthistorie van de Staf van de Bevelhebber der Luchstrijdkrachten, 1998) 53, 77.

54 *Defensienota 1991. Herstructurering en verkleining: de Nederlandse krijgsmacht in een veranderende wereld* (Den Haag, SDU, 1991) 129.