



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.

HOOFDSTUK 2

Het luchtwapen in het Nederlandse defensiebestel tot 1940

Het denken over de rol van het luchtwapen in de landsverdediging in het neutrale Nederland wordt in dit hoofdstuk geanalyseerd. Om zicht op dat denken te krijgen moet het buitenlands- en defensiebeleid van Nederland nader worden belicht. Daarbij komen de drie verschillende periodes (tot 1920, 1920-1935 en het tijdvak na 1935) achtereenvolgens aan de orde. Materiaal over de opvattingen rond het luchtwapen in de onderzochte periodes is schaars; Nederland kende slechts weinig militaire deskundigen die zich in de materie van het militair optreden in de lucht hadden verdiept. Hun bespiegelingen zijn terug te vinden in voordrachten en *Wetenschappelijke Jaarberichten* van de Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap, alsmede in de gespecialiseerde militaire tijdschriften *Militaire Spectator* en *Luchtmacht*. Door militaire en politieke beleidsmakers gemaakte keuzes over de rol van het luchtwapen als onderdeel van de neutraliteitshandhaving, bewaard gebleven in militaire archieven en parlementaire documentatie, geven een indruk hoe zij dachten over dit nieuwe, onbekende en zich snel ontwikkelende militaire onderdeel. Ten slotte mengden de dagbladen, met *Het Vaderland* voorop, zich in de jaren dertig ook meer en meer in de discussie over de rol van het luchtwapen in het Nederlandse defensiebestel.

Nederland en de opkomst van het luchtwapen tot 1920

Het Nederlandse veiligheids- en defensiebeleid tot 1920

De buitenlandse politiek van het Koninkrijk – en daarmee ook de defensie – kenmerkte zich na de afscheiding van België in 1839 door de neutraliteit van een klein handelsland, ingeklemd tussen de grote mogendheden. De handhaving van de neutraliteit rustte op twee pijlers: de diplomatie met als voornaamste taak “het voorzien en voorkomen van moeilijkheden” en in het uiterste geval de krijgsmacht.¹ Het leger diende ervoor om een eventuele aanvaller af te schrikken of, wanneer die toch het Nederlandse grondgebied schond, hem zolang op te houden tot andere landen te hulp kwamen in de veronderstelling dat de grote mogendheden elkaar het bezit van het strategisch gelegen Nederland niet zouden gunnen. De marine diende vooral ter verdediging van het grote koloniale rijk van Nederlands-Indië en vulde in Nederland het leger aan de zeezijde aan. Tot aan de Frans-Duitse oorlog van 1870 stond het vestingstelsel centraal in het Nederlandse defensieconcept, waarin de Nieuwe Hollandse Waterlinie de belangrijkste barrière vormde. Een groot deel van het Nederlandse leger, dat in de negentiende eeuw niet groter was dan zo'n 55.000 man, diende om de forten te bemannen en de doorlatingspunten in de waterlinies te beveiligen. Door de gerichtheid op het vestingstelsel waren de genie en de artillerie de voornaamste wapens waarin werd geïnvesteerd, wat ook doorwerkte in de samenstelling van de legertop.

Hoewel de mobilisatie van 16 juli 1870 en de concentratie van troepen naar aanleiding van de Frans-Duitse oorlogsdreiging goed verliepen, traden grote tekortkomingen in de Nederlandse

verdediging aan het licht. Veel vestingwerken verkeerden in vervallen staat en bonden onnodig veel troepen. Die troepen waren bovendien slecht geoefend en uitgerust. In de Tweede Kamer klonk de roep om zowel het vestingstelsel als de 'levende strijdkrachten' te verbeteren.² De Vestingwet van 1874 regelde de opheffing van veel vestingen buiten het zogeheten 'hart van het land' en de verbetering van het vestingstelsel ter hardnekkige verdediging van de provincies Holland en Utrecht, vooral door investeringen in nieuwe kustforten en in de forten van de Stellingen van Den Helder en Amsterdam. De voor een mobiel veldleger noodzakelijke herziening van het systeem van legervorming naar Pruisisch voorbeeld maakte het wenselijk van de dienstplicht via loting en nummervervanging over te gaan op de persoonlijke dienstplicht. De realisatie hiervan bleef echter jarenlang steken in heftige politieke meningsverschillen. Pas na de aanvaarding van de Militiewetten van 1901 werd de legervorming verbeterd en groeide het leger naar 120.000 man, wat vooral ten goede kwam aan het Veldleger. Het optreden van het Veldleger was gericht op het zover mogelijk aan de grenzen voeren van het vertragend gevecht, in Oost-Nederland tegen het meest waarschijnlijke geval van een Duitse aanval en in Noord-Brabant en Limburg tegen een aanval vanuit Frankrijk of België. De kustverdediging en de bewaking van de zeegaten dienden in het neutraliteitsdenken tegen een minder waarschijnlijke Britse aanval overzee. In de Vesting Holland zou dan een hardnekkige verdediging plaatsvinden tot bondgenootschappelijke hulp kwam opdagen.³

De Generale Staf had in de jaren voorafgaand aan 1914 veel inspanningen geleverd om de mobilisatie van het Nederlandse leger snel en op rolletjes te laten verlopen. De omvang van het kleine Nederlandse leger ten opzichte van de Duitse en Franse massalegers en de geringe strategische diepte van het tussen deze beide machtsblokken ingeklemd gebied maakten Nederland kwetsbaar voor een 'strategische overvalling' voordat de mobilisatie was afgerond. De legerleiding kende aan de mobilisatiesnelheid een hoge prioriteit toe en een gedetailleerd plan voor inschakeling van de spoorwegen daarbij was voorbereid.⁴ Ook in Nederland was het aan het begin van de twintigste eeuw duidelijk dat een nieuwe oorlog tussen Duitsland en Frankrijk dreigde. In 1904 sloten Frankrijk en Groot-Brittannië de *Entente Cordiale*, in 1907 uitgebreid met het tsaristische Rusland. De internationale crises van 1905 en 1911 en de Balkanoorlogen van 1912-1913 zetten de Nederlandse regering aan tot verbetering van de neutraliteitsverdediging, met meer nadruk op de rol van het mobiele Veldleger.

Door de legerhervormingen van 1912-1913 en de intensieve mobilisatievoorbereidingen van minister van Oorlog H. Colijn en luitenant-generaal C.J. Snijders groeide de oorlogsterkte van het leger tot 200.000 man, van wie 95.000 bestemd voor het in Gelderland en Noord-Brabant te concentreren Veldleger van 72 bataljons in vier divisies. Ruim 70.000 man was bestemd voor de bezetting van vestingen en linies: de Stelling van Amsterdam, de Nieuwe Hollandse Waterlinie, de Monden van Maas en Haringvliet, het Hollandsch Diep, het Volkerak en Den Helder. Daarnaast waren er 10.000 man territoriale troepen voor de grensbewaking en ten slotte nog eens 20.000 man depottroepen. Evenals voor de grote mogendheden gold ook voor Nederland de noodzaak van een snelle mobilisatie. De eerste prioriteit bij mobilisatie was de grensbewaking, waarvoor een versnelde oproep van kracht was om de rest van de mobilisatie van Veldleger en stellingen ongestoord te kunnen laten verlopen. Pas wanneer duidelijk was uit welke richting de agressie afkomstig was, kon de nadere ontplooiing van het Veldleger volgen.⁵

Het was absoluut ongewenst al in vreedstijd bondgenoten aan te wijzen. Terwijl Groot-Brittannië de belangrijkste handelspartner was en als het erop aankwam een groot belang had bij de

bescherming van Nederlands-Indië, werd Nederland in snel tempo economisch afhankelijker van Duitsland. Al in 1905 had koningin Wilhelmina het toenmalige kabinet voorgesteld dat daarom een strikte handhaving van de neutraliteit geboden was; het sluiten van een bondgenootschap in tijd van vrede ter verdediging in oorlogstijd, zonder die te kunnen overzien of te kennen, was bijzonder gevaarlijk.⁶ Deze algemeen gedragen neutraliteit bleef dan ook aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog de hoeksteen van het Nederlands buitenlands beleid. Door een actievere rol van de Nederlandse diplomatie bij de Haagse vredesconferenties van 1899 en 1907 was er bovendien een grotere internationale activiteit ter bestendiging van de status quo in Europa. Zo meende Nederland het gebrek aan militaire macht te kunnen compenseren door versterking van het internationaal recht, bijvoorbeeld met de totstandkoming van een Reglement omtrent de rechten en plichten van onzijdige staten in 1907.⁷ De legerwetten van Colijn uit 1912 hadden er daadwerkelijk toe bijgedragen dat de neutraliteit met een goede krijgsmacht kracht kon worden bijgezet.⁸ De door de Duitse chef van de Generale Staf A. von Schlieffen ontworpen Duitse opmarsplannen door België naar Frankrijk voorzagen oorspronkelijk in een doortrekking van Zuid-Limburg. Dat plan was in 1906 door zijn opvolger H. von Moltke zodanig aangepast dat Zuid-Limburg werd gemedend, omdat Duitsland er voordeel in zag de Nederlandse neutraliteit om militaire en economische redenen te eerbiedigen.⁹ Van haar kant deed de regering er in de mobilisatiejaren alles aan om de neutraliteit naar alle kanten te handhaven, wat het voor generaal Snijders niet eenvoudiger maakte om specifieke verdedigingsplannen voor te bereiden.¹⁰

Na een soepele mobilisatie van begin augustus 1914 was het Nederlandse leger op 3 augustus met een sterkte van zo'n 200.000 man paraat en bleef dat tot aan de wapenstilstand van 1918, zij het dat er na de eerste gevaarlijke maanden af en toe gedeeltes met verlof mochten. In die tijd nam het aantal geoefende militairen door nieuwe lichteningen nog toe tot 400.000 à 450.000 man.¹¹ Hoewel er van Duitse militaire zijde een aantal keren op bezetting van Nederland werd aangedrongen, besliste de keizerlijke regering dat Nederland neutraal moest blijven.¹²

Nederland was dan wel buiten de Eerste Wereldoorlog gebleven, maar het is de vraag of dit nu aan de snelle mobilisatie en kracht van het Nederlandse leger te danken was of eerder aan de geografische ligging en het belang dat de oorlogvoerende partijen hechtten aan een neutraal Nederland. De meeste historici die zich over deze vraag hebben gebogen komen tot de slotsom dat er weliswaar een afschrikkende werking van het Nederlandse leger en zijn snelle mobilisatie uitgegaan was, maar dat Berlijn en Londen verschillende overwegingen hadden voor het respecteren van de Nederlandse neutraliteit. Onder de belligerenten overheerste de opvatting dat de andere partij geen militaire of economische voordelen van een bezet Nederland mocht hebben. Zo wenste de Britse regering geen Nederlandse havens in Duits bezit en Duitsland had de Nederlandse invoer van voedsel hard nodig. Het was aan de Nederlandse regering om ook gedurende de oorlog geen aanleiding te geven het land alsnog aan te vallen. Ondanks de nodige moeilijkheden slaagde de regering daarin. In ieder geval motiveerde het de regering de neutraliteitspolitiek ook na de oorlog voort te zetten, al waren de machtsverhoudingen tussen de grote bondgenoten aanzienlijk veranderd en was in Versailles besloten tot de oprichting van de Volkenbond. Tegelijkertijd wilde het confessionele kabinet-Ruys de Beerenbrouck, dat in september 1918 was aangetreden, zo snel mogelijk terugkeren naar de economische omstandigheden van voor de oorlog en daarmee naar drastisch lagere defensielasten.¹³

De beperkte rol van het luchtwapen in de Nederlandse defensie tot 1910

Wanneer en hoe maakte de Nederlandse krijgsmacht kennis met de luchtvaart? De Frans-Duitse Oorlog bevatte voor Nederland meerdere aanknopingspunten voor de modernisering van het leger. Naar aanleiding van de toepassing van de militaire ballonvaart als middel voor waarneming in die oorlog van 1870 hield kapitein der Artillerie C. de Wit op 25 oktober 1882 een lezing over het militair gebruik van luchtballons voor de Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap. Daarbij pleitte hij voor waarneming vanuit kabelballons in de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Vrije ballons achtte hij voor Nederland minder geschikt.¹⁴ Het duurde nog tot mei 1886 voordat de minister van Oorlog besloot voor het Nederlandse leger bij wijze van proefneming een *ballon captif* aan te schaffen, een kabelballon voor waarnemingsdoel-einden. Op 19 augustus van dat jaar werd een ballon van 900 kubieke meter, toepasselijk 'Kijk-uit' genoemd, gekocht en ingedeeld bij het op 22 februari van dat jaar opgerichte ballonpark 'Lachambre' bij de 6^e Vestingcompagnie van het Korps Genietroepen in het Utrechtse Fort Vossegat. In april 1887 volgde een tweede ballon, de veel kleinere (190 kubieke meter) 'Telegraaf', die de Genie uit kostenoverwegingen zelf had vervaardigd. Hoewel de proeven als succesvol aan de Tweede Kamer waren gemeld,¹⁵ werden – als gevolg van gebrek aan kennis van zaken bij de officieren – de beide luchtvaartuigen van het 'Ballonpark' buiten enkele opstijgingen in het voorjaar van 1887 nauwelijks ingezet voor legeroefeningen. Echte pioniers die met dit materieel wilden experimenteren waren er niet en de legerleiding vond dat de kosten niet opwogen tegen het nut.¹⁶ Na enige jaren ongebruikt in de magazijnen van de Genie te hebben gelegen, werden de ballons als onbruikbaar afgevoerd.¹⁷

De minister en de legerleiding zullen nauwelijks onder de indruk zijn geweest van deze proefnemingen, want bij de invoering van een nieuwe legerorganisatie in 1901, waarbij het mobiele Veldleger werd versterkt ten opzichte van het vestingstelsel, ontbrak daarin een afdeling waarin de luchtvaart een plaats zou kunnen krijgen.¹⁸ Terwijl in de meeste grote buurlanden inmiddels militaire 'luchtschipper-afdelingen' waren opgericht, benaderde Nederland het nieuwe luchtwaarnemingsmiddel voorlopig nog afwachtend.

