

De jonge jaren van de luchtmacht

De geschiedenis van het luchtwapen in het Nederlandse leger tot 1939

De Nederlandse krijgsmacht werd in 1913 verrijkt met het luchtwapen. Tijdens de Eerste Wereldoorlog maakte het vliegtuig een geweldige ontwikkeling door en domineerde het internationaal de strategische discussie. Ook in Nederland woedde het debat over deze nieuwe dimensie in oorlogvoering. Het luchtwapen moest worden opgebouwd wat betreft organisatie, personeel en materieel en er ontstond een geheel eigen relatie met de Nederlandse vliegtuigindustrie. Pas in 1935, na vele jaren van bezuinigen, kwam de modernisering en uitbreiding van het luchtwapen op gang. Vier jaar later, bij de algemene mobilisatie van de Nederlandse krijgsmacht in augustus 1939, was dat echter nog lang niet voltooid en bestond er vrijwel geen moderne luchtverdediging.

*Dr. D. Starink, luitenant-generaal b.d.**

Toen de Nederlandse regering op 28 augustus 1939 ter bescherming van de neutraliteit de algemene mobilisatie van de strijdkrachten gelastte, was het bijna vier jaar geleden dat koningin Wilhelmina in de troonrede van 1935 maatregelen ter versterking van de bewapening had aangekondigd. In deze bijdrage zet ik uiteen hoe het luchtwapen in het Nederlandse leger moest bijdragen aan de handhaving van de neutraliteit. De militaire luchtvaart maakte pas sinds 1913 deel uit van het leger. Mijn conclusie luidt dat het luchtwapen in augustus 1939 niet in staat was op volle sterkte en voldoende modern paraat te zijn. Dit artikel geeft in verkorte vorm een antwoord op de vraag waaraan dat te wijten was.

De plaats van het luchtwapen in het Nederlandse leger

Het op 1 juli 1913 als een zeer bescheiden Luchtvaartafdeeling (LVA) van het Nederlandse leger opgerichte luchtwapen was voor een groot deel het geesteskind van chef van de Generale Staf C.J. Snijders en de eerste commandant, H. Walaardt Sacré. Zij zorgden ervoor dat het luchtwapen zich kon ontwikkelen tijdens de oorlogsjaren 1914-1918, ondanks de enorme beperkingen die het gevolg waren van de mobilisatietoestand. Tegenover ruime financiële middelen, waarmee op Soesterberg een goede infrastructuur en technische dienst werden opgebouwd, stond het gebrek aan een goede nationale vliegtuig-industrie. Het ontbreken van die industrie liet zich vooral voelen toen de levering van vliegtuigen uit het buitenland vrijwel volledig stokte. Daardoor was het onmogelijk voldoende vliegers op te leiden.

* De auteur is oud-bevelhebber der luchtsrijdkrachten en promoveerde op 22 oktober 2013 aan de Universiteit van Amsterdam op dit onderwerp. Dit artikel bevat de slot-beschouwing van het proefschrift. Voor de volledige tekst en het uitvoerige bronnen-overzicht wordt verwezen naar: D. Starink, *De jonge jaren van de luchtmacht. Het luchtwapen in het Nederlandse leger 1913-1939* (Amsterdam, Uitgeverij Boom, 2013).

Hoewel men op Soesterberg redelijk op de hoogte was van de ervaringen met het luchtwapen aan het westelijk front en de daar ontwikkelde taken en tactieken, kon men deze niet in de praktijk brengen. Naast de oorspronkelijke verkenningstaak zag Walaardt Sacré het belang van de luchtverdediging met snelle jagers in, maar de organisatie die hij hiertoe in 1917 ontwierp kon niet worden gerealiseerd door het onvermogen hiervoor goed materieel aan te schaffen. Van de totstandkoming van een strategie voor de inzet van het luchtwapen was tijdens de mobilisatie 1914-1918 geen sprake. De operationele inzet beperkte zich tot neutraliteitspatrouilles langs de grenzen en er vonden op bescheiden schaal experimenten plaats met via internering verkregen buitenlands vliegtuigmaterieel. In 1919 was Snijders van het toneel verdwenen en ging ook Walaardt Sacré voor het luchtwapen verloren, want hij weigerde voor verdere bevordering te worden teruggeplaatst naar de Genie. De bonte verzameling aan tijdens de

mobilisatie verworven vliegend materieel werd buiten gebruik gesteld en het budget voor de LVA ging drastisch omlaag. Met uitzondering van de infrastructuur op Soesterberg moest het luchtwapen aan het einde van de Eerste Wereldoorlog als het ware opnieuw beginnen.

Bezuinigingspolitiek

In de jaren twintig kromp het Nederlandse leger tot een schoolinstituut met een kleine beroepskern, om jaarlijks 19.500 dienstplichtigen gedurende vijfentwintig maanden op te leiden voor hun oorlogstaak. Als onderdeel van het leger diende de LVA dit organisatie-model te volgen, waardoor er in vredetijd geen parate formaties waren. Pas in 1922 werd het initiatief genomen om de beginselen en procedures van de luchtoorlogvoering in een dienstvoorschrift vast te leggen. Inmiddels was de taak van het luchtwapen met het oog op het sterk verlaagde budget teruggebracht tot de ondersteuning van het Veldleger met een verkennings- en waarnemingsdienst. De luchtverdedigingstaak bestond slechts op papier en de aanwezige jachtvliegtuigen werden vooral gebruikt voor het beoefenen van de escortetaak van de verkenners. Voor die primaire focus op de verkenningstaak zijn verschillende oorzaken aan te duiden.

