



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

De jonge jaren van de luchtmacht: Het luchtwapen in het Nederlandse leger 1913-1939

Starink, D.

Publication date
2013

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Starink, D. (2013). *De jonge jaren van de luchtmacht: Het luchtwapen in het Nederlandse leger 1913-1939*.

General rights

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

INLEIDING

Waar de mensheid al sinds de oertijd bij tijd en wijle oorlog te land en later op zee voerde, duurde het tot het begin van de twintigste eeuw voordat ook de derde dimensie van het luchtruim werd veroverd en gebruikt voor oorlogvoering. Dat ging bovendien gepaard met een sterk beroep op de nieuwste technologische uitvindingen en viel samen met de wereldwijde bloei van het industriële tijdperk. De ontwikkelingen van de afgelopen honderd jaar leidden tot wat het luchtwapen vandaag de dag is: een zeer tot de verbeelding sprekend hoog technologisch vermogen om via het luchtruim in zeer korte tijd overal op aarde militaire operaties uit te voeren. In ontwikkelde landen is de zelfstandige luchtmacht van even grote betekenis als de veel oudere legermachten en oorlogsvloten.

Ook de Nederlandse krijgsmacht kent een – sinds 1953 – zelfstandige Koninklijke Luchtmacht,¹ die haar oorsprong vindt in de op 1 juli 1913 als onderdeel van de landmacht in het leven geroepen Luchtvaartafdeeling (LVA). Nederlandse krijgshistorici hebben de luchtmachtgeschiedenis nog maar spaarzaam beschreven, waarbij het accent vooral ligt op de Tweede Wereldoorlog en de periode daarna. Anders dan het al op een eeuwenlange roemruchte historie bogende Staatse Leger onder bijvoorbeeld prins Maurits en de vloot onder zeehelden als De Ruyter,² is over de vroegste geschiedenis van de luchtmacht juist buitengewoon weinig geschreven. Over die eerste periode is het aanbod van de geschiedschrijving bepaald schaars te noemen en nauwelijks gebaseerd op zorgvuldig historisch onderzoek. Het eeuwfeest van de Nederlandse militaire luchtvaart in 2013 geeft alle aanleiding om de jonge jaren van de luchtmacht tijdens het Interbellum, een periode waarin Nederland een neutrale veiligheids- en defensiepolitiek voerde, nader te onderzoeken. Dit boek wil daarom via historisch onderzoek in een krijgsgeschiedkundige leemte voorzien.

Het vooroorlogse luchtwapen in vogelvucht

Net als in veel andere Europese landen kreeg Nederland aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog met de LVA in Soesterberg een militaire luchtvaartdienst als onderdeel van het leger. Omdat Nederland als neutraal land buiten de oorlogshandelingen bleef, miste de nieuwe luchtvaartdienst de ervaringen die de oorlogvoerende landen aan het front met het nieuwe wapen opdeden en werd de levering van vliegtuigen uit het buitenland lange tijd geblokkeerd. Desondanks zag de opperbevelhebber van Land- en Zeemacht, generaal C.J. Snijders, die een sterk voorvechter van het luchtwapen was, erop toe dat de LVA zich kon ontwikkelen tot een levensvatbaar onderdeel van het gemobiliseerde leger en voldoende geldmiddelen kreeg toegewezen. Na de wapenstilstand van november 1918 brak via de snelle demobilisatie een periode van inkrimping en bezuiniging aan, waardoor het luchtwapen weer opnieuw en als onderdeel van het leger in vredetijd moest beginnen. Gedurende de twintig jaren die volgden was het luchtwapen in de ogen van de regering en het legerbestuur aanvankelijk niet veel meer dan een hulpwapen voor de verkenningsdienst van de landmacht, ter aanvulling van de zwakke cavalerie. In lijn met het landmachtbeleid was het luchtwapen in vredetijd een schoolinstituut, waaruit pas bij mobilisatie operationele eenheden