De luchtvaartontwikkelingen rond de eeuwwisseling, zoals de komst van kabelballons en luchtschepen (in Nederland ook motorballons genoemd), trokken evenwel opnieuw de belangstelling van het Nederlandse leger. Zo vestigde kapitein der Genie C.C. Petri in 1901 met een voordracht over 'militaire luchtscheepvaart' de aandacht op dit onderwerp, met als praktisch resultaat dat zijn collega P.J. Post van der Steur, die ook regelmatig lezingen over de luchtvaart gaf, voor drie maanden door het ministerie van Oorlog naar Wenen werd gestuurd om daar bij de *Militär Aeronautische Anstalt* de militaire ballonvaart nader te bestuderen.¹⁹ Ook behaalde hij daar als eerste Nederlander zijn brevet voor balloncommandant op vrije ballons. In zijn studierapport van 27 september 1902 aan de minister van Oorlog adviseerde hij de kabelballon in de Nederlandse strategie van neutraliteitsverdediging voor de volgende militaire toepassingen te gebruiken:

“Het verkennen van de bewegingen, sterkte en samenstelling van de vijandelijke troepen; het verkennen van de vijandelijke verdedigingsliniën en van de werken in die liniën gelegen, alsmede van de verdeling van de troepen daarover; het bepalen van de juiste plaats van vijandelijke batterijen en troepenafdelingen en het waarnemen van het eigen vuur op die doe-

len om de eigen vuurleiding te steunen; het wisselen van optische signalen; het verlichten van het terrein en het doen van fotografische opnamen.”²⁰

Mede op basis van deze rapportage van Post van der Steur besloot de minister van Oorlog tot de verwerving van twee onbemande doelballons voor 6.300 gulden met de volgende motivering:

“Nu de meeste Europeesche legers van luchtscheepvaart-materieel zijn voorzien en dus moet worden aangenomen dat de vijand vóór onze liniën in het bezit zal zijn van kabelballons, waarvan het gebruik hem door de verdedigende artillerie zal moeten worden belet, is voorbereiding van die taak in vreedstijd noodzakelijk en wordt ten behoeve van die voorbereiding aanschaffing van doelballons noodig geacht.”²¹

Het verkenningspotentieel van de ballon ten behoeve van het eigen optreden werd met deze aanschaf dus niet benut; het ging er slechts om dat de (vesting)artillerie moest kunnen oefenen om de vijand het gebruik van verkenningsballons te kunnen ontzeggen. Inderdaad werden deze ballons vanaf oktober 1904 tot aan de Eerste Wereldoorlog jaarlijks ingezet bij het schieten op luchtdoelen op het artillerieschietkamp in Oldebroek. Ze werden dan tot een hoogte van 800 meter opgelaten en zakten door het incasseren van treffers weer langzaam naar beneden. Het ballonmaterieel werd beheerd en gerepareerd door de 3^e Compagnie Pioniers van het Regiment Genietroepen in de Damlustkazerne in Utrecht. Op 29 februari 1908 trad kapitein der Genie Hendrik Walaardt Sacré aan als commandant van deze eenheid en daarmee was hij ingevolge regimentsorder nr. 17 van 13 februari 1908 met ingang van 1 maart 1908 ook “belast met de luchtscheepvaart” bij het Regiment. Deze genieofficier zou zich spoedig ontwikkelen tot de meest deskundige militair op luchtvaartgebied in het Nederlandse leger.²²

Walaardt Sacré was nauw betrokken bij de op 19 oktober 1907 opgerichte Nederlandsche Vereeniging tot Beoefening van de Luchtscheepvaart, later hernoemd tot Koninklijke Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart (KNVVL). De oprichting van deze vereniging wordt algemeen beschouwd als het begin van de ontwikkeling van de militaire en burgerluchtvaart in Nederland. Dat was vooral te danken aan haar eerste voorzitter, C.J. Sniijders, toen nog als kolonel commandant van het 1^e Geniecommandement in Utrecht. Sniijders had al tijdens zijn langdurige carrière blijk gegeven van een brede belangstelling voor innoverende zaken. Zo was hij hoofdredacteur van de *Militaire Spectator* en hoofd van het genieonderwijs op de Koninklijke Militaire Academie geweest.²³

Er is wel gesuggereerd dat Sniijders, omdat hij de Hogere Krijgsschool niet had gevolgd, maar door zijn detacheringen bij de Duitse militaire industrie uitvoerig kennis had gemaakt met de nieuwe bewapening, juist open stond voor nieuwe technologische vindingen, waaronder ook de luchtvaart.²⁴ Op 4 april 1908 steeg Sniijders in Den Haag op als passagier van de Duitse ballonvaarder dr. Kurt Wegener en maakte zo kennis met de mogelijkheden van waarneming uit de lucht. Deze geslaagde tocht was voor de vereniging aanleiding om twee ballons aan te schaffen, waarmee burgers en militairen door kapitein Post van der Steur tot ballonvaarder konden worden opgeleid. Eén van de doelstellingen van de vereniging was namelijk de vorming van ervaren luchtschippers (ballonvaarders) en de vereniging was ook bereid het materieel van de vereniging in tijden van oorlog of oorlogsgevaar voorwaardelijk ter beschikking van de landsverdediging te stellen.²⁵ Dat was voor minister van Oorlog F.H.A. Sabron aanleiding de vereniging een

subsidie toe te kennen en ook te bepalen dat vrijwillige oefening in de luchtscheepvaart en het deelnemen aan door het legerbestuur goedgekeurde wedstrijden in de luchtscheepvaart door officieren onder bepaalde voorwaarden als dienst zouden worden beschouwd.²⁶

Het is mede aan Snijders te danken dat er vanaf het begin een stevige militaire dimensie aan de prille Nederlandse luchtvaart zat. Bovendien gold Snijders in die tijd als één van de meest vooraanstaande militairen van het Nederlandse leger²⁷ en al snel raakte zijn loopbaan in de lift. Vlak voordat Snijders op 1 april 1908 naar Den Haag vertrok als souschef van de Generale Staf, had hij in Utrecht zijn oud-leerling aan de KMA en protegé kapitein Walaardt Sacré belast met de luchtscheepvaart. Binnen de KNVVL hielden de twee officieren ook nauw contact en Snijders zorgde ervoor dat Walaardt Sacré zich in het buitenland kon bekwamen in de militaire luchtvaart.²⁸ Daartoe werd hij tot tweemaal toe, in 1909 en 1910, gedetacheerd bij het *Luftschifferbataillon Berlin* en in de *Truppen Übungsplatz Posen* voor de bestudering van het gebruik van motorluchtschepen, kabel- en vrije ballons en zijn opleiding tot balloncommandant. Daar maakte hij voor het eerst ook kennis met wat hij de 'vliegmachine' noemde, waarvoor hij overigens op dat moment voor de Nederlandse situatie nog geen nuttige militaire taak zag weggelegd. Zo schreef hij na zijn eerste detachering dat de vliegmachine vanwege de kans op motorstoring nog niet zo betrouwbaar was als het motorluchtschip. Uit militair oogpunt was de vliegmachine te beschouwen als een wissel op de toekomst. Voorlopig diende de ten opzichte van het motorluchtschip goedkopere en eenvoudiger bedienbare vliegmachine vooral de sport en zag Walaardt Sacré er nog geen militaire waarde in. Een jaar later was hij in zijn rapportage over zijn tweede detachering iets positiever over de vliegmachine, die inmiddels een snelle technologische ontwikkeling doormaakte:

“Een bruikbare militaire vliegmachine bestaat nog niet. Intusschen is het zaak de verdere ontwikkeling met aandacht te blijven volgen, teneinde niet op een gegeven oogenblik tot de erkenning te komen, dat men het gunstige moment heeft laten voorbijgaan. Aanvragen van geschikte officieren om de vliegkunst te beoefenen behoorren daarom te worden aangemoedigd, eventueel zou aanschaffing van een of meer vliegmachines kunnen worden overwogen.”²⁹

Eind 1910 was de Nederlandse militaire ervaring met de luchtvaart al met al beperkt tot enkele officieren die zich in het buitenland op de hoogte hadden gesteld met de mogelijkheden van ballons en die de ballonvaart als sport beoefenden.

De opkomst van het vliegtuig in de Nederlandse defensie na 1910

Domineerde tot 1910 de ballon het Nederlandse militaire denken over luchtvaart, de snelle ontwikkeling in het buitenland van het vliegtuig had ook in Nederland een – zij het langzamere – kentering tot gevolg. In 1909 woonde majoor J. Burger de Franse manoeuvres met inzet van luchtballons bij en het jaar erop maakte luitenant-kolonel P.W. Weber voor generaal Snijders een uitvoerig verslag van het gebruik van vliegtuigen bij de Franse legermanoeuvres in Picardië.

Eenmaal souschef van de Generale Staf geworden was Snijders van oordeel dat de luchtvaart voor het leger niet langer afhankelijk moest zijn van een vereniging als de KNVVL. Ook vond hij dat de luchtvaart bij het leger niet alleen een technisch experiment in handen van de Genie moest blijven, maar dat vooral officieren van de gevechtswapens, de artillerie, de infanterie en de

cavalerie moesten oordelen over de tactische bruikbaarheid van militaire luchtvaart.³⁰ In overleg met minister van Oorlog W. Cool stelde Snijders onder zijn voorzitterschap een brede commissie samen uit tien officieren van de Generale Staf, afkomstig uit de verschillende wapens. Deze zogenoemde Militaire Luchtvaart Commissie werd op 26 maart 1910 officieel ingesteld en het wekt geen verbazing dat kapitein Walaardt Sacré als secretaris van de commissie fungeerde. Toen Snijders op 1 juli 1910 tot chef van de Generale Staf werd benoemd, nam de nieuwe souschef van de Generale Staf, kolonel W.H. van Terwisga, in zijn plaats het voorzitterschap op zich.³¹ In haar eindrapport van 9 april 1912 adviseerde de commissie de minister van Oorlog:

“...om ook ten onzent te geraken tot oprichting van eene militaire luchtvaartorganisatie, op het groote belang waarvan reeds vroeger de gelegenheid was de aandacht van Uwe Excellentie te vestigen, en die, naar het eenstemmig oordeel der Commissie, niet langer meer in ons leger kan worden gemist. Het bezit van hulpmiddelen van gelijken aard als die waarover een eventueele tegenpartij beschikt, is niet alleen noodig vanuit een zuiver practisch oogpunt, maar ook, en in zeer hooge mate uit een *moreel* oogpunt.”³²

Opvallend is dat de commissie niet alleen ten aanzien van dit nieuwe technische hulpmiddel trendvolgend was, maar er ook de morele factor bij betrokken. De commissie zag als taak voor de militaire luchtvaart het leveren van een waarnemings- en verkenningsdienst in de vorm van vier hulpmiddelen: kabelvliegers, kabelballons, motorluchtschepen en vliegtuigen. Voor het Nederlandse leger, met zijn zeer zwakke cavalerie, was het bezit van een goed geoefende luchtvaartafdeling volgens de commissie een “onafwijsbare behoefte.”³³ Tot slot was het eindrapport er duidelijk over dat er een professionele organisatie moest komen, want het luchtvaartvak had inmiddels zodanige betekenis gekregen dat het “den geheelen man eischt” en niet langer als “bijvak” kon worden behandeld.³⁴

Deze aanbevelingen verdedigde minister van Oorlog H. Colijn als onderdeel van de oorlogsbegroting 1913 in de Tweede Kamer, maar de parlementariërs reageerden zeer kritisch. Hoewel het belang van de luchtvaart voor het leger werd onderkend, vooral voor verkenningen en de verdediging van de stellingen, schrokken de Kamerleden van de kosten van dit nieuwe fenomeen.³⁵ Zo vond het antirevolutionaire lid en partijgenoot van de minister, de militair L.F. Duymaer Van Twist, het nut van een vliegdienst niet opwegen tegen de kosten.³⁶ Beïnvloed door de recente ontwikkeling van het vliegtuig in met name Frankrijk maakte het liberale Kamerlid mr. M. Tydeman zich tot spreekbuis van de Kamer door de aanschaf van kabelvliegers, kabelballons en motorluchtschepen af te wijzen en de oprichting van een militaire vliegdienst met uitsluitend vliegtuigen goed te keuren. In het debat hierover, dat op 15 januari 1913 plaatsvond, nam minister Colijn het daartoe strekkende amendement-Tydeman over.³⁷

Zo kreeg Nederland begin 1913 een luchtwapen met uitsluitend vliegtuigen, belast met de taak om door luchtverkenningen het gemis van een sterke cavalerie te compenseren en om het moreel van de troepen te verhogen. Hoe de op 1 juli 1913 in Soesterberg opgerichte Luchtvaartafdeeling met Walaardt Sacré als eerste commandant daaraan verder praktisch inhoud gaf komt in het volgende hoofdstuk aan bod.

De gevechtshandelingen van de Eerste Wereldoorlog gingen aan Nederland voorbij, maar de in het vorige hoofdstuk beschreven ontwikkelingen in de taken van het luchtwapen aan het front bleven in Nederland niet onopgemerkt.³⁸ Dankzij de rapporten van attachés en andere

deskundigen, alsmede door bestudering van vliegtuigen van oorlogvoerende landen die door pech op Nederlands grondgebied een noodlanding moesten maken, kon commandant Walaardt Sacré al in 1916 de nodige lessen uit de lucht oorlog trekken. Zo rapporteerde hij aan opperbevelhebber Snijders dat de oorlogvoerende landen inmiddels gespecialiseerde vliegtuigen gebruikten voor verschillende taken. Hij onderscheidde verkenningsvliegtuigen met foto- en radiotelegrafieapparatuur, vliegtuigen voor artilleriewaarnemingen, gevechtsvliegtuigen voor defensief optreden en bombardementsvliegtuigen. Zijn bevindingen vonden ook hun weg naar bredere militaire kring.³⁹ Vanaf dat moment legde Walaardt Sacré er de nadruk op dat in de taakstelling van het luchtwapen naast verkenningsvliegtuigen ook de nieuwste jachtvliegtuigen (die hij vliegtuigjagers noemde) voor de verdediging van de neutraliteit van Nederland nodig waren:

“Waar ons land klein is, en wij ons wel nooit de weelde zullen kunnen veroorloven van een vliegtuigvloot, die quantitatief opweegt tegen die van een eventuele aanvaller, zal er naar moeten worden gestreefd om wat voor ons wel mogelijk is te zorgen dat onze vliegtuigen kwalitatief evengoed, zoo niet beter zijn dan die van den vijand terwijl het aantal althans zoo groot mogelijk zal moeten zijn dat wij ons met kans van succes zullen kunnen weren tegen de vliegtuigen, die zoo’n aanvaller voor ons land, dat waarschijnlijk nevenoperatietoneel zal zijn, zal kunnen afzonderen. En waar wij ons wel in hoofdzaak zullen bepalen tot de, zij het dan actieve, verdediging, moeten wij er voor de eerste plaats voor kunnen zorgdragen, dat die vijandelijke vliegtuigen zoo weinig mogelijk directe en indirecte schade kunnen veroorzaken. Daarvoor is noodig een betrekkelijk groot aantal vliegtuigjagers.”⁴⁰

Door moeilijkheden van allerlei aard, die in het volgende hoofdstuk worden beschreven, kreeg deze nieuwe ambitie – actieve luchtverdediging met jachtvliegtuigen – voorlopig echter geen inhoud. Wel vond zij haar weerslag in de oorlogsorganisatie die in 1917 in opdracht van Snijders voor het luchtwapen werd ontworpen. Minister van Oorlog jhr. B.C. de Jonge presenteerde deze aan de Staten-Generaal met de verklaring dat de vliegdiens in het moderne leger een zo belangrijke rol speelde dat daarmee rekening gehouden moest worden. In deze overigens nimmer gerealiseerde organisatie waren in eerste lijn 66 verkennings- en 58 jachtvliegtuigen voorzien.⁴¹ Daarmee wordt de evolutie van het Nederlandse denken over de rol van het luchtwapen tijdens de mobilisatie duidelijk gedemonstreerd. Ook toen deze plannen ter realisatie van de oorlogsorganisatie na de wapenstilstand en de daarop volgende demobilisatie drastisch werden teruggeschroefd, onderstreepte minister van Oorlog jhr. J.A.A. Alting von Geusau het toegenomen belang van het luchtwapen voor de Nederlandse defensie als volgt:

“Een goed ingerichte luchtvaartafdeeling is in een leger niet meer te missen. Het zou op de troepen een hoogst ongunstigen moreelen indruk maken indien in hun leger niet werd beschikt over een hulpwapen, dat in den oorlog gebleken is van zoo overwegende beteekenis te zijn, zoowel voor verkenningen, als voor de regeling van het artillerievuur, als voor den strijd zelf.”⁴²

Na de Eerste Wereldoorlog had het luchtwapen ook in Nederland een – weliswaar bescheiden – plaats veroverd in de krijgsmacht. Daarbij werd eerder gedacht aan het effect op het moreel van de eigen troepen dan op de uitwerking ervan op een eventuele neutraliteitsschender. Met

als hoofdtaken verkenning, waarneming en het luchtgevecht, zoals die tijdens de oorlog vorm hadden gekregen, stond het te boek als een hulpwapen van de landmacht.