In het Nederlandse defensiebeleid tijdens het Interbellum stond de neutraliteitshandhaving centraal. De oprichting van de Volkenbond werd in Nederland met de nodige scepsis bezien en de Generale Staf hield vast aan een omvangrijk leger om aan een neutraliteits-schender het hoofd te kunnen bieden. In de politiek-militaire strategie ter handhaving van de neutraliteit was het Veldleger het belangrijkste instrument om de opmars van een eventuele aanvaller in de oostelijke of zuidelijke provincies te vertragen. Zo nodig kon het leger zich in de Vesting Holland terugtrekken, in afwachting van de hulp van bondgenoten die een neutraliteitsschending van Nederland niet konden toestaan. In deze strategie was het luchtwapen een hulpwapen voor de ondersteuning van het Veldleger met verkenning en waarneming vanuit de lucht. Ondanks alle scepsis in Nederland over de



FOTO BEELDBANK NIMH

Luitenant W.C.J. Versteegh voerde bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog de eerste operationele verkenningen uit bij de zuidgrens

betekenis van de Volkenbond voor de Nederlandse neutraliteit, rekenden de politici er toch op dat die organisatie de vrede zou bevorderen. Door het Verdrag van Versailles was Duitsland ontwapend, waardoor de dreiging van een nieuwe Europese oorlog in de jaren twintig nog ver weg leek. Weliswaar werd in de omringende landen gesproken over offensief optreden met bommenwerpers, maar de angst daarvoor had nog niet de vorm aangenomen die Europa in de jaren dertig in zijn greep zou houden.

Het in 1922 gekozen legerstelsel-Van Dijk betekende het vasthouden aan een omvangrijk – en voor het overgrote deel mobilisabel – leger. Maar de bezuinigingspolitiek van de achtereenvolgende kabinetten leidde ertoe dat de voor de instandhouding van zo'n leger benodigde budgetten niet werden aangepast bij de militair-technische ontwikkelingen die sinds de Eerste Wereldoorlog hadden plaatsgevonden, zoals de opkomst van het luchtwapen. In deze context stelde minister Van Dijk het budget van het luchtwapen in 1922 tamelijk arbitrair vast op tweeënhalve miljoen gulden, een plafond dat min of meer zou gelden tot 1935. Commandant Hardenberg, die tien jaar lang het bevel over de LVA voerde, was zich ervan bewust dat het luchtwapen met het beperkte budget slechts een uiterst bescheiden bijdrage aan de neutraliteitshandhaving kon leveren. In nauw overleg met de Generale Staf concentreerde hij zich bij de uitrusting en oefening van de LVA daarom op de professionalisering van de verkennings- en waarnemingstaak.

Aan het eind van de jaren twintig was de technische ontwikkeling van verkeersvliegtuigen zover gevorderd dat deze ook als effectieve bommenwerpers inzetbaar waren. In de omringende landen hielden theoretici een pleidooi voor het offensief optreden van luchtstrijdkrachten als nieuwe vorm van oorlogvoering. Het bleek in de jaren twintig onmogelijk om dit offensief optreden via internationaal wapenbeheersingsoverleg te beteugelen. Daardoor kreeg ook het vraagstuk van de luchtverdediging in militaire en politieke kring meer aandacht. Toen J.J. van

Santen eind 1929 aantrad als commandant van de LVA had hij zich voorgenomen meer aandacht te besteden aan de vliegertraining voor de luchtverdedigingstaak en wilde hij met de nieuw aangeschafte jagers al in vredetijd een Jachtvliegtuigafdeling (JaVA) formeren met de meest voor die taak geschikte vliegers. Zijn pogingen werden echter gefrustreerd door de aanhoudende bezuinigingen en het gevolg was dat de actieve kern aan vliegers tot onder het minimum kwam te liggen dat Van Santen noodzakelijk achtte. Rond 1935 was het luchtwapen door de veroudering van het vliegend materieel en interne strubbelingen teruggezaakt tot een onbetekenend onderdeel van het Nederlandse leger.

Luchtvaartdenkers

Ondertussen was de tactisch leermeester van de LVA, kapitein J.G.W. Zegers, in het begin van de jaren dertig – aanvankelijk met weinig succes – opgestaan als pleitbezorger voor een meer zelfstandige rol voor het luchtwapen, waarbij hij zich liet leiden door het in Frankrijk vertaalde gedachtegoed van de theoreticus Giulio Douhet. Om deze rol van het luchtwapen te laten passen in het Nederlandse neutraliteitsbeleid, diende het meermotorig bombardementsvliegtuig volgens Zegers als luchtkruiser voor de luchtverdediging op te treden.