werden geformeerd. Pas toen de grote landen rond Nederland zich in de jaren dertig bewapenden met bommenwerpers, kreeg de luchtverdediging meer aandacht en ontstond de gedachte om ook in eigen land een offensievere luchtmacht op te bouwen. Dit was echter moeilijk in overeenstemming te brengen met de strikte Nederlandse neutraliteitspolitiek. De economische wereldcrisis die Nederland sterk trof leidde er in de praktijk toe dat de effectiviteit van het kleine luchtwapen in de eerste helft van de jaren dertig steeds verder werd uitgehold.

Na de militaire top begon de regering vanaf 1935 eveneens ernstig rekening te houden met een nieuwe Europese oorlog, die naar alle waarschijnlijkheid met luchtaanvallen zou beginnen en ook aan Nederland niet voorbij zou gaan. Toch duurde het door verschil van inzicht over de moderniseringsplannen en omslachtige aanschafprocedures nog jaren voordat het luchtwapen daadwerkelijk versterkt was. Tegelijkertijd vonden er meerdere reorganisaties plaats die er eind 1938 toe leidden dat de Luchtvaartafdeeling werd verheven tot het wapen der Militaire Luchtvaart, waarmee het luchtwapen op gelijke voet kwam met de infanterie, artillerie, cavalerie en genie.

Het luchtwapen leverde zowel een strategische component voor het eveneens in 1938 opgerichte Commando Luchtverdediging, als een tactische component ter ondersteuning van het Veldleger. Ten tijde van de algemene mobilisatie van de Nederlandse krijgsmacht op 28 augustus 1939 was de opbouw en modernisering van de Militaire Luchtvaart, zoals neergelegd in het vierjarenplan uit 1937, ondanks het vele werk nog lang niet voltooid. De koortsachtige inspanningen tijdens de acht maanden van mobilisatie en oorlogsvoorbereiding in 1939-1940 konden niet voorkomen dat het luchtwapen met de rest van het leger in de meidagen van 1940 strijdend ten onder ging tegen de Duitse overmacht in de lucht.

Hoewel het luchtwapen in het Interbellum in het Nederlandse leger slechts een bescheiden plaats innam en in de regel nog geen drie procent van de defensieuitgaven ontving, sprak het toch tot de verbeelding in een periode waarin de luchtvaart wereldwijd een grote ontwikkeling doormaakte. De luchtvaart was iets geheel nieuws en telkens werden weer nieuwe technologische grenzen overschreden en records gebroken. Nederlandse ondernemingen als de N.V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek Fokker en de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij waren belangrijke steunpilaren voor de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland, maar dat vertaalde zich niet in krachtige politieke steun voor het luchtwapen. De militaire luchtvaartontwikkelingen in het buitenland werden weliswaar goed bestudeerd, maar leidden in de jaren dertig, in tegenstelling tot landen rond Nederland, evenmin tot de krachtige opbouw van een luchtmacht.

Na de Tweede Wereldoorlog herrees het Nederlandse luchtwapen uit de as. Dankzij de verichtingen van de geallieerde luchtmachten, die tijdens de oorlog een groot aandeel leverden aan de eindoverwinning, was het belang van een luchtmacht nu ook in de Nederlandse militaire context onomstreden. Als zelfstandig derde krijgsmachtdeel kreeg de luchtmacht spoedig een structureel aandeel van een kwart van de defensiebegroting en werd zij onder druk van de Koude Oorlog vooral in internationale kaders ingebed.