Denkbeelden omtrent het luchtwapen in Nederland tot 1935

De vraag is nu aan de orde hoe de Nederlandse beleidsmakers in het Interbellum de in het buitenland ontwikkelde theorieën en ervaringen omtrent de rol van het luchtwapen beoordeelden en welke rol zij aan het toenemend offensief bruikbare luchtwapen toekenden in het defensief georiënteerde Nederlandse veiligheids- en defensiebeleid ter handhaving van de neutraliteit. Zeker in het licht van de mogelijke lessen op basis van de oorlogservaringen van de grote buurlanden en wat Nederland als neutraal klein land met een beperkt defensiebudget kon doen, was dit voor het nog onbekende luchtwapen een groot probleem. In dit hoofdstuk zal worden geanalyseerd hoe de politiek en de (krijgs)wetenschap over dat probleem dachten en tot welk beleid dat leidde. In de latere hoofdstukken komt aan de orde wat dat in de praktijk betekende.

De Nederlandse neutraliteitspolitiek tot 1935

De Nederlandse regering was na 1918 vastbesloten het neutraliteitsbeleid voort te zetten, ook al waren de machtsverhoudingen in Europa danig veranderd en kreeg Nederland ook te maken met de Volkenbond. Op 13 januari 1920 legde minister van Buitenlandse Zaken jhr. mr. H.A. van Karnebeek namens de regering het wetsontwerp tot deelname van Nederland aan de Volkenbond aan het parlement voor. Algemeen heerste het besef dat daarmee de neutraliteit voor een deel werd prijsgegeven, maar ook dat Nederland in dit opzicht in het veranderde Europa niet kon achterblijven. Uiteindelijk stemde de Tweede Kamer met 59 tegen vijf stemmen voor deelname aan de Volkenbond.⁴³

De kern van de Volkenbond was dat de landen gezamenlijk tot sancties konden besluiten tegen deelnemers die door een aanval de territoriale integriteit van andere landen schonden. Dit vormde voor de regering een mogelijke inbreuk op de neutraliteit, vandaar dat minister Van Karnebeek nadrukkelijk verklaarde dat Nederland zelf zou bepalen wanneer het deelnam aan economische en zeker militaire sancties. Hij sprak dan ook liever over de Nederlandse “zelfstandigheidspolitiek”, waarmee in de nieuwe Europese verhoudingen meer ruimte zou zijn voor het voeren van een actief buitenlands beleid.⁴⁴ Zijn belangrijkste adviseur, de staatsraad prof. dr. A.A.H. Struycken, verwoordde het Nederlandse buitenlands beleid aan het begin van de jaren twintig kernachtig als:

“Bescheidenheid, afzijdigheid waar het geldt de politieke ontwikkelingen, die de volken verdeeld houden, krachtige medewerking waar het gaat om de versterking van de rechts- en humanitaire gedachte en de economische solidariteit in het internationale leven, dat zijn de hoofdelementen van ons buitenlandsch beleid.”⁴⁵

Een voortvloeisel van de zelfstandigheidspolitiek was dat Nederland neutraal zou blijven als er een door de Volkenbond gesanctioneerde oorlog zou uitbreken. Daarom kon Nederland volgens

de regering niet worden verplicht deel te nemen aan militaire acties tegen door de Volkenbond veroordeelde agressie. Zodoende bleef het Nederlandse veiligheidsbeleid in het teken staan van een toch vrij strikt nageleefde neutraliteit en de hang naar een juridische vertaling daarvan. Deze politiek was echter alleen geloofwaardig als Nederland bereid en in staat was die neutraliteit gewapenderhand te verdedigen.⁴⁶ Daartoe was een geloofwaardige krijgsmacht nodig, die vanwege de strikte neutraliteit niet vooraf overleg kon voeren met potentiële bondgenoten over militaire plannen voor het geval de neutraliteit zou worden geschonden. Desalniettemin bleef het Nederlandse veiligheidsbeleid na een neutraliteitsschending uiteindelijk afhankelijk van de hulp van bondgenoten, zowel in het moederland als in de Indische kolonie. Leger en vloot waren namelijk zodanig van omvang dat ze het nooit lang konden uithouden tegen de strijdkrachten van grote mogendheden. Evenals voorheen ging de regering ervan uit dat het belangrijkste doel van de krijgsmacht was om de verdediging minimaal een week of drie vol te houden tot bondgenootschappelijke hulp kwam opdagen. Dat moest dan vooral in de sterke Vesting Holland gebeuren, want het Veldleger en de overige linies en stellingen dienden enkel om de vijandelijke opmars te vertragen.⁴⁷

De politieke en militaire strategie voor de neutraliteitshandhaving in het Interbellum zorgden voor de nodige problemen. Het succes van de neutraliteitspolitiek die Nederland in de jaren 1914-1918 buiten de oorlogshandelingen had gehouden, schreef het militaire establishment toe aan de succesvolle mobilisatie in 1914 van een groot staand leger van 200.000 man. Na de demobilisatie van 1918 wilde de regering aanvankelijk dan ook vasthouden aan de legervorming op basis van de legerwetten uit 1914, maar had daarbij onvoldoende oog voor de enorme ontwikkeling die de oorlogvoering in vier jaar strijd had doorgemaakt en de hoge kosten die de implementatie van de nieuwe wijze van oorlogvoering met zich meebracht. De massaliteit in mensen en materieel, de sterk ontwikkelde technologie in de uitrusting, zoals het luchtwapen en het tankwapen, en het enorme verbruik van munitie hadden grote consequenties voor de samenleving en de economie.⁴⁸ De evolutie in de oorlogvoering had er inmiddels voor gezorgd dat de Nederlandse defensie er in 1918 ten opzichte van 1914 relatief zwakker en kwetsbaarder voorstond.⁴⁹

De legerplannen stuitten op forse weerstand in de volksvertegenwoordiging, zeker toen de regering in de begroting voor 1920 zelfs meer geld vroeg dan in het jaar daarvoor. Sommige Kamerleden zagen in de oprichting van de Volkenbond juist aanleiding om het leger te hervormen en verschillende partijen drongen aan op verlichting van de dienstplichtlast door verkleining van het jaarlijkse contingent en de duur van de eerste oefening.⁵⁰ Bovendien kwam Nederland in het begin van de jaren twintig in een economische recessie terecht, waardoor de overheidsuitgaven en daarmee ook de uitgaven voor de landsverdediging sterk moesten dalen.⁵¹ Het was het begin van een defensiebeleid waarin bezuinigen tot hoofdzaak werd verheven, zeker na de economische wereldcrisis van 1929. Dat beleid zou tot diep in de jaren dertig voortduren. Nederland werd in het Interbellum vrijwel constant geregeerd door rechtse coalities van confessionele partijen, vanaf 1933 soms ook met liberale deelname. Hoewel met name de protestantse Anti-Revolutionaire Partij (ARP) en Christelijk-Historische Unie (CHU) en – in iets mindere mate – de Rooms-Katholieke Staatspartij (RKSP) in beginsel voorstander van een goede defensie waren, prevaleerden in deze periode toch de naleving van strikte budgettaire kaders en bezuiniging.⁵² De linkerzijde van het parlement, gevormd door de Sociaal-Democratische Arbeiderspartij (SDAP), de liberale Vrijzinnig Democratische Bond (VDB) en – iets gematigder – ook de Vrijheidsbond (VB), vond de

bezuinigingsmaatregelen van de regering op defensie nog niet voldoende. Vooral de vDB-Tweede Kamerleden mr. P.J. Oud en H.P. Marchant, het SDAP-lid K. ter Laan en het Eerste Kamerlid voor de vDB prof. dr. D. van Embden, voerden in deze jaren voortdurend oppositie tegen de ministers op de militaire departementen. Vaak schermde ze met de verschrikking van de onbeperkte lucht- en gasoorlog en daarom riepen ze op tot eenzijdige ontwapening. Want, zo meenden de Kamerleden, als klein land kon Nederland toch niet op tegen de grote mogendheden en dus was al het geld voor de verdediging eigenlijk weggegooid.⁵³ In feite toonde het debat aan hoe het kleine neutrale Nederland worstelde met zijn veiligheids- en defensiebeleid. Dit kwam vooral aan het licht bij de moeizame totstandkoming van een compromis over de legerhervorming van 1922.

De legerwetten van 1922

Ondanks de parlementaire druk om het jaarlijkse contingent en de duur van de eerste oefening sterk te reduceren, hield de militaire top vast aan de instandhouding van een omvangrijk leger als weerspiegeling van de massalegers die in de oorlog waren opgetreden. In plaats van hervorming tot een kleiner en kwalitatief beter uitgerust leger koos de militaire leiding voor een omvangrijk kader-militieleger. Terwijl de militairen weinig waarde hechtten aan de nog uiterst onzekere collectieve veiligheid van de Volkenbond, speelde de gedachte aan een ooit weer herbewapend Duitsland eveneens een rol.⁵⁴ Deze opvattingen van militaire zijde en de aan de defensie opgelegde bezuinigingen waren moeilijk met elkaar in overeenstemming te brengen en vonden een voorlopig compromis in de legerhervorming van 1922. Nadat al enkele ministers over deze kwestie waren gestruikeld, kreeg minister van Oorlog J.J.C. van Dijk de instemming van de Kamer voor de instandhouding van een tamelijk groot mobilisabel leger van 250.000 man. Tegelijkertijd wist hij de last op de bevolking te verminderen door het jaarlijkse contingent dienstplichtigen terug te brengen tot 19.500 man en de duur van de eerste oefening tot minder dan zes maanden.⁵⁵ Met de hierdoor verminderde financiële en personele lasten meende de regering een voldoende toegeruste krijgsmacht in stand te kunnen houden met als beperkte taak “handhaving der neutraliteit en het weerstaan van den aanvaller, althans zoolang tot steun in bondgenootschappelijken strijd kan worden verwacht.” De taak van het operationele leger – het opvangen van de eerste stoot en na terugdringing, de territoriale verdediging in de Vesting Holland – werd uitvoerbaar geacht, mits het leger voldoende artillerie en verdere hulpmiddelen zou krijgen.⁵⁶ Voor de investering in materieel stelde de minister daarom een Weerfonds van 106 miljoen gulden in het vooruitzicht, om in tien jaar tijd vooral de modernisering van uitrusting en geschut te realiseren.⁵⁷ De Kamer gunde minister Van Dijk het voordeel van de twijfel en keurde zijn wetsvoorstellen met 50 tegen 48 stemmen goed.⁵⁸

Met de legerwetten van 1922 koos Nederland voor een kader-militieleger met – vanwege de kosten – een kleine beroepskern en daarmee een grote afhankelijkheid van het reserviekader. Het leger werd in vreedstijd gereduceerd tot een opleidingsinstituut voor reservisten en dienstplichtigen, zonder dat er parate troepen waren. De oorlogsformaties zouden pas bij mobilisatie worden gevormd en dat maakte het oefenen met grotere formaties moeilijk.⁵⁹ Dit stelsel zou dezelfde minister pas in 1938 weer aanpassen. De legerwetten van 1922 hadden onder meer tot gevolg dat bij mobilisatie van een leger met een omvang van 250.000 man een groot aantal oude

lichtingen moest worden opgeroepen. Tot slot kwam van investeren in nieuw materieel via het aangekondigde Weerfonds weinig terecht. Terwijl grote investeringen in het leger nodig waren, werd tussen 1924 en 1930 in totaal slechts tien miljoen gulden besteed, waardoor de op grond van de ervaringen van de Eerste Wereldoorlog noodzakelijke materiële modernisering van het leger in feite het kind van de rekening was.⁶⁰ Dat roept de vraag op hoe het luchtwapen – bij voorkeur reeds in vreedstijd paraat en bij uitstek afhankelijk van de kostbare uitrusting met vliegtuigen – in dit legerstelsel paste.

Het luchtwapen aan het begin van de jaren twintig

In het *Wetenschappelijk Jaarbericht 1914-1919* van de Vereeniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap deed de scheidend commandant van de LVA Walaardt Sacré, op dat moment de meest deskundige luchtvaartofficier in Nederland, in ruim zestig bladzijden uitvoerig verslag van de ontwikkeling van het luchtwapen sinds het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. Daarin bracht hij naar voren dat een toekomstige oorlog onvermijdelijk zou beginnen met een grote luchtactie, lang voordat de strijdkrachten te water en te land contact zouden hebben. De overwinning zou daarbij toevallen aan de mogendheid die er in zou slagen het overwicht in de lucht te verwerven en te behouden.⁶¹ Dat het luchtwapen in actie moest komen voordat leger en marine in strijd raakten, betekende ook in vreedstijd een grote paraatheid van het luchtwapen in vergelijking met de rest van de krijgsmacht. Dat sloot aan bij zijn opvatting dat het luchtwapen, mede vanwege de voortdurende noodzaak van getraindheid van de vliegers, een hogere vredesparaatheid moest hebben.⁶² Ook de nadruk op het verwerven en behouden van het luchtoverwicht lag in het verlengde van zijn in 1917 geformuleerde oorlogsorganisatie met bijna de helft van de vliegtuigsterkte aan jachtvliegtuigen. De vraag is nu wat met deze opvattingen werd gedaan in de transformatie naar het leger op voet van vrede.