FOTO BEELDBANK NIMH

De in 1930 aangeschafte Fokker D.XVI-jachtvliegtuigen voor het 'alarmeringssysteem' konden volgens Johan Zegers vijandelijke bommenwerpers niet tijdig onderschappen

Het was met name de verdienste van generaal I.H. Reijnders dat de strategische betekenis van Nederland in een – door het optreden van Adolf Hitler steeds meer voor de hand liggende – nieuwe Europese oorlog onder de aandacht van de regering kwam. Zo'n oorlog zou ongetwijfeld beginnen met luchtbombardementen over en weer, waarbij het bezit van Nederland voor zowel Duitsland als Groot-Brittannië van belang was als springplank om doelen van de tegenpartij te bombarderen. Het tegengaan van een strategische overval van Nederland werd vanaf 1935 bepalend voor het optreden van het luchtwapen, waarbij de luchtverdediging van vitale punten, zoals het regeringscentrum, de industrie- en vervoerscentra, vliegvelden en mobilisatiecentra een even belangrijke rol ging spelen als de ondersteuning van het Veldleger. In samenhang hiermee vormde de verbetering van de materiële uitrusting van het luchtwapen en van de luchtdoelartillerie een prioriteit in het Defensiefonds, dat de regering op aandringen van Reijnders in het leven riep. Het optreden van premier H. Colijn als minister van Defensie ad interim en van generaal M. Raaijmakers als Inspecteur Militaire Luchtvaart betekende dat er vanaf 1935 ook in organisatorisch opzicht werk werd gemaakt van de opbouw van het luchtwapen. Met Zegers als zijn belangrijkste stafofficier stelde Raaijmakers twee afzonderlijke luchtvaartregimenten voor, één voor de luchtverdediging (de zelfstandige lucht oorlog) en één voor de ondersteuning van het Veldleger. De door Zegers bepleite uitrusting van het eerste regiment met luchtkruisers als belangrijkste wapensysteem kreeg aanvankelijk de volle steun van Raaijmakers, Reijnders en Colijn. De oud-commandanten Van Santen en P.W. Best waren echter van mening dat de luchtverdediging van Nederland het best gediend was met snelle een- en tweemotorige jagers. Zij vonden later gehoor bij minister J.J.C. van Dijk, die in de tweede helft van 1937 de defensieportefeuille van Colijn had overgenomen. Al met al was de luchtverdediging in de tweede helft van de jaren dertig de belangrijkste taak van het luchtwapen, wat ook tot uitdrukking kwam in de oprichting van het Commando Luchtverdediging op 1 november



FOTO BEELD BANK NIMH

Als Inspecteur der Militaire Luchtvaart stelde reserveluitenant-generaal der Genie M. Raaijmakers in opdracht van premier Colijn de plannen voor uitbreiding en modernisering van het luchtwapen op

1938. Het luchtwapen, opgevaardeerd tot het Wapen der Militaire Luchtvaart, was ten tijde van de algemene mobilisatie van augustus 1939 een essentieel onderdeel van het Nederlandse leger, waarop de neutraliteitshandhaving in de eerste uren van een oorlog moest kunnen steunen.

De ontwikkeling van het Nederlandse luchtwapen in een breder kader

Internationaal gezien was het Nederlandse luchtwapen zeer bescheiden van omvang en beperkt qua taakstelling. De neutraliteitspolitiek sloot offensief optreden in de lucht uit en daarom leek de ontwikkeling van de LVA totaal niet op die van de Britse *Royal Air Force* (RAF), de Italiaanse luchtmacht of de Amerikaanse legerluchtmacht, waarover in die tijd veel werd geschreven. Daar gold het zelfstandige offensieve optreden van het luchtwapen als leidraad voor de nationale defensiestrategie. De twee belangrijkste luchtmachten op het Europese vasteland, het in 1933 verzelfstandigde Franse *Armée de l'Air* en de in 1935 door Hermann Göring officieel voorgestelde Duitse *Luftwaffe*, hadden sterke offensieve eenheden, maar die waren in eerste instantie toch gebonden aan het optreden van de in die landen dominante grondstrijdkrachten. Nederland kende – net als andere kleinere neutrale staten in Europa – geen

offensieve strategie en het luchtwapen had geen eenheden voor offensief optreden. Dat in de jaren dertig desondanks een bommenwerper voor de LVA werd ontworpen en geproduceerd is terug te voeren op het denken van Zegers, sterk geïnspireerd door de theorieën van Douhet en het Franse concept van *bombardement/combat/reconnaissance* (BCR). Een als luchtkruiser optredende bommenwerper kon volgens Zegers op meerdere manieren bijdragen aan de luchtverdediging: direct als patrouillerend zwaarbewapend platform de vijand opwachten en verdrijven en indirect door het bombardement van vijandelijke vliegbases. Bovendien kon de luchtkruiser ook als strategisch verkenningsvliegtuig dienst doen en zo nodig meteen aanvallend optreden tegen een vijandelijke opmars.

Luchtkruisers konden op verschillende manieren bijdragen aan de luchtverdediging

Behalve met het BCR-vliegtuig in Frankrijk en in Nederland schoot het concept van de luchtkruiser nergens echt wortel. Dat was anders bij het compromis tussen de luchtkruiser en het eenpersoons eenmotorig jachtvliegtuig, dat de Nederlandse vliegtuigbouwer Fokker handig bedacht met de G.I-jachtkruiser. Zo'n type verscheen zowel in Frankrijk (Potez 631), Duitsland (Messerschmitt Me 110) als Groot-Brittannië (Bristol Blenheim). Aan het einde van de jaren dertig kon men niet weten dat al deze tweemotorige jachtkruisers het in de praktijk van de luchtstrijd tijdens de Tweede Wereldoorlog, bijvoorbeeld in de *Battle of Britain*, zouden moeten afleggen tegen de snellere eenmotorige jagers. Het geringe belang dat in Nederland aanvankelijk aan deze jagers werd gehecht, vond zijn oorzaak in twee specifiek Nederlandse overwegingen. Ten eerste was het alarmsysteem voor de