Het belang van militair historisch onderzoek

Tegen de achtergrond van een toegenomen belangstelling voor de geschiedenis van de Nederlandse krijgsmacht en de wens vanuit de organisatie meer te weten over de oorsprong en de tradities van het vooroorlogse luchtwapen, is nader historisch onderzoek van belang. Dit geldt des te

meer nu er nauwelijks nog overlevenden uit deze periode zijn. Over de vooroorlogse luchtmacht is weinig literatuur gepubliceerd. In 1938 verscheen ter gelegenheid van het vijftienvigjarig bestaan van de LVA een fraai, maar eenzijdig positief gedenkboek, waarin oud-commandanten hun periode beschreven en waarin een aantal experts aan het woord kwam om de verschillende facetten van het luchtwapen te belichten.³ Latere gedenkboeken⁴ borduurden voort op deze formule en waren vooral bedoeld om een overzicht te bieden, maar schoten tekort op het punt van wetenschappelijk onderzoek.

Al in 1949 hekelde de militaire luchtvaartauteur C.C. Küpfer de verwaarlozing van het Nederlandse luchtwapen in de jaren twintig. Toen er in de tweede helft van de jaren dertig wel belangstelling ontstond en geld beschikbaar kwam ontbrak daardoor het fundament om dat wapen alsnog tot een goede luchtmacht uit te bouwen. Küpfer legde de verantwoordelijkheid hiervoor bij de regering en de volksvertegenwoordiging.⁵ Dezelfde kritische toon bezigt dr. L. de Jong in zijn standaardwerk over Nederland in de Tweede Wereldoorlog. In deel 1, *Voorspel*, stelt hij dat de luchtmacht van het leger in de door bezuinigingen gedomineerde jaren twintig niet tot ontplooiing kon komen. Ook citeert hij een commandant van de LVA die in 1933 bij zijn aantreden een “deplorabele toestand” aantrof.⁶ Na de strijd van de meidagen 1940 schreef KLM-gezagvoerder en reservekapitein-vlieger J.A. Bach een uiterst kritisch artikel in de *Militaire Spectator* over de Militaire Luchtvaart. Deze commandant van de eenheid die op 10 mei 1940 in de luchtstrijd boven Den Haag werd gedecimeerd, beweerde dat de Militaire Luchtvaart bij het uitbreken van de vijandelijkheden absoluut niet op haar taak berekend was. Niet alleen hadden regering en parlement het luchtwapen jarenlang verwaarloosd, ook de leiding van de Militaire Luchtvaart had de belangen van het luchtwapen onvoldoende behartigd en de vaste kern van oudere vliegers had remmend gewerkt op de oorlogsvoorbereiding, aldus Bach.⁷

Dergelijke negatieve oordelen zijn nauwelijks onderbouwd, maar nopen wel tot een grondige bestudering van beschikbare bronnen. Zij duiden erop dat de verklaring voor de verloren luchtstrijd tegen de *Luftwaffe* vooral gezocht moet worden in de jaren tussen de beide Wereldoorlogen. De luchtstrijd boven Nederland is uitvoerig beschreven in het stafwerk van E.J. Molenaar, *De luchtverdediging in de meidagen 1940*. Molenaar beperkt zich daarin echter tot de gebeurtenissen van de meidagen zelf en trekt daaruit de conclusie dat “het luchtverend personeel der Militaire Luchtvaart, ook al beschikte het slechts over weinig, en voor een belangrijk deel verouderd vliegtuigmaterieel, met grote moed en zelfopoffering zijn taak heeft volbracht, door, zonder te letten op aantal en hoedanigheid der vijandelijke vliegtuigen, zonder de minste aarzeling aan te vallen, waar zich daartoe de gelegenheid voordeed.”⁸ Over het hoe en waarom van de geringe omvang en slechte materiële situatie van het luchtwapen is hij echter kort en stelt: “Door de voortdurende bezuiniging op de militaire begrotingen was er sedert jaren veel afgebroken, nagelaten of verwaarloosd. Materieel gezien was de toestand bij de luchtverdediging dan ook niet gunstig.”⁹