Op 1 november 1919 volgde de stafgebrevetteerde kapitein J.H. Hardenberg Walaardt Sacré op in Soesterberg. Hardenberg had kort daarvoor een gesprek met de chef van de Generale Staf W.F. Pop over hun opvattingen over de richting waarin de LVA zich zou moeten ontwikkelen en wat precies de rol van het luchtwapen in het Nederlandse leger zou moeten zijn. Dit waren zaken die in de mobilisatieperiode niet voldoende aan bod waren gekomen en van Hardenberg werd verwacht daaraan invulling te geven. Er lag weliswaar een ambitieus organisatiemodel uit 1917 in de la, maar dat was inmiddels door de minister van Oorlog met instemming van Pop achterhaald verklaard en paste evenmin in de bezuinigingen op de rijksbegroting. Pop sloot zijn ogen zeker niet voor het belang van luchtverdediging wegens de toegenomen kwetsbaarheid van Nederland met zijn gebrek aan strategische diepte, nu een omvangrijk vijandelijk luchtoffensief in geval van oorlog denkbaar was.⁶³

Maar Hardenberg realiseerde zich ook dat “een kleine Staat, die niet agressief wenscht te zijn en daartoe tegenover omringende krachtige nabuurstaten ook niet bij machte is,” met de komst van offensieve luchtstrijdkrachten nog verder werd verzwakt. In die gedachtegang was er voor de legervliegdiens volgens hem maar een beperkt perspectief.⁶⁴ In nauw overleg met de Generale Staf formuleerde Hardenberg de volgende algemene doelstelling voor de LVA in vreedstijd:

“1^o. Het ‘à la minute’ kunnen mobiliseeren van een eerste échelon vliegtuigafdeelingen, te bestemmen voor:

- a. de bescherming van de meest vitale punten in het hart des lands tegen vijandelijke bombardementsvliegtuigverbanden en de deze begeleidende of voorafgaande gevechtsvliegtuigen. Deze taak moet worden opgevat òf door eenpersoons-jachtvliegtuigen, òf door tweepersoonsgevechtsvliegtuigen; hunne defensieve opdracht (bescherming van bepaalde plaatsen) vereischt vanzelfsprekend offensieve uitvoering;
- b. de toebedeeling aan opperste legerleiding, resp. veldlegercommando van verkenningsvliegtuigafdeelingen ten behoeve van de verkenning op grooten afstand en dus bestaande uit vliegtuigen van het snelste type, welke afzonderlijk worden uitgezonden;
- c. de indeeling bij de strategische eenheden van het veldleger, van het tijdstip af, dat deze in een bedreigde (afwachtings)opstelling zijn gekomen, van een verkenningsafdeeling, zoowel aanvankelijk voor den verkenningdienst op grooten afstand als ook later, voor den verkenningdienst op kleinen afstand en voor den infanterie-vliedienst; voorts beschikbaarstelling van een artillerie-vliegtuigafdeeling in het belang van de vuurleiding der artillerie; eindelijk, ter wille van de bescherming der laatstgenoemde verkennings- en waarnemingsdiensten, toewijzing van sterk bewapende beschermingsvliegtuigen. Deze laatste zullen – defensief optredend – met het te beschermen vliegtuig een gesloten escadrille moeten vormen, waartoe homogeniteit van beschermende en te beschermen vliegtuigen vereischte is.

2^o. Het intensief volgen van de evolutie op luchtvaartgebied en het zorg dragen – ook door een degelijke opleiding van de vereischte aantallen vliegers en waarnemers en door het voortdurend aanschaffen van kleine series der meest moderne vliegtuigtypes – dat het hiervoor onder 1^o bedoelde echelon tactisch, vliegtechnisch en technisch geacht kan worden op hoog peil te staan, waaronder mede moet worden verstaan de goed ingeleefde samenwerking van de luchtmachtkrachten met de andere wapens.

3^o. Het onderhouden van nauwe aanraking met de ontwikkeling van de nationale civiele luchtvaart, waarbij niet alleen moet worden gedacht aan een voorbereiding van de aanwending bij mobilisatie der verkeersvliegtuigen voor militair gebruik (bombardementsvliegtuigen als anderszins), maar vooral ook aan de grondorganisatie van het civiele luchtverkeer in haar vollen omvang.”⁶⁵

Allereerst valt in deze doelstelling op dat de oorlogsformaties van het luchtwapen, net als de rest van het leger, pas bij mobilisatie zouden worden geformeerd. Er zouden in vredetijd geen parate luchtmachtkrachten bestaan. Uit de formulering van het takenpakket voor de te mobiliseren luchtmacht valt verder op dat de luchtverdedigingstaak overeenkomstig de eerder door Walaardt Sacré daaraan toegekende prioriteit als eerste werd genoemd. De voor ondersteuning van het Opperbevel en het Veldleger bedoelde verkenningcapaciteit omvatte alle taakaspecten die in de Eerste Wereldoorlog tot ontwikkeling waren gekomen. Ten slotte werd voor de uitrusting van een toekomstige bommenwerpervloot gekozen voor militarisering van burgerverkeersvliegtuigen, die daar overigens vanwege hun geringe nuttige last en vliegbereik in 1921 nog nauwelijks geschikt voor waren en pas op termijn een rol konden gaan spelen.

Het tweede belangrijke beleidspunt was de nadruk op een kleine, maar hoog opgeleide luchtmacht, constant *up to date* te houden met kleine series modern vliegend materieel. Dit uitgangspunt zou gedurende de jaren twintig vooral het aanschafbeleid bepalen. Ieder jaar stelden het departement, de Generale Staf en de LVA in overleg vast hoeveel nieuwe vliegtuigen konden worden besteld uit het daarvoor beschikbare begrotingsgeld. Met dit prudente beleid zou altijd een deel van de luchtvloot min of meer modern zijn en kon tijdig het accent op bepaalde delen van het takenpakket worden gewijzigd of met nieuwe technologische ontwikkelingen rekening worden gehouden. Voor de opleiding van het luchtvaarend personeel van een bescheiden, maar kwalitatief hoogwaardig luchtwapen golden hoge eisen, maar hoe dat precies moest worden gerealiseerd was nog niet geheel duidelijk.

Tot slot gaf het derde beleidspunt aan dat de militaire beleidsmakers een grote vinger in de pap wensten te houden in de ontwikkeling van de burgerluchtvaart. Deze was inderdaad nog zo pril dat ze alleen kon functioneren dankzij de militaire infrastructuur en het luchtvaarend personeel dat was opgeleid bij het luchtwapen en daar ook zijn oorlogstaak had te verrichten.

Het professionele denken over het luchtwapen tot 1935

Hoe dachten professionele militaire kringen in Nederland over de taken van de militaire luchtvaart en over de rol die het luchtwapen zou moeten spelen in het Nederlandse neutraliteitsbeleid? Hoewel kapitein Hardenberg in de eerder genoemde doelstelling van de LVA nog de luchtverdediging tegen de vijandelijke aanvallers voorop zette, verschoof de prioriteit in de jaren twintig vrij snel naar de ondersteuning van het Veldleger met verkenning en waarneming. Het beperkte budget dwong namelijk tot het maken van keuzes en de dreiging van offensieve luchtvloten in buurlanden leek in de jaren twintig nog ver weg, waardoor de luchtverdediging op de achtergrond raakte.

Op 15 september 1920 werd kapitein van de Generale Staf J.J. van Santen voor onbepaalde tijd bij de LVA gedetacheerd en belast met de opleiding van tactische waarnemers.⁶⁶ Overeenkomstig de wens van commandant Hardenberg om het tactische fundament onder het luchtwapen te versterken, groeide deze functie spoedig uit tot die van tactisch leermeester voor al het luchtvaarend personeel. Daarbij kwamen taken als het organiseren van oefeningen van de LVA met andere eenheden van het leger, het bestuderen van vraagstukken op luchtvaartgebied en het samenstellen van een voorschrift voor het gebruik van luchtstrijdkrachten. De uiterst intelligente en gedreven Van Santen volgde niet alleen zelf de waarnemersopleiding, maar hij vond het ook noodzakelijk de opleiding tot vlieger te volgen, die hij op 15 september 1924 als eenenveertigjarige succesvol afrondde met het behalen van het militair vliegbrevet.⁶⁷

In het *Wetenschappelijk Jaarbericht 1920-1921* maakte Hardenberg al gewag van plannen tot uitgifte door het legerbestuur van een 'Ontwerp-Leidraad Tactisch Gebruik Luchtstrijdkrachten' om het gebruik van het luchtwapen bredere bekendheid binnen het leger te geven. Dit was naar zijn oordeel des te noodzakelijker omdat het Nederlandse leger het gebruik van het luchtwapen niet in de praktijk van de oorlog had leren kennen en ook na de demobilisatie nauwelijks oefenervaring met het luchtwapen had kunnen opdoen.⁶⁸ Hardenberg deelde de luchtstrijdkrachten in drie verschillende diensten in, namelijk de verkennings- en waarnemingsdienst, belast met de strategische en tactische verkenning en de vuurleiding van de artillerie; de gevechtsvliegdienst,

belast met de bescherming van de luchtverkenning, de luchtverdediging met jachtvliegtuigen en het ingrijpen in de strijd op de grond met mitrailleurvuur en lichte bommen en de bombardementsvliegdiens, belast met de vernietiging van doelen buiten het bereik van de artillerie.⁶⁹

Bij de totstandkoming van deze 'leidraad' kwam het tot verschil van inzicht tussen de LVA, waar Hardenberg en Van Santen van oordeel waren dat alle drie de diensten van de luchtstrijdkrachten evenveel aandacht verdienden en het legerbestuur, dat vond dat de leidraad zich moest beperken tot de verkenning- en waarnemingsdienst, de taak waarvoor op dat moment daadwerkelijk vliegtuigverbanden in Nederland bestonden.⁷⁰ Als compromis volgde een gedetailleerde uitwerking van de werking van die bestaande dienst en een meer globale beschrijving van de beide andere diensten. In deze vorm verscheen in 1924 het door Van Santen opgestelde *Voorschrift voor het gebruik van Luchtstrijdkrachten* (V. Luchtstr. kr. '25).⁷¹ De uitgifte van dit officiële voorschrift legde de prioritaire rol van het Nederlandse luchtwapen ten dienste van steun aan de grondtroepen met verkenning en waarneming als beleid vast.

Eerder dat jaar had Van Santen – ongetwijfeld als spreekbuis van de Generale Staf – tijdens een lezing voor de Vereeniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap een toelichting gegeven op de luchtvaartproblematiek van een klein land en uitgelegd waarom was gekozen voor deze prioritaire rol. Hij betoogde dat Nederland – althans op de grond – een defensieve politiek voerde, wat overigens offensief optreden in de lucht niet hoefde uit te sluiten. Van Santen beweerde tevens dat het offensief optreden in de lucht zich tegen de zwakkere keerde. Dat was in lijn met zijn eerder in *Het Vliegveld* geformuleerde 'kwadratentheorie', die inhield dat een klein land in verhouding tot een groot land minder vliegtuigen kon voortbrengen, maar zich voor een groter aantal doelen geplaatst zag.⁷² Nederland kon in zijn optiek daarom nooit het zwaartepunt bij de bombardeervliegdiens leggen en ook de luchtverdediging was volgens die theorie ongunstig. Nederland hoefde aan de wapenwedloop in de lucht niet mee te doen, want het zwaartepunt van de landsverdediging lag evenals vroeger bij de grondstrijdkrachten, in het bijzonder bij het Veldleger. Daarmee had de verkenning- en waarnemingsdienst de eerste prioriteit ten dienste van leger en vloot. De jachtvliegtuigen van de gevechtsvliegdiens dienden zich daarbij vooral te richten op de bescherming van de verkenningvliegtuigen.⁷³ LVA-commandant Hardenberg bevestigde in het *Wetenschappelijk Jaarbericht 1925* de concentratie op de verkenningstaak en erkende dat door de legerleiding

“de meeste aandacht [wordt] geschonken aan den luchtverkenning- en waarnemingsdienst, welke, met inbegrip van zijne bescherming, dan ook den hoofdschotel uitmaakt voor het hulpwapen van de Weermacht, hetwelk een Nederlandsche militaire luchtvaartorganisatie slechts kan zijn.”⁷⁴

Op 1 oktober 1925 volgde de overplaatsing van kapitein Van Santen naar de staf van de Vesting Holland in Den Haag. Bij de LVA werd zijn taak als tactisch leermeester overgenomen door eerste-luitenant der Grenadiers J.G.W. Zegers, die zich al snel ontpopte als een origineel denker en scherpzinnig waarnemer van internationale luchtvaartontwikkelingen, die hij met een vlotte pen wist te beschrijven.⁷⁵ Vanaf 1926 nam Zegers⁷⁶ in plaats van Hardenberg de verzorging van de jaarlijkse luchtvaartbijdrage aan het *Wetenschappelijk Jaarbericht* van de Vereeniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap voor zijn rekening en was hij eveneens een trouw bezoeker van de bijeenkomsten van die vereniging, waar hij spoedig als deskundige in luchtvaartzaken werd erkend.

Al in zijn eerste jaarbericht gaf Zegers zijn visitekaartje af en maakte hij melding van de ontwikkelingen in de luchtmachten van grote Europese landen. Hij signaleerde dat zij een belangrijk deel van hun luchtvloten bestemden voor strategische luchtbombardementen op vliegvelden, stations en fabrieken. Hoewel de Nederlandse LVA officieel als hoofdtaak het fungeren als hulpwapen ter ondersteuning van de strijdkrachten op de grond had, kon men volgens Zegers de ogen niet sluiten voor de bombardementsdreiging die zich daardoor ook voor Nederland aftekende. Bij een nieuw Europees conflict zou het in bezit krijgen van bommenwerperbases in Nederland oorzaak kunnen zijn van schending van de neutraliteit of voor aansluiting bij een grote bondgenoot. Ook zou Nederland slachtoffer kunnen worden van bommenwerperaanslagen, waartegen een goede luchtverdediging onontbeerlijk was. Daarnaast zou het bezit van een eigen Nederlandse bombardeervloot kunnen bijdragen tot een 'indirecte luchtverdediging' en zelfs deel kunnen uitmaken van een bondgenootschappelijke bombardeervloot. Kortom, Nederland diende volgens Zegers ook voorbereidingen te treffen voor het luchtbombardement. Dat kon het beste bij nacht gebeuren met de langeafstandsvliegtuigen van de KLM, die na vordering relatief eenvoudig waren om te bouwen tot bommenwerper. De verkeersvliegtuigen maakten in de jaren twintig een grote ontwikkeling door. Zo maakten sterkere motoren en nieuwe vlieginstrumenten het vervoer van zwaardere nuttige ladingen over grote afstanden bij nacht en slecht weer steeds beter mogelijk en dat waren precies de eigenschappen waar het ook bij bommenwerpers om ging. Om te experimenteren en de bemanningen al in vreedstijd te oefenen in het nachtvliegen en navigeren, waren enkele soortgelijke vliegtuigen voor de LVA nodig. Hiervoor kwam er in 1927 een drietal driemotorige Fokker F.VIIa/3m-toestellen in dienst.