luchtverdediging door de geostrategische situatie van het kleine Nederland niet effectief. Radar was in 1940 weliswaar in het diepste geheim in onderzoek, maar in de jaren dertig was de luchtverdediging nog geheel afhankelijk van visuele waarneming van vijandelijke vliegtuigen door luchtwachtposten. Vervolgens kostte het starten, naar hoogte klimmen en opsporen van de vijandelijke vliegtuigen zoveel tijd, dat aanvallende bommenwerpers hun vernietigende werk al hadden gedaan. Een tweede valide overweging was dat de Nederlandse deskundigen de investering in eenpersoons eenmotorige jagers afraadden, want door de snelheid van de vliegtuig- en motorontwikkeling in de jaren dertig waren deze dure 'raspaardjes' snel verouderd en daarna eigenlijk onbruikbaar. Het ministerie van Defensie hechtte daarom zeer aan 'manusjes van alles', ofwel vliegtuigen voor verschillend gebruik. Dergelijke toestellen konden, na voor één taak te zijn verouderd, nog goed dienst doen voor een andere taak, bijvoorbeeld verkenning of opleiding.

Technologische vernieuwing

Net als elders was de luchtvaart in Nederland aan het begin van de twintigste eeuw een indrukwekkende technologische vernieuwing, die de bevolking met groot enthousiasme volgde. Wat begonnen was als luchtsport veranderde door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog al snel in een grootschalig militair optreden in de lucht. Enerzijds had dit een stormachtige technologische ontwikkeling van het vliegtuig als wapensysteem tot gevolg, anderzijds bracht het dood en verderf, niet alleen aan de fronten, maar ook in de bevolkingscentra. Deze erfenis van de lucht oorlog uit de Eerste Wereldoorlog zou het gehele Interbellum haar stempel drukken op het beeld dat de bevolking had van de militaire luchtvaart, met de angst voor luchtbombardementen als dominante factor. Het bleek onmogelijk deze angst met ontwapeningsinitiatieven van de Volkenbond of andere internationaalrechtelijke maatregelen weg te nemen. Toen in 1919 ook in Nederland – mede door het succes van de Eerste Luchtverkeers

Tentoonstelling Amsterdam (ELTA) – de burgerluchtvaart met de oprichting van de KLM van de grond kwam, was de geestdrift groot. De overheid zag veel nut in de ontwikkeling van het eigen nationale burgerluchtverkeer, onderstreept door de vele miljoenen guldens regeringssteun en subsidies die de KLM gedurende het hele Interbellum kreeg. Hoewel het reizen per vliegtuig nog maar voor een enkeling was weggelegd, kon de KLM met haar prestaties bogen op grote belangstelling onder de bevolking. Vooral de mede met particulier (financieel) initiatief gestimuleerde ontwikkeling van de vliegroute naar Nederlands-Indië en de spectaculaire vluchten van vliegtuigen als de 'Postduif' (1927), de 'Pelikaan' (1933) en de 'Uiver' (1934), ontlokten een gevoel van nationale trots aan de Nederlandse samenleving.

Maar het Nederlandse luchtwapen kon vrijwel niet meeprofiteren van deze nationale luchtvaarttrots. Als onderdeel van het weinig populaire leger, door de aanhoudende bezuinigingen op de defensieuitgaven klein gehouden en door meerdere politieke partijen als nutteloos bestempeld, kreeg de LVA weinig gelegenheid zich positief te profileren. Daarnaast was er bij de legerleiding weinig animo om naar een goed uitgerust luchtwapen te streven, want in de ogen van de militaire top stond het luchtwapen door de kostbare en snel verouderende vliegtuigen vooral gelijk aan geldverspilling. Terwijl artilleriestukken enkele decennia mee konden, waren vliegtuigen na tien jaar al hopeeloos verouderd. De opkomst van het nazibewind in Duitsland en de daardoor toegenomen kans op oorlog maakte het Nederlandse volk pas bewust van de noodzaak de luchtverdediging te versterken. Na 1935 ontstond er een geleidelijke politieke consensus omtrent de modernisering van het luchtwapen.

Vijftien verloren jaren

Op het eerste gezicht lijkt het luchtwapen na de Eerste Wereldoorlog twintig jaar de tijd te hebben gehad om zich op de algemene mobilisatie van augustus 1939 voor te bereiden. Maar deze schijn bedriegt. De opbouw van het luchtwapen begon in de jaren twintig hoopvol.

De hoofdmoot van het oefenprogramma bestond uit de verkenning- en waarnemingsdienst, conform de beperkte taakstelling. Het op zich verstandige aanschafbeleid van jaarlijkse bestellingen van kleine series moderne vliegtuigen werd in de eerste helft van de jaren twintig goed nageleefd, met als resultaat een professionalisering van de opleiding van luchtvaarend personeel. Rond 1925 kon een oorlogsorganisatie voor de LVA worden gedefinieerd, die op termijn voorzag in de mobilisatie van een luchtwapen met 168 vliegtuigen in de eerste lijn en een personele omvang van 2.250 man, voor driekwart bestaand uit reservisten en dienstplichtigen met groot verloop. Vanaf 1922 werd de LVA evenwel getroffen door de kortingen op de defensieuitgaven, met als gevolg dat het jaarlijkse budget tot in het midden van de jaren dertig geen groei meer vertoonde. Op de vredessterkte van rond zeshonderd man werd constant beknipt en aan de rechtspositie werd getornd. De door de snelle technologische ontwikkeling sterk stijgende vliegtuigprijzen en toegenomen exploitatiekosten konden evenmin worden opgevangen. Hoewel het aantal vliegers in de jaren twintig verdriedvoudigde, ging dit gepaard met steeds meer bezuinigingsmaatregelen. Opgeleide vliegers gingen vanaf 1924 al na een jaar in de reserve, wat een groot, relatief onervaren reservebestand opleverde, met een uiterst kleine