Een diepgaander analyse op basis van archiefonderzoek van de toestand van het materieel en de neutraliteitshandhaving door de Militaire Luchtvaart kort voor en gedurende de mobilisatie van 1939-1940 verscheen in 1988 op initiatief van de Nederlandse Studiegroep Lucht oorlog 1939-1945. Deze groep is van oordeel dat de regering, en in het bijzonder de toenmalige anti-revolutionaire minister van Defensie dr. J.J.C. van Dijk, niet in de geest van de volksvertegenwoordiging handelde door de in de Tweede Kamer goedgekeurde plannen slechts traag en maar ten dele uit te voeren. Van Dijk handelde evenmin naar de veelal eensluidende adviezen van zijn

generaals, zelfs niet daar waar aanbevolen werd om de Nederlandse industrie in te schakelen.¹⁰ De historicus C.M. Schulten schildert Van Dijk in zijn biografie echter af als een doortastend en consequent voorstander van herbewapening en versterking van de Nederlandse defensie, maar ook als een minister die van de regeringspartijen de kosten laag moest houden. Hij concludeert over Van Dijk: “Aan hem was het in ieder geval niet of nauwelijks te wijten dat Nederland de Tweede Wereldoorlog inging met een nog in vele opzichten ouderwets gebleven en onvoldoende uitgeruste defensie.”¹¹

Dit alles vraagt om een grondige analyse van beschikbare bronnen om een juist beeld te krijgen van de ontwikkeling van het luchtwapen in het vooroorlogse Nederlandse leger. Het historisch onderzoek naar het luchtwapen in het Nederlandse leger moet zich dus vooral richten op de periode vanaf de oprichting in 1913 tot aan de algemene mobilisatie van de Nederlandse strijdkrachten op 28 augustus 1939. Wat daarna gebeurde is voldoende onderzocht en beschreven in de genoemde publicaties.

De vraagstelling voor het onderzoek

De opkomst van het luchtwapen was een belangrijke – maar niet de enige – nieuwe dimensie in de oorlogvoering die zich tijdens de Eerste Wereldoorlog manifesteerde. Het massale karakter van de strijd raakte de economie en het moreel van de burgerij als nooit tevoren, terwijl nieuwe technologische ontwikkelingen zoals het vliegtuig, de tank, de mitrailleur en de onderzeeboot nieuwe tactieken vereisten en de kosten van oorlogvoering naar grote hoogte joegen. De lessen uit de ‘Grote Oorlog’, in combinatie met de bezuinigingspolitiek van de regeringen in het Interbellum, plaatsten de Nederlandse militaire beleidsmakers voor grote problemen.¹² Hoe kon het neutrale Nederland met zijn geringe strategische diepte te midden van de grote Europese mogendheden met beperkte middelen een geloofwaardige verdediging met inachtneming van deze vernieuwingen in stand houden? De historicus H. Amersfoort heeft het defensievraagstuk in het Interbellum een “Chinese puzzel” genoemd, een vrijwel onoplosbaar strategisch probleem, waarbij moeilijke keuzevraagstukken zich opdrongen. Voor het leger was dit de vraag of bij de nieuwe wapentechnologie moest worden vastgehouden aan de rol van een harmonisch samengesteld Veldleger bij de neutraliteitshandhaving.¹³ Ook op maritiem gebied vond in het Interbellum een voortdurend debat plaats tussen voorstanders van slagkruisers en pleitbezorgers van een combinatie van onderzeeboten en vliegtuigen bij de verdediging van met name Nederlands-Indië.¹⁴ Tegen deze achtergrond van een problematisch defensiedebat worden in deze studie de opvattingen over de betekenis en de rol van het luchtwapen van het Nederlandse leger in de periode tot aan de mobilisatie van 1939 onderzocht. De hoofdvraag daarbij is: welke rol kenden de Nederlandse beleidsmakers in het Interbellum bij de neutraliteitshandhaving toe aan het luchtwapen van het Nederlandse leger en hoe is die rol bij de algemene mobilisatie van 1939 werkelijkheid geworden? Om deze vraag te kunnen beantwoorden is via verschillende invalshoeken nader onderzoek nodig naar het Nederlandse luchtwapen. Dat vereist de behandeling van een aantal deelvragen. Net als in de buurlanden was het luchtwapen in Nederland aan het begin van de twintigste eeuw een volkomen nieuw verschijnsel, waarvan niemand nog wist welke rol het in de naaste toekomst zou gaan spelen. Daarom is allereerst een uitvoerige beschouwing van het denken in en buiten Nederland over de rol van het vliegtuig als militair middel nodig. Daarbij spelen de ervaringen