Voor het dagbombardement wees Zegers op de Fokker C.Ve-vliegtuigen die minister Lambooy in 1926 had gekocht voor de MLD in de landversie, omdat hij ze als zeeverkenner niet meer noodzakelijk achtte en ze daarom als lichte bommenwerpers wenste in te zetten.⁷⁷ Tot slot waarschuwde Zegers voor het gevaar dat de concentratie van de gehele luchtvloot van de LVA in één organisatie op Soesterberg onder de geschetste luchtdreiging met zich meebracht. Hij bepleitte daarom verspreiding van de luchtvloot en een grotere gelaagdheid van de LVA-organisatie die tot een zelfstandig wapen naast de infanterie, cavalerie en artillerie zou moeten worden verheven.⁷⁸ Het waren anno 1927 profetische woorden en het zou zeker nog tien jaar duren voordat er iets concreets mee werd gedaan.

Vanaf 1930 begon Zegers in het *Wetenschappelijk Jaarbericht* aandacht te vragen voor het gedachtegoed van Douhet over de zelfstandige lucht oorlog, waaraan hij onmiddellijk grote consequenties voor de Nederlandse luchtverdediging verbond:

“Indien het echter juist is, dat de beste luchtverdediging ligt in den luchtaanval of de bedreiging daarmee en indien de doctrine algemeen aanvaard mocht worden, dat de lucht oorlogvoering ‘à outrance’ bij het uitbreken van den oorlog van overheerschenden invloed op den uitslag van de totale oorlogvoering is, dan zal zich dus vroeg of laat de vraag ter beantwoording voordoen of de Nederlandsche luchtvloot in een bondgenootschappelijk conflict al dan niet geheel of grootendeels zal moeten kunnen worden ingezet, in overeenstemming met die beginselen.”⁷⁹

Met het verkondigen van de denkbeelden van Douhet zette Zegers de mogelijkheid van een lucht offensief en de verdediging daartegen op de agenda. Tijdens de Parijse Luchtvaartsalon van december 1930 maakte Zegers nader kennis met de in Frankrijk op basis van de ideeën van Douhet

in ontwikkeling zijnde *croiseurs aériens*. Dat waren de in het vorige hoofdstuk besproken meermotorige BCR-gevechtsvliegtuigen voor de luchtverdediging, zo nodig ook inzetbaar als verkenners of bommenwerpers.⁸⁰ In een voordracht voor de Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap op 16 oktober 1931 lichtte Zegers zijn denkbeelden over de toepassing in Nederland van bommenwerpers als luchtkruisers voor de luchtverdediging verder toe. De bestaande eenpersoonsjagers en de luchtafweer op de grond waren volgens hem niet meer afdoende om een massale aanval van snelle vijandelijke bommenwerpers te weerstaan. Men zou het aantal jagers kunnen uitbreiden maar, zo beweerde Zegers, “Uitbreiding van het aantal jachtvliegtuigen zal de waarde van de luchtverdediging minder verhogen dan vervanging van deze meerdere jachtvliegtuigen door bombardeervliegtuigen. Dan kan de bombardeertaak tevens worden gecombineerd met de strategische verkenningstaak.” Hij achtte het noodzakelijk de bestaande drie (mobilisabele) jachtvliegtuigafdelingen aan te vullen met een strategische vliegtuiggroep van 24 vliegtuigen voor verkenning en dagbombardement. Geheel in lijn met zijn eerder geformuleerde ‘kwadratentheorie’ was majoor Van Santen, Zegers’ voorganger als tactisch leermeester en inmiddels de opvolger van Hardenberg als commandant van de LVA, het in de discussie absoluut niet met Zegers eens om ten koste van jachtvliegtuigen een bombardementsvloot op te tuigen.⁸¹

Dit was het begin van een ernstig verschil van inzicht tussen officieren van het luchtwapen over de inrichting van de Nederlandse luchtverdediging met vliegtuigen dat de LVA jarenlang in zijn greep zou houden. Daarvoor moet eerst wat dieper op de luchtverdedigingsconcepten van Zegers en zijn critici worden ingegaan. Het in 1932 voor het eerst verschenen driemaandelijks tijdschrift *Luchtmacht*, waarvan Zegers de hoofdredactie voerde, bood een goed platform om de voor- en tegenstanders van de uitrusting van de Nederlandse luchtmacht met bommenwerpers aan het woord te laten. Omdat het neutrale Nederland natuurlijk geen agressieve buitenlandse politiek voerde, lag aan de vermeende behoefte aan bommenwerpers een bepaalde redenering – vergelijkbaar met de Franse, eveneens defensieve visie – ten grondslag. Zegers lichtte deze uitvoerig toe in het *Wetenschappelijk Jaarbericht 1933* en hij werkte deze verder uit in *Luchtmacht*. Zijn redenering betrof het in toenemende mate tekortschieten van het zogeheten ‘alarmeringssysteem’ van de luchtverdediging, dat uitging van het opstijgen van eenpersoonsjagers na een alarmering door de luchtwachtdienst. Door de toegenomen vliegsnelheden was de kans op tijdige onderschepping van vijandelijke bommenwerpers zelfs bij een perfect werkend stelsel geringer naarmate hun doelen dichter bij de grens lagen.⁸²

Als alternatief bracht Zegers het ‘bewakingssysteem’ met één- of tweemotorige meerpersoonsgevechtsvliegtuigen met een lange vliegduur naar voren, waarin hij meerdere voordelen zag. Doordat een deel van de bewakende luchtvloot bij dreigend gevaar al in de lucht patrouilleerde, kon een aanvaller nog vóór aanvang van het bombardement worden bestreden. Voor het bewakingssysteem konden vliegtuigen worden gebruikt waarvan het stijvermogen was opgeofferd ten gunste van een grotere vliegsnelheid. Dat maakte zwaardere vliegtuigen mogelijk en het meevoeren van meer brandstof en bewapening. De twee- of meerpersoonsvliegtuigen die voor het bewakingssysteem geschikt waren, konden – indien nodig – het gevecht afbreken. Ten slotte noemde Zegers nog een belangrijk voordeel van dergelijke vliegtuigen in de Nederlandse context: “...ze zijn tevens voor andere doeleinden (verkenning, bombardement) in te richten en kunnen dus, na veroudering als jager, nog geruime tijd in andere vliegtuigafdelingen dienst doen.”⁸³ Met dit concept had Zegers de Nederlandse variant gedefinieerd van het Franse BCR-vliegtuig, de *croiseur aérien*, in het Nederlands ‘luchtkruiser’ genoemd.

In *Luchtmacht* kwamen overigens ook de tegenstanders van dit luchtverdedigingsconcept van Zegers aan het woord. Zo betoogde één van de meest ervaren jachtvliegers, reserveluitenant jhr. G. Sandberg, dat alleen eenpersoonsjagers het snelheidsoverschot van 50 kilometer per uur konden ontwikkelen dat nodig was om vijandelijke bommenwerpers te kunnen onderscheppen. Daarom moest volgens hem aan het alarmeringssysteem worden vastgehouden.⁸⁴ Nadat Sandberg in 1935 bij een vliegongeval was omgekomen, zette zijn collega-jachtvlieger jhr. mr. R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland de strijd voort tegen de opvatting dat de luchtkruiser het jachtvliegtuig zou verdringen.⁸⁵ Ook uit de hoek van de luchtdoelartillerie kwam kritiek. Majoor der Luchtdoelartillerie A.J. Maas, militair deskundige op het gebied van de grondgebonden luchtverdediging, roerde zich met een artikel in *Luchtmacht* in deze discussie en beschouwde in zijn algemeenheid de volgende gevarieerde samenstelling noodzakelijk voor een goede luchtverdediging: een offensieve luchtbombardeervliegdiens voor de aanval tegen de vijandelijke vliegdiens op de grond; een krachtige defensieve jachtvliegdiens voor de bestrijding van de vijandelijke vliegdiens in de lucht; krachtige actieve verdedigingsmiddelen op de grond voor plaatselijke verdediging van militaire, militair-politieke, industriële en economische sleutelobjecten; een volledige, civiele luchtbeschermingsdiens en juridische beveiligingsmiddelen in de vorm van luchtoorlogsrecht of bijzondere conventies tot verbod of beperking van het luchtbombardement. Maar Maas constateerde in hetzelfde artikel dat

“voor kleine Staten als Nederland het zwaartepunt der luchtverdediging in beginsel zal moeten worden gelegd bij de wapens en middelen van den rechtstreekschen afweer en dat beschikbaarstelling en ontwikkeling dezer middelen niet opgeofferd of geremd dienen te worden door een onevenwichtige uitbouw van den bombardeervliegdiens...”⁸⁶

In 1934 werd de rol van het luchtwapen ter verkrijging van het luchtoverwicht ook in de officiële dienstvoorschriften voorzichtig opgewaardeerd. Dat jaar verscheen de *Handleiding voor het gevecht der groote eenheden (gevechtshandleiding) deel I*,⁸⁷ waarin het optreden der verbonden wapens en de hogere bevelvoering centraal stonden. Ten opzichte van eerdere handleidingen uit de jaren twintig was de passage over de ‘gevechtsvliegdiens’ ingrijpend gewijzigd en vermeldde nu als taak:

- a. het verschaffen van de noodige veiligheid aan de vliegtuigen van den luchtverkenning- en waarnemingsdiens en van den bombardeervliegdiens, teneinde dezen het uitvoeren van hun taak mogelijk te maken;
- b. het vrijwaren van bepaalde plaatsen of landsgedeelten tegen vijandelijke luchtverkenningen en luchtbombardementen;
- c. bij uitzondering het ingrijpen in het gevecht op den grond.”⁸⁸

Het doel van de onder a. genoemde taak kon op tweeërlei wijze worden bereikt: hetzij door gezamenlijk optreden tegen de vijandelijke luchtstrijdkrachten ter verkrijging van een tijdelijk en plaatselijk luchtoverwicht, of door het afzonderlijk begeleiden (escorteren) van de verkenningsvliegtuigen. Voor de strijd om het luchtoverwicht en voor de onder b. genoemde taak waren primair jachtvliegtuigen aangewezen. Van een luchtkruiser was in dit voorschrift uit 1934 dus nog geen sprake.⁸⁹

Opvallend is ook de grote terughoudendheid waarmee de onder c. genoemde taak werd uitgewerkt. Deze taak, die na de Eerste Wereldoorlog werd aangeduid als ‘infanterievliegen’ en tijdens en na de Tweede Wereldoorlog onder de aanduiding *close air support* een grote vlucht zou nemen, omschreef de gevechtshandleiding als

“Het ingrijpen van den gevechtsvliegdiens (jachtvliegtuigafdeelingen en beschermingsvliegtuigafdeelingen) in het gevecht op den grond mag slechts bij bepaalde noodzakelijkheid worden bevolen, zulks met het oog op het gevaar, dat de vliegtuigen loopen om te worden afgeschoten, en in verband met de betrekkelijk geringe resultaten, welke met mitrailleurvuur uit vliegtuigen en door het afwerpen van bommen op verspreide doelen kunnen worden verkregen. Het inzetten van den gevechtsvliegdiens is gewettigd, wanneer slechts daardoor de strijd tot een goed einde kan worden gebracht of wanneer zich gevechtssomstandigheden voordoen, waarin de vijand zeer loonnende doelen biedt en het noodzakelijk wordt geacht, dat ook de vliegdiens het zijne bijdraagt om hem ernstige verliezen toe te brengen (bijvoorbeeld tijdens een vijandelijken rivierovergang, bij een vijandelijken terugtocht, enzovoorts).”⁹⁰

Deze grote terughoudendheid, ondanks de Britse en Duitse successen met deze vorm van steun aan de grondtroepen aan het westelijk front tijdens het laatste oorlogsjaar 1918, werd door het gevaar van grote verliezen evenzeer bij andere luchtmachten gevoeld.⁹¹ Nadat de LVA in augustus 1921 realistische oefeningen in het infanterievliegen met de IV^e divisie had gehouden, constateerde commandant Hardenberg dat “herhaling van deze nabootsing der werkelijkheid, met het oog op de groote gevaren voor personeel en materieel, die kunnen optreden bij een eventueel motordefect, geen aanbeveling” verdiende.⁹² In plaats van directe luchtsteun aan de grondtroepen liet de nieuwe handleiding derhalve een verschuiving zien naar het verlenen van indirecte steun aan het Veldleger door middel van het luchtoverwicht. Dezelfde trend was waar te nemen in de buurlanden van Nederland.

Door toedoen van Zegers en enkele voorstanders van bommenwerpers uit Nederlands-Indië was het blad *Luchtmacht* vooral een propagandamedium voor de zelfstandige lucht oorlog ‘à la Douhet’ en de luchtverdediging met luchtkruisers. Zegers liet zich daarbij vooral inspireren door de Franse vakliteratuur. Tussen 1932 en 1940 besprak Zegers in het blad niet minder dan 274 artikelen uit de buitenlandse vakpers, waarvan 43 procent uit Frankrijk, 33 procent uit Groot-Brittannië en 20 procent uit Duitsland. Eén van zijn eerste besprekingen betrof de Franse vertaling van Douhets boek *La Guerre de l’Air*, die in een aantal nummers van het Franse blad *Les Ailes* verscheen.⁹³ Niet alleen *Luchtmacht*, maar ook de *Militaire Spectator* besteedde de nodige aandacht aan de theorieën van Douhet en de oppositie daartegen, vooral waar het ging om de rol van luchtstrijdkrachten ter ondersteuning van leger en vloot.⁹⁴

Uiteindelijk had alle publiciteit en de openbare discussie over de rol van de luchtkruiser in de luchtverdediging in 1934 ook de aandacht van de legerleiding getrokken. Bij de aanbidding van de begrotingsvoorstellen voor de militaire luchtvaart voor 1935 aan de minister van Defensie sloot de chef van de Generale Staf, luitenant-generaal H.A. Seyffardt, zich – voor het eerst – aan bij de opvatting van de commandant LVA P.W. Best over de nadelen van het eenpersoonsjachtvliegtuig dat

“...de beteekenis van dit vliegtuig afneemt naarmate de snelheid van de bombardeer- e.a. vliegtuigen vermeerderd. Aangezien laatstbedoelde snelheden steeds meer die van den modernen jager (als de D.XVII) naderen, wijzen nu reeds vele teekenen erop, dat binnen afzienbaren tijd deze jager vermoedelijk niet meer tegen zijn oorspronkelijke taak zal zijn opgewassen. Bovendien is het éénpersoonsjachtvliegtuig snel verouderd en kan dan feitelijk niet meer voor andere doeleinden (verkennen, bombardeeren, lessen) worden gebruikt. Uiteraard zou van dit toestel nog wel een nuttig gebruik kunnen worden gemaakt aan het gevechtsfront, doch in onze verhoudingen mogen voor dit doel in beginsel geen toestellen worden uitgetrokken.”