FOTO BEELDBANK NIMH

De verkenning- en waarnemingsdienst ter ondersteuning van het Veldleger werd in de jaren twintig aanvankelijk uitgevoerd met de zware Fokker C.IV-verkenner

ervaren beroepskern op Soesterberg. Ook liep het jaarlijks te bestellen aantal vliegtuigen aanzienlijk terug, waardoor de beoogde oorlogsorganisatie niet kon worden gevuld en er veroudering van het materieel optrad.

Gezagscrisis

Het doorwerken van de economische crisis in de defensiebudgetten versterkte deze neerwaartse trend in de eerste helft van de jaren dertig. Bovendien kreeg het luchtwapen te maken met een interne crisis als gevolg van de afsplitsing van het Luchtvaartbedrijf (LVB) van de LVA. Terwijl de contouren van een toekomstige luchtoorlog steeds duidelijker werden en er internationaal geen overeenstemming mogelijk bleek over wapenbeheersing in de lucht, kromp de organisatie van het Nederlandse luchtwapen tot beneden een aanvaardbaar niveau. Dat gaf de regering achteraf ook toe. Er werden nauwelijks nieuwe vliegtuigen aangeschaft en de vliegopleiding leed onder de toenemende mankementen aan de verouderde vliegtuigen, wat het moreel aantastte.

Het fundament waarop vanaf 1935 werd gemoderniseerd was uitermate zwak

De wrijving die op Soesterberg ontstond toen de Technische Dienst van de LVA in 1932 verder ging als het zelfstandige Luchtvaartbedrijf zorgde ondertussen voor een gezagscrisis en een voortijdige commandowisseling. In operationele zin stelde het Nederlandse luchtwapen anno 1935 dan ook niet veel voor. De conclusie is dan ook gerechtvaardigd dat het fundament waarop in 1935 de modernisering en uitbreiding van dat luchtwapen moest worden gerealiseerd, door een samenspel van meerdere oorzaken uitermate zwak was, zowel in organisatorische zin als in personeel en materieel opzicht. De politieke verantwoordelijkheid hiervoor lag voor een groot deel bij de twee katholieke bewindslieden Lambooy en Deckers. Zij lieten tussen 1926 en 1935 de bezuinigingen prevaleren en hadden daardoor

weinig oog voor de grotere internationale rol van het luchtwapen. De urgente militaire adviezen voor de versterking van de luchtverdediging van Nederland lieten deze ministers onbeantwoord.

De aandacht afgeleid door Douhet

Met de komst van Colijn als bewindsman op Defensie en de generaals Reijnders en Raaijmakers op sleutelfuncties waarin zij directe invloed hadden op de modernisering van het luchtwapen, werd er vanaf 1936 krachtig inhoud gegeven aan de ontstane politieke consensus voor de versterking van de luchtverdediging. In het tienjarenplan voor het luchtwapen – later vierjarenplan – dat Raaijmakers in opdracht van Colijn opstelde, voerde de aanschaffing van luchtkruisers de boventoon. Hoewel de geplande zeventig luchtkruisers slechts zeventien procent van het aantal aan te schaffen vliegtuigen vormden, was hiermee de helft van de kosten gemoeid. Bovendien kostte de ontwikkeling en de productie van de Fokker T.V-luchtkruiser de nodige hoofdbrekens en was het toestel al verouderd voor de eerste vlucht.

Het is opmerkelijk dat Colijn, Reijnders en Raaijmakers zich zo lieten leiden door de adviezen van één enkele stafofficier, Johan Zegers, die al sinds het begin van de jaren dertig pleitte voor luchtkruisers. Pas begin 1938 ontstond grote twijfel over het nut van luchtkruisers, zowel in het hoofdkwartier van het Veldleger en de Generale Staf als op het departement van Defensie. Door deze twijfel besloot de nieuwe minister Van Dijk het bij één Bombardeer Vliegtuigafdeling (BomVA) te laten en verder geen luchtkruisers meer aan te schaffen. Omdat hierdoor twee kostbare jaren verloren gingen en bovendien veel geld en energie in de ontwikkeling van en de uitrustings met luchtkruisers was gestoken, rijst de cruciale vraag hoe het kon gebeuren dat het legerbestuur zo meeging in dit denkbeeld.

Het concept van de luchtkruiser

Zegers was één van de weinige officieren die in de jaren dertig de internationale literatuur

over de ontwikkeling van de luchtstrijdkrachten goed bestudeerde. Hierbij moet wel voorop worden gesteld dat de toekomst van het luchtwapen uiterst ongewis was en ook in de grote buurlanden verschillend werd gezien. Daar speelde het offensief optreden met bommenwerpers een belangrijke rol, overeenkomstig de theorieën van Douhet. Voor Zegers diende de aanpassing van de offensieve bommenwerper aan het defensieve karakter van de Nederlandse landsverdediging – via het concept van de luchtkruiser – meerdere doelen.