met het luchtwapen tijdens de Eerste Wereldoorlog een belangrijke rol. Welke theorieën werden internationaal in het Interbellum op basis van die ervaringen ontwikkeld?

Evenzeer moet worden nagegaan hoe er in Nederland werd gedacht over de rol van het luchtwapen in het veiligheids- en defensiebeleid, waarin de handhaving van de Nederlandse neutraliteit centraal stond. Hoe stonden de politiek en de legerleiding tegenover dit onbekende wapensysteem met een hoog technologisch gehalte, waarvoor telkens nieuwe investeringen nodig waren? Wat was de houding van de regering en de volksvertegenwoordiging bij de ontwikkeling van het Nederlandse luchtwapen voor de handhaving van de neutraliteit? Welke strategie volgde de legerleiding en hoe werkten de commandanten en de officieren van het luchtwapen de organisatie en de doctrine voor inzet en toepassing van het luchtwapen uit? In verband met het innovatieve karakter van het luchtwapen is het bovendien nodig om de invloed van de technologische ontwikkelingen op luchtvaartgebied in kaart te brengen. Bijzondere aandacht verdient de afhankelijkheid van het luchtwapen van de vliegtuigindustrie. Hoe kon aan de materiële behoeften van het luchtwapen worden voldaan, rekening houdend met de zeer beperkte basis van de luchtvaartindustrie in Nederland? In hoeverre kon worden samengewerkt met de andere luchtvaartpartijen in Nederland? Daarnaast stelde de opbouw van het luchtwapen zeer bijzondere eisen aan het luchtvaart- en technisch grondpersoneel, waardoor het luchtwapen ook op dit gebied een aparte positie in de legerorganisatie innam. Welke maatregelen werden getroffen om in deze bijzondere categorie personeel te voorzien?

Meer in het algemeen is het noodzakelijk na te gaan waarom er vier jaar na de aankondiging van de regering in de Troonrede van 1935 van maatregelen tot versterking van de verdediging¹⁵ in de praktijk nog niet veel terecht was gekomen van de modernisering en versterking van de Militaire Luchtvaart. Bij de afkondiging van de algemene mobilisatie van 28 augustus 1939 was van de beoogde oorlogssamenstelling van het wapen der Militaire Luchtvaart nog niet de helft gerealiseerd en de gevechtsgereedheid daarvan beneden alle peil.¹⁶

In dit verband kan niet voorbij gegaan worden aan een onderzoek naar de relatie van het luchtwapen met de vaderlandse luchtvaartindustrie in deze cruciale periode van herbewapening. De Jong merkt hierover op dat Nederland te laat was begonnen met de opbouw van een moderne luchtmacht en dat door perfectionisme zelfs de productiemogelijkheden van de eigen industrie niet volledig waren benut.¹⁷ Speciale aandacht is daarbij ook nodig voor het verwijt van Bach ten aanzien van de motorenkeuze: "...alle Nederlandsche vliegdiensden, te weten het Indische leger, de Marine, de KLM en de KNILM waren reeds allen overgegaan tot het gebruiken van Amerikaansch materiaal, slechts Soesterberg volhardde bij zijn Engelsche leveranciers, die Nederland tenslotte leelijk in den steek hebben gelaten."¹⁸ De beantwoording van al deze vragen moet zowel een beeld van de beoogde oorlogsorganisatie opleveren als van de daadwerkelijke invulling daarvan in vredetijd en bij de afkondiging van de mobilisatie van 1939, zodat daaruit conclusies ten aanzien van de hoofdvraag kunnen worden getrokken.