De indeling van snelle en krachtig bewapende meerpersoonsvliegtuigen bij de jachtvliegtuigafdelingen zou, zo adviseerden beide militaire autoriteiten aan de minister van Defensie, de gevechtsvaardigheid aanmerkelijk verbeteren. Aanschaf daarvan verdiende volgens hen aanbeveling, temeer omdat “bedoeld vliegtuig tevens geschikt is, om – indien de gevechtsomstandigheden in de lucht zulks veroorloven – te worden bestemd voor het verrichten van zelfstandige, strategische verkenningsvluchten. Later zou het, als verouderd gevechtsvliegtuig, nog zeer goed bruikbaar zijn als bombardeervliegtuig.”⁹⁵ Hier domineerde de keuze voor een vliegtuigtype dat langer voor verschillende doeleinden te gebruiken was dan een snel verouderde eenpersoonsjager, boven de keuze voor een bepaald luchtverdedigingsconcept.

Samenvattend gold het luchtwapen in Nederland tot 1935 in het professionele denken als ondergeschikt aan de grondstrijdkrachten en met verkenning en waarneming dienstbaar ten behoeve daarvan, als aanvulling op of als substituut voor de traditionele rol van de cavalerie. De aan het einde van de Eerste Wereldoorlog nog vanuit Soesterberg benadrukte noodzaak voor een sterke luchtverdediging met jachtvliegtuigen verdween in de jaren twintig al spoedig onder druk van bezuinigingen en bij gebrek aan een concrete bedreiging naar de achtergrond, om pas rond 1934 weer te worden opgewaarderd na het mislukken van het ontwapeningsoverleg en de zich in Europa ontwikkelende angst voor de luchtoorlog. De door de theorieën van Douhet en de Franse interpretatie daarvan geïnspireerde alternatieve ideeën van met name Zegers over luchtverdediging met luchtkruisers werden intensief bediscussieerd, maar hadden in 1935 nog geen officiële erkenning gekregen.

Politieke opvattingen over het luchtwapen 1920-1935

De Handelingen van de Eerste en de Tweede Kamer in de periode 1920-1935 bevatten nauwelijks duidelijke opvattingen over de rol van het luchtwapen in het Nederlandse leger. Anders dan na de Tweede Wereldoorlog legde de regering het over een langere periode te voeren defensiebeleid destijds niet in Defensienota's aan de volksvertegenwoordiging voor, maar voltrok het debat tussen minister en Kamer zich uitsluitend aan de hand van de jaarlijkse begrotingen. Zelfs de memories van toelichting op de begrotingen vertonen weinig beleidsmatige verduidelijking. De belangrijkste gedachteswisseling over de rol van het luchtwapen in het leger vond plaats via het voorlopig verslag van een commissie van rapporteurs uit de Kamer en de reactie daarop van de minister in zijn memorie van antwoord, gevolgd door de mondelinge behandeling van de begroting in de Tweede Kamer en soms ook wel in de Eerste Kamer. Het in stand houden van

een luchtwapen als onderdeel van het Nederlandse leger was voor de Kamermeerderheid geen punt van discussie, gelet op de indrukwekkende rol die het vliegtuig in de Eerste Wereldoorlog had gespeeld. Eind 1919, bij de behandeling van de oorlogsbegroting voor 1920, stelde het VDB-Kamerlid H.P. Marchant met steun van het SDAP-lid K. ter Laan een drastische korting op het luchtvaartbudget voor. Minister Alting von Geusau wees dat echter van de hand:

“Als men nu eenmaal meent – op dat standpunt sta ik en, naar ik meen, de meerderheid van de Kamer – dat er een weermacht moet zijn, dan gaat het in den tegenwoordigen tijd niet aan die weermacht te ontbloten van een van de voornamste oorlogsmiddelen, welke in den afgelopen oorlog van uitnemende beteekenis zijn gebleken. (...) Elk veldleger echter, dat optreedt, heeft een vliegdiensd nodig voor verkenningen en voor waarnemingen, en vooral voor de regeling van het vuur der artillerie en voor het tegengaan van verkenningen der tegenpartij. In den afgelopen oorlog is dan ook de vliegdiensd van buitengewoon groote beteekenis geweest voor bedoelde handelingen niet alleen, maar ook voor het verheffen van het moreel van den soldaat, zoodat ik mij niet kan voorstellen dat men op het oogenblik een leger ten strijde zou kunnen sturen met de wetenschap erbij: wij bezitten niet een militair vliegdiensd en hebben geen waarnemers en verkenners en kunnen niet ons artillerievuur regelen zooals de tegenpartij. Daarom is het een punt, dat mij zeer bijzonder aan het hart gaat. Ik wil wel deze verklaring afleggen, dat indien men het mij onmogelijk maakt op bescheiden schaal den vliegdiensd in het leger te blijven inrichten, ik dat een zeer bijzondere benadeeling zou achten van de weerkracht van het geheele Nederlandsche leger en daarom verzoek ik de Kamer met den meesten aandrang om deze gelden niet te schrappen.”⁹⁶

Opvallend is dat de minister, naast de noodzaak het leger te voorzien van een verkenning- en waarnemingsmiddel dat in de oorlog waardevol was gebleken, opnieuw het morele aspect noemde. Het in militaire kringen benadrukte functioneren van het luchtwapen in het kader van de luchtverdediging kwam in de politieke discussie begin jaren twintig nauwelijks aan de orde, omdat een duidelijke dreiging ontbrak. In die jaren draaide het parlementaire debat over de militaire luchtvaart vrijwel uitsluitend rond de bezuinigingen, de aanschaf van vliegtuigen en personeelsaangelegenheden. Als rode draad door de debatten tussen minister en Kamer in de jaren twintig en begin dertig liep de zorg over de kosten van het luchtwapen. Onbekend als zij waren met de karakteristieken van het luchtwapen, hikten de Kamerleden aan tegen de noodzaak om de kostbare vliegtuigen regelmatig te vervangen als gevolg van de snel voortschrijdende technologie. Minister van Oorlog Van Dijk had in 1922 de grootste moeite om begrip in de Kamer te kweken voor het gegeven dat een vliegtuig bij normaal gebruik een operationele levensduur van slechts vier jaar had.⁹⁷ Dat was van een totaal andere orde dan de levensduur van vele tientallen jaren voor schepen en geschut, waaraan de politici gewend waren. In lijn met de stringente budgettering van het leger bepaalde minister Van Dijk het aandeel van de LVA daarin op tweeënhalf procent van het legerbudget.⁹⁸

Een fundamentele gedachteswisseling over de rol van het luchtwapen bij de handhaving van de neutraliteit vond in het politieke debat slechts sporadisch plaats. In één van de zeldzame inhoudelijke gedachteswisselingen in 1926 pleitte het liberale Kamerlid A.G.Æ. ridder van Rappard – met steun van oud-minister Van Dijk – naar aanleiding van een forse reductie van het aanschafbudget voor vliegtuigen voor versterking van het luchtwapen met het volgende argument:

“Een goed uitgeruste vliegdiens, broodnoodig voor het verrichten van verkenningen, het verstoren van den opmarsch der strijdkrachten, is het wapen der toekomst, en daarom is het een gebiedende eisch, dat desnoods een onevenredig groot deel der defensie-uitgaven voor luchtverdedigingsdoeleinden wordt besteed.”⁹⁹

Namens de regering gaf minister Lambooy echter aan hierin geen aanleiding te zien om de plannen aan te passen.¹⁰⁰

Naar aanleiding van Britse luchtmanoeuvres in 1929 sprak de Eerste Kamer voor het eerst haar zorg uit over de onverdedigbaarheid van de bevolkingscentra tegen luchtaanvallen. Naast VDB-senator professor Van Embden, die al jaren op dat thema hamerde om voor ontwapening te pleiten, vroegen ook andere senatoren of de regering overwoog in plaats van afweermiddelen te dreigen met represailles of preventieve aanvallen, zoals de Britse pers als beste methode verkondigde.¹⁰¹ Minister Lambooy betoogde hierop dat met een goed georganiseerde luchtverdediging wel degelijk een behoorlijke beveiliging mogelijk was. Hij verwierp de in het buitenland aangehangen opvatting dat de tegenaanval de beste verdediging was, wat voor een klein land zonder offensieve luchtvloot geen optie was. Hij wees erop dat de Nederlandse luchtvaartdiensten waren georganiseerd als hulpdiensten van leger en vloot en geenszins als “onafhankelijke luchtvloot” konden fungeren:

“Een dreigen met represailles en het doen van preventieve aanvallen op vijandelijke vliegvelden e.d. zullen alleen dan effect hebben, indien over een zeer krachtige offensieve luchtvloot met sterke bombardementsvliegtuigafdelingen – georganiseerd als z.g. “onafhankelijke luchtvloot” – kan worden beschikt. Dat de actie van een dergelijke luchtmacht indirect aan de beveiliging van het land ten goede kan komen, zal duidelijk zijn. Echter dient te worden opgemerkt, dat met die indirecte beveiliging nimmer zal kunnen worden volstaan, zelfs niet in het land met de sterkste offensieve luchtmacht ter wereld, omdat het steeds een open vraag zal blijven of men in geval van oorlog niet een nog veel sterkere combinatie tegenover zich zal vinden. Het zou van slecht beleid getuigen, indien alleen op de preventieve werking van een offensieve luchtmacht zou worden vertrouwd.”¹⁰²

Vanaf dat moment concentreerde de parlementaire discussie zich in eerste instantie op het vraagstuk van de luchtbescherming, een teken dat de internationaal toenemende angst voor een allesvernietigende luchtoorlog ook tot Nederland doordrong. Lambooy's opvolger dr. L.N. Deckers gaf in 1931 een uitvoerig overzicht van de maatregelen die de regering had getroffen om de uitwerking van luchtaanvallen tegen de burgerbevolking te beperken. Naast haar verantwoordelijkheid voor een ‘krachtige luchtverdediging’ had Defensie in nauwe samenwerking met het ministerie van Binnenlandse Zaken een ‘Leidraad luchtbeschermingsdienst’ opgesteld waarmee gemeentebesturen zo'n dienst lokaal konden voorbereiden.¹⁰³ Dat de luchtdreiging inmiddels brede lagen van de bevolking bezighield, bleek uit de oprichting op 12 mei 1933 van de Studievereniging voor den Luchtbeschermingsdienst. Deze door de Dordrechtse burgemeester P.L. de Gaay Fortman voorgezeten vereniging organiseerde lezingen en congressen om de bevolking en het openbaar bestuur te interesseren voor preventieve maatregelen tegen de gevolgen van luchtaanvallen. De Luchtbeschermingswet van 15 augustus 1935¹⁰⁴ koppelde de actieve (militaire) luchtverdediging en de passieve luchtbescherming van elkaar los. Daarmee kwam de

verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de burgerbevolking met ingang van 1936 te liggen bij het ministerie van Binnenlandse Zaken (Rijksinspectie voor de Bescherming van de Burgerbevolking tegen Luchtaanvallen).¹⁰⁵ Omdat de luchtbescherming buiten dit onderzoek van het luchtwapen valt, wordt hierop niet verder ingegaan.

Ondertussen maakten de volksvertegenwoordigers in de Legercommissie¹⁰⁶ zich zorgen over de landsverdediging onder de toenemende bezuinigingen die het gevolg waren van de economische crisis. De regering had in 1931 onder leiding van oud-minister van Koloniën C.J.I.M. Welter een staatscommissie tot verlaging van de rijksuitgaven ingesteld en in 1933 opnieuw een commissie onder leiding van staatsraad A.W.F. Idenburg aan het werk gezet om op de defensieuitgaven te bezuinigen. Op 11 november 1933 sprak de bezorgde Legercommissie met de chef van de Generale Staf, generaal Seyffardt, over maatregelen tegen strategische overvallen. Gevraagd werd naar de waarde van de weermacht met het oog op de luchtoorlog, ervan uitgaande dat bij het uitbreken van een oorlog terstond een sterke vijandelijke luchtmacht zou optreden. De generaal trachtte de parlementariërs gerust te stellen en erop te wijzen dat Nederland in voorkomend geval op bondgenoten kon vertrouwen. Hij zei:

“Nederland moge over een kleine luchtmacht beschikken, maar wat wij hebben is voortreffelijk, en hoeft wat de hoedanigheid betreft voor geen enkel land onder te doen. Het spreekt vanzelf dat wij gaarne meer zouden hebben. Doch wij zullen nooit alleen staan; versterking op de grond is moeilijk, maar versterking van de luchtmacht kost enkele uren. Daartegen bestaat uit tactisch oogpunt geen bezwaar.”¹⁰⁷

Dit was wel een zeer optimistische voorstelling van de staat waarin het Nederlandse luchtwapen zich bevond en de snelheid waarmee bondgenoten hulp konden bieden. Ook bestonden geen richtlijnen voor de LVA hoe met eventuele bondgenoten samen te werken. Bij deze gedachteswisseling met de Legercommissie moet worden bedacht dat de Tweede Kamer niet in detail over de kwalitatieve en kwantitatieve sterkte van de LVA werd geïnformeerd. Dat de legerleiding deze kans niet kon of wilde aangrijpen om via de Legercommissie politieke druk uit te oefenen ter verbetering van het luchtwapen is slechts te verklaren uit een rigide zuinigheidsdenken.

Op 28 maart 1934 uitte de Legercommissie tegenover koningin Wilhelmina haar grote zorg over de op basis van haar onderzoek geconstateerde leemten in de organisatie en uitrusting van het leger. Eén van de zeven punten die de commissie daarbij onder de aandacht bracht was dat de luchtverdediging naar haar oordeel onvoldoende was voorbereid.¹⁰⁸ Ondanks de sussende woorden van generaal Seyffardt groeide in politieke kringen het besef dat er grote spanning bestond tussen de noodzaak om voor een goede (lucht)verdediging te zorgen en het daarvoor beschikbare budget. Terwijl in de jaren twintig het gevaar van een nieuwe oorlog nog ver weg was, begon na het mislukken van de Ontwapeningsconferentie en de opkomst van bommenwerperboten in de grote buurlanden ook in de Nederlandse politiek onrust te ontstaan over de verdedigbaarheid van het land tegen luchtaanvallen.