Allereerst kon daarmee een oplossing worden geboden voor het luchtverdedigingsprobleem, waarin het toenmalige alarmsysteem met eenmotorige jachtvliegtuigen in het beperkte Nederlandse luchtruim niet meer effectief was. Daarnaast leverde het concept van de luchtkruiser als ‘manusje van alles’ ook mogelijkheden op voor strategische verkenningen en zelfs voor tactische bombardementen. Ten slotte kon met het optreden van dergelijke vliegtuigen – overeenkomstig de opvattingen van Douhet – het streven naar verzelfstandiging van het luchtwapen kracht worden bijgezet. Aanvankelijk kreeg Zegers alleen van zijn voorganger en oud-commandant Van Santen – een fervent voorstander van jachtvliegtuigen – een inhoudelijk weerwoord. Vooral Zegers’ rol in de commissie-Kan, die over de uitrusting van de Indische militaire luchtvaart met bommenwerpers adviseerde,

bezorgde hem evenwel een onaantastbare positie als militair luchtvaartdeskundige. Als minister van Koloniën had Colijn voor de Indische luchtverdediging al bommenwerpers besteld, toen hij Raaijmakers in maart 1936 opdracht gaf tot het ontwerpen van het tienjarenplan voor de modernisering van het

De aanschaf van G.I-jachtkruisers eind 1937 was aan Best te danken

luchtwapen in het moederland. Als belangrijkste stafofficier van de Inspecteur Militaire Luchtvaart kon Zegers met het luchtkruiserconcept dus een belangrijk stempel drukken op het tienjarenplan. Raaijmakers, Reijnders en Colijn accepteerden dat achtereenvolgens zonder meer. Hier wreekte zich ook het gebrek aan luchtvaartdeskundigheid in de Generale Staf en op het departement van Defensie.

Dat er eind 1937 bij Fokker G.I-jachtkruisers werden besteld, was vooral te danken aan kolonel Best, die zijn aanvankelijke enthousiasme voor de luchtkruiser dat jaar onder druk van de internationale ontwikkelingen verloor en een krachtig pleidooi voor moderne snelle jachtvliegtuigen ging houden. Hij greep dit geavanceerde ontwerp van Fokker aan als een goed compromis tussen een zware en langzame luchtkruiser en het snelle eenmotorige jachtvliegtuig. Na zijn aantreden als commandant Luchtverdediging in november 1938 werd Best de regisseur bij uitstek van de verdere uitvoering van de moderniseringsplannen en kwam er een einde aan de uiteenlopende opvattingen het luchtwapen. Die verschillen van inzicht tussen de leidinggevende officieren van het luchtwapen hebben – zoveel is zeker – in een cruciaal tijdsgewricht een remmende invloed gehad op de ontwikkeling van het luchtwapen voor de luchtverdediging.



FOTO: BEELDBANK NIMH

Bij de modernisering en uitbreiding van het luchtwapen ter verbetering van de luchtverdediging speelde de ontwikkeling van de Fokker T.V-luchtkruiser een centrale rol

Aan de andere kant moet worden bedacht dat de superioriteit van de nieuwe generatie eenpersoons eenmotorige jachtvliegtuigen, zoals de Britse Hurricane en Spitfire en de Duitse Messerschmitt Bf 109, pas in 1937-1938 duidelijk werd. Vanaf dat moment verschoof ook in die landen pas de prioriteit van bommenwerpers naar jagers. In dat opzicht week de gang van zaken in Nederland daar niet zo ver vanaf. Als klein land kon Nederland trouwens ook niet veel anders dan trendvolger zijn en stond het met zijn beperkte middelen voor lastige keuzes.

Pas in 1937-1938 werd de superioriteit van de eenpersoons jager duidelijk

Niettemin moet achteraf worden geconcludeerd dat Zegers' fixatie op de theorieën van Douhet, met het streven naar zelfstandigheid van het Nederlandse luchtwapen in het achterhoofd, remmend heeft gewerkt op de modernisering en uitbreiding van de LVA. Daardoor werd de opbouw van de luchtverdediging met jachtvliegtuigen met ruim twee jaar vertraagd en zat de Nederlandse luchtmacht bij de mobilisatie van 1939 opgescheept met een afdeling verouderde bommenwerpers. De afloop was noodlottig: van de drieëndertig gesneuvelde luchtvaarders in de meidagen van 1940 behoorden er negentien (58 procent) tot de bemanningen van de T.V-bommenwerpers.

De problematische relatie met de nationale vliegtuigindustrie

De uitrusting met deugdelijk en modern vliegend materieel is voor een luchtwapen van levensbelang. Het neutrale Nederland ondervond in de Eerste Wereldoorlog de nadelen van de afhankelijkheid van buitenlandse leveranciers van vliegtuigen en motoren. Het streven van de regering naar vliegtuigbouw in eigen land was nauwelijks succesvol door gebrek aan grondstoffen en goede knowhow.

Prof. L.A. van Royen, die in de oorlog het Munitiebureau had geleid, speelde een belangrijke rol bij de totstandkoming van de Rijks Studiedienst voor de Luchtvaart (RSL) in 1919.

De RSL ging fungeren als kennisbank voor het ontwerpen, beproeven en gebruiken van vliegtuigen. Om de slechte ervaringen met de vliegtuigproductie tijdens de oorlog in de toekomst te vermijden, zette Van Royen de Staatscommissie inzake Luchtvaart aan de regering te adviseren in vreedstijd de instandhouding van de vliegtuigindustrie te stimuleren.