Kort nadat het ministerie van Oorlog in Soesterberg de LVA als onderdeel van de landmacht had opgericht, verzocht het ministerie van Marine om daar ook marinevliegers en grondpersoneel op te leiden. In 1917 werd het marineluchtwapen verzelfstandigd als Marineluchtvaartdienst (MLD) en in marinevliegkampen ondergebracht. Afgezien van een beperkte taak voor de Nederlandse kustverdediging diende de MLD in Nederland vooral voor de opleiding van de marinevliegerij in Nederlands-Indië. Het onder het ministerie van Koloniën vallende Oost-Indisch Leger¹⁹ kreeg daar in 1914 bij wijze van proef eveneens een luchtvaartafdeling (LA).

In dit onderzoek komen de relaties van het luchtwapen van het leger in Nederland met de MLD en de Indische LA slechts aan de orde voor zover dit de ontwikkeling van de Nederlandse militaire luchtvaart raakt in het kader van de neutraliteitshandhaving. Bij de MLD gaat het dan vooral om de regelmatig terugkerende politieke discussie of deze met de LVA moest worden samengevoegd. De Indische LA komt slechts ter sprake bij de gedachtevorming over één Staatsluchtmacht en de uitrusting met bommenwerpers. Ook zullen waar nodig de relaties van de militaire luchtvaart met de burgerluchtvaart en de sportvliegerij worden belicht, wanneer dat voor de beschrijving van de ontwikkeling van het luchtwapen van belang is.

Opzet van het onderzoek

Het eerste hoofdstuk schetst de internationale ontwikkeling van het luchtwapen en vooral hoe het takenpakket van de luchtmacht in de Eerste Wereldoorlog gestalte kreeg. Het internationale denken over het optreden van het luchtwapen nam in het Interbellum een hoge vlucht, waarbij de verschillende stromingen de revue zullen passeren. Om de rol van het luchtwapen in de Nederlandse context van de neutraliteitspolitiek te kunnen analyseren, is het vervolgens noodzakelijk het veiligheids- en defensiebeleid te behandelen en na te gaan hoe regering en parlement, alsmede het militaire departement en de legerleiding, tegen het luchtwapen aankeken. Daarna komen aan de hand van de onderzoeksvragen in aparte hoofdstukken de bevindingen van het onderzoek naar drie verschillende periodes aan bod.

De eerste periode, 1913-1919, omvat de oprichting van de Luchtvaartafdeeling en een korte voorgeschiedenis, onmiddellijk gevolgd door de mobilisatie van de Nederlandse krijgsmacht tijdens de Eerste Wereldoorlog van 1914-1918. Deze periode van experimenten en opbouw kenmerkt zich door een geringe politieke bemoeienis met het luchtwapen en – dankzij de steun van generaal Snijders – een ruime toewijzing van middelen. Tegelijkertijd kende deze opbouwperiode ernstige beperkingen als gevolg van de internationale oorlogstoestand. Desalniettemin werd in deze periode een stevig fundament voor het luchtwapen gelegd.

In de tweede periode, 1920-1935, ligt de nadruk op het vertalen van de lessen uit de Eerste Wereldoorlog en de voortdurende bezuinigingen op de overheidsuitgaven en de defensielasten in het bijzonder. Aanvankelijk vond de bezuiniging haar legitimatie in de hoop dat de Volkenbond voor een nieuwe wereldorde met minder kans op oorlog zou zorgen. Later was het vooral de economische wereldcrisis die de Nederlandse overheid ertoe bracht hard in de overheidsuitgaven te snoeien. Het aan het begin van de jaren twintig tot bescheiden proporties teruggebrachte luchtwapen werd algemeen gezien als een hulpmiddel in dienst van het Veldleger. De leiding van het luchtwapen trachtte een grote sprong in professionaliteit te maken, die echter door de opgelegde bezuinigingen in toenemende mate werd gefrustreerd. In deze periode maakte de luchtvaart wereldwijd juist een enorme ontwikkeling door, waarbij vooral de grenzen van de burgerluchtvaart telkens werden verruimd.