Terwijl Nederland begin jaren dertig steeds dieper wegzakte in de economische wereldcrisis, wist de Nederlandse burgerluchtvaart in positieve zin veelvuldig de aandacht op zich te vestigen, wat onder de bevolking grote geestdrift teweegbracht. De regelmatige luchtverbinding tussen Amsterdam en Batavia, die de KLM sinds 1930 onderhield, de snelle postvlucht van de ‘Pelikaan’ eind 1933 en de successen van de ‘Uiver’ in de luchtrace Londen-Melbourne in

1934, versterkten het beeld dat de luchtvaart in twee decennia een enorme ontwikkeling had doorgemaakt.¹⁰⁹

De technologische ontwikkeling gold ook voor de militaire luchtvaart, maar het luchtwapen kon nauwelijks profiteren van het enthousiasme van het grote publiek. De sterke bezuinigingen op de overheidsuitgaven werkten door in het defensiebudget en resulteerden daarmee ook in dalende uitgaven voor het luchtwapen. Eind 1934 verwees het RKSP-lid Th.F.M. Schaepman in het Tweede Kamerdebat over de defensiebegroting-1935 naar de verrichtingen in de burgerluchtvaart en vroeg daarbij aandacht voor de problematiek van het luchtwapen van het leger. Hij zag een sterke luchtverdediging, bij voorkeur in Nederland en Nederlands-Indië als één geheel georganiseerd, als een van de belangrijkste voorwaarden voor de handhaving van de neutraliteit.¹¹⁰ Schaepmans pleidooi voor versterking van de rol van de luchtstrijdkrachten bij de verdediging van Nederland ontlokte bij minister Deckers een nogal terughoudende reactie:

“Hoezeer ik ook van de belangrijkheid van het luchtwapen overtuigd ben, ik moet er dus voor waarschuwen aan dit wapen een allesoverheersende betekenis toe te kennen, zooals dat tegenwoordig telkens weer in sommige bladen gebeurt. Ik begrijp dat ook wel. Het vliegtuig spreekt sterk tot de volksverbeelding, het is ook een pracht van een vervoermiddel en er is in de toekomst nog veel meer mede te bereiken dan wij er tot nu toe mede bereikt hebben, maar dit wil nog niet zeggen, dat men aan het vliegtuig een alles overheersende betekenis moet toekennen voor de verdediging van ons land. Dat is in strijd met alles wat iedere militaire deskundige u ernstig kan uitleggen en ik moet ook de geachte afgevaardigde ernstig waarschuwen tegen de meening, dat wanneer wij maar veel vliegtuigen hebben, wij voor de defensie verder niets behoeven te doen.”¹¹¹

Visie op de rol van het luchtwapen anno 1935

In de eerste vijftien jaar van het Interbellum worstelde het neutrale Nederland met zijn defensie. In plaats van ontwapening of een symbolische verdediging in combinatie met te hulp schietende bondgenoten, koos de regering er met steun van de volksvertegenwoordiging voor de strategie van gewapende neutraliteitshandhaving voort te zetten. Evenals voorheen speelde een groot Veldleger daarbij de hoofdrol, maar het bleek moeilijk de verworvenheden uit de Eerste Wereldoorlog in dit concept in te passen. Het volgen van de nieuwe vormen van oorlogvoering die de grote mogendheden hadden geïntroduceerd, met het luchtwapen en de mechanisatie als belangrijkste uitingen, stond op gespannen voet met de bezuinigingen op de overheidsuitgaven.¹¹² Als gevolg van de hierdoor noodzakelijke keuzes kreeg het luchtwapen, dat uit een oogpunt van het moreel van de eigen troepen noodzakelijk werd geacht, een beperkte taak ten dienste van het Veldleger. Tot rond 1930 werd aan de luchtverdediging, mede als gevolg van de geringe dreiging, zowel in militaire kring als in de politiek weinig aandacht besteed.

Aan het begin van de jaren dertig was de vliegtuigtechnologie zover voortgeschreden en hadden internationale theoretici zozeer gepleit voor een offensief optredend luchtwapen, dat de publieke opinie in Nederland oog kreeg voor de realiteit van een luchtoffensief als opening van een nieuwe oorlog.¹¹³ Zeker toen de Volkenbond in 1933 niet in staat bleek tot ontwapeningsmaatregelen ter beteugeling van offensieve luchtstrijdkrachten en Adolf Hitler de Duitse uit-

trekking uit de bond aankondigde, werd dat gevaar ook in Nederland realistischer. Tegelijkertijd noopte de economische crisis de Nederlandse regering tot het verder aanhalen van de broekriem, ook op defensiegebied, zoals blijkt uit de instelling van de bezuinigingscommissies-Welter en -Idenburg. Zowel professionele militaire kringen als de politiek moesten het luchtverdedigingsprobleem onder ogen zien.

De grotere aandacht voor de luchtverdediging had binnen de legerleiding het effect dat het bevechten van het beperkt luchtoverwicht ter bescherming van het optreden van het Veldleger en vitale delen van het land in de gevechtshandleiding van 1934 als een prominentere taak voor de gevechtsvliegdiens van het luchtwapen werd vastgelegd. Over de beste manier om deze taak in te vullen ontstond vanaf 1930 onenigheid tussen de deskundige officieren binnen het luchtwapen. Zegers pleitte op basis van bestudering van buitenlandse theorieën en concrete vliegtuigontwikkelingen jarenlang voor een 'bewakingssysteem' met luchtkruisers, terwijl Van Santen als spreekbuis optrad van diegenen die daarin niets zagen en vasthielden aan het gangbare 'alarmeringssysteem' met eenpersoonsjachtvliegtuigen. Tegen 1934 leek Zegers ook de LVA-commandant en de chef van de Generale Staf te hebben overtuigd, zoals bleek uit de aanbeveling aan minister Deckers om de aanschaf van zwaarbewapende meermotorige gevechtsvliegtuigen als alternatief voor éénmotorige jachtvliegtuigen te overwegen. Door de bezuinigingen was daarvoor echter geen geld in de begroting, dat al opging aan de lopende bestellingen voor verkenning- en lesvliegtuigen. De minister moest in de Tweede Kamer erkennen dat versterking van het luchtwapen weliswaar noodzakelijk, maar onder de omstandigheden niet mogelijk was.¹¹⁴

In het politieke debat groeide in de jaren dertig onder de parlementariërs de angst voor luchtbombardementen op grote steden in het geval van een nieuwe Europese oorlog. Daarbij ging hun belangstelling in de eerste plaats uit naar de maatregelen die de regering nam op het gebied van de luchtbescherming, ofwel de passieve luchtverdediging.¹¹⁵ Volgens minister Deckers behoorden deze maatregelen tot de verantwoordelijkheid van de burgemeesters, waarbij de regering volstond met het scheppen van een wettelijke basis voor de luchtbeschermingsdienst en het verstrekken van een leidraad voor informatie van de gemeentebesturen om deze in staat te stellen de nodige voorbereidingen te treffen.¹¹⁶ Voor een urgente versterking van de actieve luchtverdediging bleek bij de regering tot 1935 geen draagvlak te bestaan.

Het luchtwapen krijgt vanaf 1935 een hoofdrol bij de neutraliteitshandhaving

Het jaar 1935 is om een aantal redenen als een keerpunt in het Nederlandse defensiebeleid en in het denken over het luchtwapen aan te merken. Sinds Hitler in Duitsland aan de macht was, had hij het land teruggetrokken uit de Volkenbond en de Duitse herbewapening in gang gezet. De opbouw van de *Luftwaffe* vorderde gestaag, eerst in het geheim, maar nadat Göring het bestaan ervan in maart 1935 bekend had gemaakt, voor iedereen zichtbaar. Groot-Brittannië en Frankrijk waren intussen begonnen hun luchtmacht uit te breiden en ondernamen diplomatieke stappen om de luchtdreiging te beteugelen. Toen de Britse vice-premier Baldwin in juli 1934 de uitbreiding van de RAF in het Lagerhuis toelichtte, had hij gezegd: "Let us never forget this: since the day of the air the old frontiers are gone. When you think of the defence of England you no longer think of the chalk cliffs of Dover; you think of the Rhine. That is where the frontier lies."¹¹⁷ Die uitspraak zorgde ook in Nederland voor enige opschudding in militaire kringen, ook al consta-

teerde de Nederlandse gezant in Londen na een gesprek met Baldwin dat deze zeker niet bedoeld had op een militaire samenwerking met Nederland.¹¹⁸ De nieuwe chef van de Generale Staf, generaal-majoor I.H. Reijnders, lichtte de risico's van een Duits of Brits bezit van vliegbases in Nederland aan minister Deckers toe in een uitvoerige nota, waarin hij de kans op een Duitse schending van het hele Nederlandse gebied als flankbeveiliging tegen Britse luchtaanvallen aanmerkelijk groter achtte dan een soortgelijke Britse actie. Een Nederlandse deelname aan het luchtpact achtte hij niet raadzaam.¹¹⁹ Hij reageerde daarmee op de Brits-Franse verklaring van Londen van 3 februari 1935, waarin beide landen opnieuw een West-Europees luchtpact in aanvulling op het verdrag van Locarno aan Duitsland hadden voorgesteld, waarbij de verdragspartijen "...would undertake immediately to give assistance of their air forces to whichever of them might be the victim of unproved aerial aggression by one of the contracting parties."¹²⁰ Uiteindelijk kwam er van de gehoopte wapenbeheersing door middel van zo'n luchtpact met Duitsland niets terecht.

De omslag naar versterking van de defensie

Al eerder had generaal Reijnders bij minister Deckers aangedrongen op maatregelen ter versterking van de Nederlandse defensie. Na de dood van de Duitse rijkspresident Paul von Hindenburg in augustus 1934 had Hitler alle macht, waaronder nu ook die van staatshoofd, en het oppergezag van de strijdkrachten naar zich toe getrokken. De ongerustheid onder de Nederlandse officieren voor een 'strategische overval', het openen van vijandelijkheden met troepen op vredessterkte zonder mobilisatie en concentratie,¹²¹ stak de kop weer op. Dat kwam onder meer naar voren toen de directeur van de Hogere Krijgsschool aan Reijnders verslag uitbracht over de gehouden winteroefening 1934-35. Deze strategische oefening op de kaart ging uit van de veronderstelling dat Nederland door een gering aantal Duitse troepen werd overvallen en kolonel jhr. J.Th. Altling von Geusau trok de onrustbarende conclusie

"...dat ons land in het huidig tijdsgewricht onvoldoende beveiligd geacht wordt tegen strategische overvallingen, zoowel tegen overvallingen met een beperkt doel, d.w.z. slechts strekkende tot verstoring van onze mobilisatie als tegen overvallingen van veel verdere strekking, d.w.z. de zoodanige die beoogen Nederland feitelijk reeds voor het begin van een oorlog binnen te vallen met het doel in dien oorlog te beschikken over het Nederlandsche territoir met zijn militaire en economische hulpmiddelen, zijn havens, zijn vliegvelden en vooral zijn doormarschgebied."¹²²

Reijnders maakte van deze conclusie over de kwetsbaarheid van Nederland gebruik in een lange nota, die hij in februari 1935 op verzoek van minister Deckers¹²³ had opgesteld ter verbetering van de vele tekortkomingen in de landsverdediging die hij sinds zijn aantreden als chef van de Generale Staf op 1 mei 1934 had aangetroffen. In de nota pleitte Reijnders in het bijzonder voor uitbreiding van het contingent dienstplichtigen, verhoging van de geoefendheid en verbetering van de materiële uitrusting van het leger, met name infanteriegeschut, luchtdoelgeschut en vliegtuigen.¹²⁴ Speciaal wees hij de bewindsman op het luchtgevaar, waarbij hij er niet aan twijfelde dat een Duitse overval gepaard zou gaan met bombardementen op Nederlandse vliegvelden en verkeersknooppunten, regeringsgebouwen en commandocentra.¹²⁵ Hoewel minister

Deckers dus goed geïnformeerd was over de zwakke toestand van de Nederlandse krijgsmacht, nam hij geen drastische maatregelen meer voordat hij in de nasleep van de kabinetscrisis van juli 1935 naar het ministerie van Landbouw verhuisde.

In het derde kabinet-Colijn had de minister-president niet alleen de portefeuille van Koloniën, maar was hij vanaf 2 september 1935 gedurende twee jaar ook minister van Defensie ad interim. Het optreden van de krachtdadige Colijn betekende niet alleen een omslag in het Nederlandse defensiebeleid, maar leidde ook tot een grotere samenloop in de opvattingen over de verdediging van het moederland en van Nederlands-Indië. In de troonrede van 17 september 1935 had koningin Wilhelmina al voorstellen “tot het treffen van eenige bijzondere voorzieningen inzake de middelen ter verdediging van het Koninkrijk” aangekondigd.¹²⁶

Op 25 november ontvouwde minister Colijn in de memorie van antwoord van de defensiebegroting 1936 zijn visie op het te voeren defensiebeleid, waarin hij benadrukte dat eigen kracht belangrijker zou moeten zijn dan het vertrouwen op bondgenoten:

“De doelstelling van de Nederlandsche weermacht, zoo hier te lande als in Nederlandsch-Indië, kan kortweg aldus worden aangeduid, dat die weermacht dient om, naast handhaving van orde en rust, de naleving der verplichtingen, die op het Koninkrijk als lid der volkerengemeenschap rusten, te verzekeren. Deze doelstelling brengt mee, dat de weermacht van zoodanige sterkte en uitrusting zij, dat zij voldoende ontzag inboezemt om een vreemde mogendheid te weerhouden lichtvaardig tot schending onzer neutraliteit over te gaan en dat zij in staat zij de schending dier neutraliteit – indien zij onverhoopt mocht intreden – met kracht te wederstaan. Hierin ligt opgesloten, dat ook tegen hen die een aanslag op onze onafhankelijkheid mochten ondernemen, krachtige weerstand geboden moet kunnen worden. De gebeurtenissen van de laatste maanden hebben duidelijk aangetoond, dat, hoezeer eenerzijds de beteekenis der ‘collectieve veiligheid’, in het Volkenbondssysteem beoogd, ook voor een land als Nederland geenszins valt te onderschatten, anderzijds in de tegenwoordige phase van de ontwikkeling van den onderlingen bijstand geen groote verwachtingen mogen worden gekoesterd omtrent een snelle militaire hulp. Nu is het zonder uitvoerig betoog duidelijk, dat deze aan de weermacht te stellen eischen zich kunnen wijzigen met de veranderingen, die in de internationale verhoudingen tot uiting komen. Wat gisteren voldoende scheen, kan morgen zeer wel onvoldoende zijn.”¹²⁷

Gelijktijdig met deze memorie diende Colijn een wetsvoorstel in tot instelling van een Defensiefonds van 53 miljoen gulden om – in aanvulling op de normale defensiebegroting – de materiële uitrusting van land- en zeemacht versneld te verbeteren. Als de twee meest urgente aanschaffingen noemde het wetsvoorstel luchtdoelbestrijdingsmiddelen en vliegtuigen. Ter toelichting van dat laatste merkte Colijn op: “Ten aanzien van de sterkte der luchtstrijdkrachten bestaat een aanmerkelijke achterstand, terwijl bovendien van het aanwezige vliegtuigmaterieel een niet onbelangrijk deel als verouderd moet worden beschouwd.”¹²⁸ Enkele weken later gaf Colijn nog een belangrijke, nadere invulling hoe hij de versterking van het luchtwapen zag: “Het ligt in het voornemen jacht- en verkenningsvliegtuigen aan te schaffen. Bommenwerpers, al dienen deze niet voor het ondernemen van vijandelijkheden onzerzijds, zijn niettemin voor de verdediging des lands onmisbaar.”¹²⁹ Ook in het parlement werd van verschillende kanten de noodklok geluid over de slechte toestand waarin de luchtverdediging van Nederland zich bevond. Vooral

het Tweede Kamerlid voor de RKSP en politiek hoofdredacteur van het dagblad *Het Centrum* Schaepman roerde daarbij stevig de trom en bepleitte een grotere zelfstandigheid van het luchtwapen en concentratie van alle luchtverdedigingsorganen onder één instantie.¹³⁰ Minister Colijn beaamde in december 1936 de door veel Kamerleden uitgesproken mening “...dat het luchtwapen, mede gelet op de verhoogde betekenis daarvan, in hooge mate paraat moet zijn en zooveel mogelijk vervolmaakt dient te worden.” Hij erkende dat er aan de paraatheid van de militaire vliegdiens veel ontbrak doordat