De vliegtuigindustrie was aan het begin van de jaren twintig ingrijpend veranderd. De beide succesvolle vliegtuigbouwers Fokker en Koolhoven, van wie tijdens de oorlog grote aantallen ontwerpen in Duitsland respectievelijk Groot-Brittannië gebouwd waren, waren in Nederland teruggekeerd. Fokker had de rol van vliegtuigbouwer Trompenburg overgenomen, zijn N.V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek in Amsterdam gevestigd en vervolgens een groot deel van zijn vliegtuigvoorraad aan de verschillende onderdelen van de Nederlandse militaire luchtvaart geleverd. Met ontwerpen van Koolhoven probeerde de Haagse Nationale Vliegtuig Industrie in de jaren twintig Fokker als hofleverancier aan de militaire vliegdiens ten en de KLM te beconcurreren, maar zonder succes.



FOTO: BEELDBANK NIMH

De tweemotorige en zwaarbewapende G.I-jachtkruiser, waar Fokker in 1936 mee kwam, bleek een goed compromis tussen de luchtkruiser en het eenmotorige jachtvliegtuig te zijn



FOTO STADSARCHIEF AMSTERDAM, COLLECTIE J. VAN DIJK

Vliegtuigbouw bij Trompenburg in Amsterdam, 1915; de Nederlandse regering wilde de vliegtuigbouw in eigen land steeds stimuleren, maar nooit via directe staatssteun

Geen staatssteun

Van echte staatssteun aan de vliegtuigindustrie, zoals in Groot-Brittannië en Frankrijk, wilde de Nederlandse overheid niets weten. Wel was zij bereid de vliegtuigbestellingen voor de overheid en de door de staat gesubsidieerde KLM waar enigszins mogelijk bij de nationale industrie te plaatsen. Dit systeem werkte in de jaren twintig redelijk goed, omdat de vliegtuigen van Fokker technologisch vooraan stonden in de wereld en de kleine bestellingen voor Nederland konden worden aangevuld met ruime export. Aan het eind van de jaren twintig liep de uitvoer echter terug en deed Fokker voor de financiering van de ontwikkeling van nieuwe vliegtuigtypes tevergeefs een beroep op de overheid. Hoewel het achterwege blijven van staatssteun zeker niet de enige oorzaak was

van de malaise bij Fokker in het begin van de jaren dertig, is het zeker ook daaraan toe te schrijven dat de fabriek technologische achterstand opliep. Dit werd manifest toen de KLM in Amerika geheel metalen vliegtuigen ging kopen. Het onderzoek naar de mogelijke nationalisatie van Fokker door de commissie-Van Doorninck leidde tot niets; de regering was immers niet overtuigd van de noodzaak.

Het onderzoek duurde bovendien zo lang dat het werd ingehaald door de vanaf 1935 verbeterde vooruitzichten voor de vliegtuigindustrie, een gevolg van de uitbreidings- en moderniseringsplannen voor het Nederlandse luchtwapen. Daarin bleek zelfs ruimte voor Koolhoven om als concurrent van Fokker op te treden, wat Raaijmakers stimuleerde.



FOTO BEELDBANK NIMH

De Koolhoven FK-58, waarvan het prototype in april 1939 ter beproeving op Soesterberg was; ondanks adviezen om snel Hurricanes te kopen, koos minister Van Dijk toch voor de FK-58

Aanschaf bij de Nederlandse industrie

Dankzij de forse bestellingen van de overheid en een vernieuwing van het management bij Fokker wist deze vliegtuigfabriek na 1935 tot op zekere hoogte weer aan te haken bij de technologische vernieuwing elders in de wereld. De G.I-jachtkruiser was daar een voorbeeld van. Desondanks konden de jachtvliegtuigontwerpen van Fokker en Koolhoven niet wedijveren met de geavanceerde types die eind jaren dertig in Groot-Brittannië en Duitsland werden ontwikkeld. Voor een deel werd dat veroorzaakt doordat het neutrale Nederland niet de nieuwste motoren van 1.000 pk en hoger geleverd kreeg. Dat raakt aan de achilleshiel van de Nederlandse vliegtuigindustrie, want noch in de Eerste Wereld-

regeringsbeleid: met uitzondering van één acrobatievliegtuigje uit Duitsland waren alle vliegtuigen bij de Nederlandse industrie gekocht. Met uitgebreide vliegtuigbestellingen in het kader van het vierjarenplan voor de boeg, stelde de regering in mei 1937 het Regeringscommissariaat voor de Economische en Industriële Oorlogsvoorbereiding in, met als opdracht de Nederlandse industrie zoveel mogelijk te betrekken bij de herbewapening. Hier zaten meerdere beweegredenen achter. Ten eerste was het een voortzetting van het sinds begin jaren twintig gevoerde beleid om het defensiegeld in eigen land te besteden. Dat kon de werkgelegenheid bevorderen – niet onbelangrijk na de crisisjaren – en de vliegtuigindustrie via een goede bezetting levensvatbaar houden. Ten tweede was er de reële zorg dat Nederland bij bestellingen in het buitenland achteraan moest aansluiten bij de al met orders overstelpte wapenindustrie. Via het parlement waarschuwden de Nederlandse vliegtuigbouwers bovendien dat Nederland in het buitenland nooit het nieuwste militaire materieel – dat die landen immers voor zichzelf hielden – zou kunnen verwerven. Fokker maakte van deze omstandigheid gebruik door zijn prijzen vanaf 1937 behoorlijk op te schroeven, wat minister Van Dijk, op aanraden van het Regeringscommissariaat maar tegen de zin van Soesterberg in, ertoe bracht uit concurrentieoverwegingen ook aan Koolhoven belangrijke orders te gunnen.