Onder druk van de toenemende internationale oorlogsdreiging kwam in de derde periode, 1936-1939, ook in Nederland een einde aan de bezuinigingspolitiek. Door de sterke rol van het luchtwapen in de buurlanden kreeg de modernisering en uitbreiding van de Nederlandse luchtverdediging hoge prioriteit. De realisatie van die plannen verliep echter moeizaam door verschillen van inzicht over de manier waarop de opbouw moest plaatsvinden. Bij de algemene

mobilisatie van augustus 1939 was de modernisering van het luchtwapen echter nog lang niet voltooid.

De analyse van de drie genoemde periodes geschiedt, gezien de vraagstelling, vooral *top-down*: de ontwikkelingen in het denken, de gekozen organisaties en de getroffen maatregelen met betrekking tot het luchtwapen van het Nederlandse leger worden gezien vanuit de regering, het parlement en de verantwoordelijke militaire autoriteiten en commandanten van het luchtwapen. Dat betekent dat de praktische uitoefening van de dagelijkse dienst bij het luchtwapen, inclusief de vele individuele prestaties van luchtvaard- en grondpersoneel, maar ook de publieke beeldvorming over het functioneren van het luchtwapen, weinig of geen aandacht krijgen.

Verantwoording van gebruikte bronnen

Omdat de literatuur over het vooroorlogse Nederlandse luchtwapen beperkt is en van uiteenlopende kwaliteit, heeft dit onderzoek zich in eerste instantie gericht op de aanwezige archieven. Het Nationaal Archief in Den Haag bewaart alle belangrijke archieven van het ministerie van Defensie, de Generale Staf en de Militaire Luchtvaart en Luchtverdediging. Door opschoning en vernietiging zijn deze archieven evenwel verre van compleet, met name wat de jaren twintig betreft. De collectie van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) in Den Haag bevat een deel van de ontbrekende stukken. Een goed houvast voor de ontwikkeling van de militaire luchtvaart in Nederland en daarbuiten geven ook de in het *Orgaan van de Vereeniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap* afgedrukte lezingen en discussies, evenals de door die vereniging verzorgde *Wetenschappelijke Jaarberichten*. De handelingen van de Staten-Generaal en de als bijlagen daarbij gevoegde memories van toelichting en antwoord (toegankelijk via de website *Staten-Generaal Digitaal*) zijn onmisbaar voor het onderzoek naar het defensiebeleid en de begrotingen van dat departement (later ministerie). De via de website van de Koninklijke Bibliotheek toegankelijke Nederlandse dagbladen uit de relevante periode vormen een goede aanvulling op de geschiedenis van de Nederlandse luchtvaart. Ook de verschillende luchtvaarttijdschriften uit die tijd, waaronder *Het Vliegveld* en *Luchtmacht*, zijn geraadpleegd. Een volledig overzicht van geraadpleegde literatuur is aan het einde van deze studie opgenomen.

Terwijl de bronnen over het Nederlandse luchtwapen in het Interbellum schaars zijn, is er een grote overvloed aan buitenlandse publicaties over de internationale ontwikkeling van het luchtwapen tot 1940. Hoofdstuk 1 geeft een korte achtergrondschets hoe de ervaringen met het luchtwapen tijdens de Eerste Wereldoorlog het internationale denken over de luchtoorlog in het Interbellum – ook in Nederland – beïnvloedden.