Minister Van Dijk koos de ‘goedkoopste’ in plaats van de ‘snelste’ oplossing

oorlog, noch in het Interbellum was het technologisch en economisch mogelijk gebleken in eigen land vliegtuigmotoren te ontwikkelen en te produceren. In dat opzicht bleef Nederland afhankelijk van enkele grote buitenlandse producenten van vliegtuigmotoren. De vliegtuigaanschaffingen voor de LVA verliepen tot aan 1937 geheel volgens het

De technologische en industriële basis van de Nederlandse vliegtuigindustrie was echter dermate smal dat de ontwikkeling van de nieuwste types, niet alleen voor de landmacht, maar ook voor de marine en de koloniën, veel tijd en capaciteit vergde. Daar kwam nog bij dat het Luchtvaartbedrijf, dat weliswaar onder de verantwoordelijkheid maar op grote afstand van de minister van Defensie opereerde, tal van bijzondere eisen en voorschriften hanteerde en aan bureaucratische aanschafprocedures vasthield, ook toen de tijd zeer begon te dringen. Minister Van Dijk moest menigmaal kiezen tussen de adviezen van de militaire autoriteiten om in het buitenland snel vliegtuigen ‘van de plank’ te kopen en de druk

vanuit het parlement en vanuit het Regerings-commissariaat om de benodigde vliegtuigen in Nederland te ontwikkelen en te produceren. Bovendien liet deze minister zich leiden door een diepgewortelde neiging naar de 'goedkoopste' in plaats van de 'snelste' oplossing, daarbij ruim de tijd nemend voor zijn beslissing. Het blijft evenwel speculeren of snelle aanschaf van vliegtuigen in het buitenland daadwerkelijk zou hebben geresulteerd in een grotere gevechtsgereedheid van het luchtwapen bij de algemene mobilisatie van augustus 1939.

Een te smalle personele basis

In tegenstelling tot de al onmiddellijk na 1935 ingezette modernisering en uitbreiding van het vliegend materieel, kreeg de opbouw van een degelijk personeelsbestand van het luchtwapen niet meteen de volle aandacht. Terwijl het Defensiefonds al in 1936 en 1937 leidde tot een forse uitbreiding van het materieelbudget, steeg het personeelsbudget in die jaren slechts marginaal. Pas op 1 juli 1937 werd de uiterst platte organisatie van de LVA iets aangepast om wat meer kaderfuncties te creëren. Het duurde tot eind 1938 voordat de vredessterkte voor het Wapen der Militaire Luchtvaart werd vastgesteld op een zodanig niveau dat er in vredestijd een parate luchtmacht van zeventig vliegtuigen was, ofwel ruim een kwart van de beoogde oorlogssterkte.

De vulling van deze vredesorganisatie zou geruime tijd in beslag nemen en werd ingehaald door de voormobilisatie van het luchtwapen in het kader van de buitengewone oproeping in verband met de uitwendige veiligheid (BO-UV) van april 1939. Het resultaat was dat het gemobiliseerde luchtwapen grotendeels bestond uit slecht geoefende reservisten en onervaren dienstplichtigen. Bovendien was bijzonder laat begonnen met de opleiding van voldoende vliegers, zodat het vliegerbestand voor het overgrote deel uit reservisten was opgebouwd. Behalve een klein aantal reserveofficieren-waarnemer, dat in 1938 en 1939 in beroepsdienst overging, telde het waarnemersbestand alleen maar reservisten. De tot waarnemer opgeleide beroepsofficieren waren namelijk

hard nodig bij de mobilisatie van de eenheden van het Veldleger.

Met veel kunst en – letterlijk – vliegwerk konden de in 1939 gemobiliseerde luchtstrijdkrachten – op dat moment slechts de helft van de beoogde sterkte – van voldoende geoefende bemanningen worden voorzien. Ten opzichte van de maatregelen voor de versterking van de materiële component van het luchtwapen, die de instelling van het Defensiefonds mogelijk maakte, is de personeelsopbouw als 'te laat en ontoereikend' te kenschetsen. De personeelsopbouw moest namelijk worden bekostigd uit de 'gewone begroting', die pas na de wijziging van de Dienstplichtwet in 1938 een stijging van de personeelsbudgetten te zien gaf.

Ten slotte

Het resultaat van de hier beschreven inspanningen was dat de modernisering en uitbreiding van het Nederlandse luchtwapen ten tijde van de algemene mobilisatie van de Nederlandse krijgsmacht in augustus 1939, ondanks vier jaar hard werken, nog maar voor de helft was gerealiseerd en een moderne luchtverdediging vrijwel niet bestond. Zelfs al zou de materiële uitrusting van het luchtwapen tijdig zijn gerealiseerd, dan nog is het de vraag of er voldoende personeel beschikbaar zou zijn geweest. Het luchtwapen was in de loop der jaren zowel in de lucht als op de grond zo afhankelijk geworden van nauwelijks getrainde reservisten en dienstplichtigen en er was zo laat begonnen met de uitbreiding van het beroepskader, dat zelfs de beperkte organisatie die al met de BO-UV van april 1939 werd gemobiliseerd nog vele maanden training nodig had gehad om de operationele status te bereiken. ■