“de financieele toestand in een reeks afgelopen jaren er toe heeft geleid aan den vliegdiens minder ten koste te leggen dan op zich zelf gewenst zou zijn geweest. Dit spreekt te meer, doordat juist in die jaren op luchtvaartgebied in technisch opzicht aanzienlijke vorderingen zijn gemaakt, zooals in andere landen en ook bij onze burgerluchtvaart duidelijk aan den dag is getreden.”¹³¹

Colijn gaf hiermee achteraf toe dat de regering het luchtwapen uit financiële overwegingen had verwaarloosd, terwijl de dreiging vanuit de lucht juist was toegenomen. Maar zelfs voorstanders van het luchtwapen als Schaepman en de anti-revolutionaire oud-minister J.J.C. van Dijk lieten zich kritisch uit over de door Colijn aangekondigde aanschaf van bommenwerpers. In het debat over de instelling van het Defensiefonds probeerde Colijn dit voornemen te verduidelijken:

“Maar laat ik het dan zoo mogen zeggen, want dat is de bedoeling geweest, dat wij geen bommenwerpers aanschaffen, om daarmede vijandelijkheden tegenover een ander land te openen. Dat is de strekking er van geweest, hetgeen niet zeggen wil, dat, wanneer wij aangegrepen worden, wij dan van die bommenwerpers geen gebruik zouden maken om den vijand die deze misdaad tegen ons begaan heeft, ook van onze zijde kennis te doen maken met onze luchtmacht. Het spreekt vanzelf, de heeren Van Dijk en Schaepman hebben daar beide gisteren op gewezen, dat uit het algemeen defensief karakter van onze weermacht niet voortvloeit, dat tactisch, en onder bijzondere omstandigheden zelfs strategisch, niet aanvallend zou mogen worden opgetreden door de weermacht die wij hebben. Want het geldt nog steeds, dat in veel gevallen de aanval nog altijd de beste soort van verdediging is. Ongetwijfeld, Mijnheer de Voorzitter, de eerste klap, die blijft een daalder waard.”¹³²

De keuze van Colijn ten gunste van bommenwerpers als luchtkruisers voor het Nederlandse luchtwapen – waarop Zegers al enkele jaren had aangedrongen – verdient nadere analyse.

Bommenwerpers als luchtkruisers

Nu Colijn vanaf september 1935 niet alleen als premier, maar ook als minister van Koloniën en Defensie ad interim verantwoordelijk was voor de verdediging van het Koninkrijk in Azië en Europa, kwamen de discussies over de rol van het luchtwapen en de taak van bommenwerpers parallel te lopen. Als oud-officier van het KNIL had de verdediging van de Indische archipel tegen een toenemende Japanse dreiging in de jaren dertig Colijns grote belangstelling. Aan zijn

directeurschap van de Bataafsche Petroleum Maatschappij had hij veel contacten in Groot-Brittannië overgehouden en als premier consulteerde hij regelmatig Britse bewindslieden en politici over de koloniale belangen in het Verre Oosten.¹³³ Hij vond de Japanse bedreiging van agressie tegen de Indische archipel urgenter dan die van Duitsland tegen het moederland, maar lange tijd vond hij de bezuiniging op de overheidsuitgaven nog belangrijker.¹³⁴ In dat verband had hij bij zijn aantreden als premier in 1933 samen met toenmalig minister Deckers een bezuinigingscommissie onder voorzitterschap van oud-gouverneur-generaal van Indië A.W.F. Idenburg ingesteld. Deze commissie moest – met handhaving van de defensiedoelstelling – aanzienlijke besparingen zoeken op de defensiebegrotingen voor Nederland en Nederlands-Indië. Bij de installatie van de commissie-Idenburg op 11 september 1933 memoreerde Colijn dat de uitgaven voor leger en vloot in Nederland tussen 1922 en 1932 al waren teruggelopen van 120 tot 90 miljoen gulden per jaar, terwijl die in Indië een soortgelijk beeld vertoonden. Desondanks verwachtten de ministers van Idenburg toch nog een besparing van 25 à 30 miljoen gulden, waarvan de helft voor beide legers en de helft voor rekening van de marine moest komen.¹³⁵ Toen de commissie-Idenburg op 6 januari 1934 haar rapport presenteerde, was de Geneefse Ontwapeningsconferentie inmiddels mislukt en had Hitler zijn vertrek uit de Volkenbond aangekondigd. Ook Idenburg moest concluderen dat de grens van het toelaatbare was bereikt, zo niet overschreden. Desondanks bevatte het rapport, dat pas op 19 februari 1934 openbaar werd gemaakt, nog wel verschillende bezuinigingsmaatregelen, maar de meeste hiervan zouden niet meer voor uitvoering in aanmerking komen.¹³⁶ Daarmee markeerde het rapport-Idenburg het einde van vijftien jaar lang bezuinigen op defensie.

De commissie-Idenburg had in het bijzonder geworsteld met het vraagstuk van de goedkoopste manier van uitrusting voor de Indische defensie: slagkruisers of vliegtuigen? In Indië was al sinds 1931 vanuit de vliegdienst van het KNIL gepleit voor een concept voor indirecte verdediging door met langeafstandsbommenwerpers de naderende vijandelijke vlootverbanden aan te vallen, nog voordat troepenlandingen zouden hebben plaatsgevonden.¹³⁷ Op die manier trachtte het KNIL een wijziging af te dwingen van de ‘Defensiegrondslagen’ die de regering in 1927 had vastgesteld en waarin het KNIL verantwoordelijk was voor orde en rust op met name het hoofdeiland Java en de marine was belast met de handhaving van de neutraliteit in de buitengewesten.¹³⁸

Colijn had Idenburg gewezen op de nieuwere internationale opvattingen over de defensie, die aangaven dat er een verschuiving zou moeten plaatsvinden van de marine naar de luchtmacht. In haar rapport kon de commissie over deze kwestie niet met een duidelijk advies komen. In plaats daarvan opperde zij de mogelijkheid om af te zien van de bouw van drie kruisers, waartoe in 1930 besloten was, en in plaats daarvan de Indische luchtmacht te versterken. Daarvoor was volgens Idenburg echter aanvullend onderzoek door een afzonderlijke commissie nodig.¹³⁹ Dat werd de Commissie tot Herziening van de Samenstelling der Maritieme Middelen in Nederlandsch-Indië, geïnstalleerd op 20 december 1934 onder voorzitterschap van staatsraad mr. J.B. Kan.

Naast vier marineofficieren¹⁴⁰ maakten van het KNIL toekomstig legercommandant generaal-majoor M. Boerstra en majoor W. Schilling en van het Nederlandse leger luitenant-generaal J.H. Hardenberg (voormalig commandant-LVA) en kapitein J.G.W. Zegers deel uit van de commissie-Kan. Overeenkomstig zijn eerdere opvattingen die hij had omschreven in het *Wetenschappelijk Jaarbericht*, pleitte Zegers in de commissie met steun van Boerstra voor een

‘slagluchtmacht’ opgebouwd uit luchtkruisers, waarvoor hij landvliegtuigen geschikter achtte dan zeevliegtuigen. De commissie-Kan benadrukte in haar in juni 1935 uitgebrachte verslag het toenemend belang van het luchtwapen, maar adviseerde verdeeld hoe de versterking daarvan moest worden gerealiseerd. De meerderheid (voorzitter Kan en de legerofficieren) raadde aan de kruisers op te offeren aan de opbouw van het luchtwapen door 108 luchtkruisers onder te brengen bij de Luchtvaartafdeeling van het KNIL en 54 grote zeevliegtuigen bij de Marine-luchtvaartdienst. De uit marineofficieren bestaande minderheid wenste – tegen meerkosten van 2 miljoen gulden per jaar – vast te houden aan de grote schepen met in aanvulling daarop 96 in plaats van de eerder geplande 72 grote zeevliegtuigen voor de MLD.¹⁴¹ Het rapport van de commissie-Kan werd niet openbaar gemaakt, maar minister Colijn volstond op vragen van de Tweede Kamer – in afwachting van de adviezen van het Indische gouvernement – met een korte samenvatting van de conclusies.¹⁴² Bij de behandeling van de defensiebegroting in de Tweede Kamer op 4 december 1935 riep het antirevolutionaire Kamerlid L.F. Duymaer van Twist¹⁴³ op tot actie om uit deze impasse te geraken:

“Het moge juist zijn, dat ten aanzien van het materieel van de zee gaande vloot blijkens het rapport van de commissie-Kan geen eenstemmigheid bestaat, maar die eenstemmigheid is er toch wel met betrekking tot de luchtstrijdkrachten, die moeten worden aangevuld; laat de Minister daartoe onverwijld het initiatief nemen. (...) Het aantal vliegtuigen is geheel onvoldoende om in de eerste behoefte te voorzien. (...) Er is dus, Mijnheer de Voorzitter, aan heel wat gebrek.”¹⁴⁴

Aldus geruggensteund door de Kamer en op sterk aandringen van de Gouverneur-Generaal van Nederlands-Indië en legercommandant Boerstra, hakte Colijn begin januari 1936 de knoop door. De eerste serie luchtkruisers voor het KNIL werd met spoed in Amerika besteld, want wachten tot de Nederlandse industrie een dergelijk type had ontwikkeld was geen optie.¹⁴⁵

De haast waarmee Colijn luchtkruisers voor de verdediging van Nederlands-Indië bestelde, had te maken met de ernst van de Japanse dreiging zoals hij die zag en de alarmerende geluiden over de zwakke verdediging die hij uit Batavia ontving. Voor kapitein Zegers was het besluit ten gunste van luchtkruisers, waarvoor hij in de commissie-Kan als belangrijkste pleitbezorger was opgetreden, een aanmoediging om ook ter verdediging van Nederland zelf voor luchtkruisers te blijven ijveren. Toen reserveluitenant-generaal M. Raaijmakers in april 1935 tot Inspecteur Militaire Luchtvaart werd benoemd,¹⁴⁶ trok hij Zegers aan als zijn belangrijkste stafofficier. Nadat Hitler op 7 maart 1936 in strijd met het verdrag van Locarno het Rijnland had bezet, gaf Colijn vier dagen later aan Raaijmakers mondeling opdracht om zo spoedig mogelijk een tienjarenplan ter uitbreiding en modernisering van het Nederlandse luchtwapen aan hem voor te leggen. Dankzij het gedachtegoed van Zegers en de eerdere pogingen om de aandacht van de legerleiding op het luchtkruiser-alternatief voor de luchtverdediging te vestigen, kon Raaijmakers al op 28 maart 1936 een uitvoerig aanschafplan presenteren. Voor de oorlogstaak van het Nederlandse luchtwapen adviseerde hij een drietal hoofdonderdelen: een zelfstandig commando voor de luchtverdediging en de luchtoorlog, een apart commando voor de legervliegdienst voor de ondersteuning van het Veldleger en een depot voor de opleidingen. Opvallende kenmerken van dit aanschafplan waren de zeventig luchtkruisers, zowel voor luchtverdediging, strategische verkenning als luchtbombardement en de concentratie van

gevechtsvliegtuigen in één sterke jachtgroep voor het Veldleger. Voor de aanschaf van maar liefst 263 nieuwe vliegtuigen raamde Raaijmakers de kosten optimistisch op in totaal 25,2 miljoen gulden, uit te geven in tien jaar tijd, dus tot en met 1947.¹⁴⁷ In zijn naschrift bij dit plan aan minister Colijn steunde generaal Reijnders de voorstellen voluit en meende hij dat versterking van de luchtmacht dwingend geboden was om bij strategische overvallingen het hart van het land met enig succes te kunnen verdedigen. Daarvoor oordeelde hij dat in de eerste plaats bombardeervliegtuigen nodig waren.¹⁴⁸

Minister Colijn reageerde met waardering op dit plan en gaf op 27 mei 1936 de opdracht tot de ontwikkeling van de Fokker T.V.-luchtkruiser door de Nederlandse industrie met behulp van het geld van het Defensiefonds. Gelijktijdig temperde hij de verwachting van een snelle realisatie van de plannen: “De mogelijkheid van uitvoering dezer voorstellen is evenwel in de eerste plaats afhankelijk van de gelden, welke jaarlijks, rekening houdend met den toestand van de Rijksfinanciën, voor den aankoop van vliegtuigmaterieel aan de Volksvertegenwoordiging kunnen worden aangevraagd.”¹⁴⁹ Medio 1936 was een strakke begrotingsdiscipline voor Colijn nog even belangrijk als de oplossing van het luchtverdedigingsvraagstuk.

Een andere parallel met de situatie in Nederlands-Indië was dat het generaal Reijnders – net als zijn Indische collega Boerstra – allemaal niet snel genoeg ging. Gezien de ervaringen met Fokker – de in 1933 bij deze fabriek bestelde C.X.-verkenner waren pas in 1936 operationeel geworden¹⁵⁰ – voorzag hij dat de luchtkruiser niet voor 1940 operationeel zou zijn. Hij drong er met klem bij minister Colijn op aan snel in het buitenland een eerste serie middelzware bommenwerpers aan te schaffen, zodat dan in tussentijd de T.V. als luchtkruiser kon worden gereedgemaakt.¹⁵¹ Colijn vond de aanschaf echter niet zo urgent en besloot begin 1937 een eerste serie van zestien luchtkruisers in eigen land te bestellen.¹⁵²

Medio 1936 bleek er onder de Nederlandse beleidsmakers consensus te bestaan over de belangrijke rol die luchtkruisers, ofwel bommenwerpers, te vervullen hadden bij de neutraliteitshandhaving van het Koninkrijk in Europa en in Azië. Dat was vooral het werk van de inmiddels tot majoor bevorderde Zegers, wiens jarenlange – mede door Douhet geïnspireerde – argumentatie voor dergelijke vliegtuigen gehoor had gevonden bij de hoogste legerleiding en bij de politiek.¹⁵³ De ook als bommenwerper inzetbare luchtkruiser had samen met de instelling van de Inspectie der Militaire Luchtvaart voor Zegers en zijn medestanders het bijkomend effect dat zij hun pleidooi voor een zelfstandig optredende luchtmacht kracht konden bijzetten.¹⁵⁴ Dat kwam, aldus Zegers in 1936, ook naar voren in de veranderde rol van de luchtmacht in relatie tot het Veldleger:

“Waar vroeger de luchtmacht voor het Veldleger prioriteit hadden, is dit door den macht van den overrompelenden luchtaanval veranderd. Zonder een krachtige strategische gevechtsvliegdiens, loopt dus het Veldleger groot gevaar, niet op voldoende steun van een legervliegdiens te kunnen rekenen.”¹⁵⁵

Dat wil niet zeggen dat er geen kritiek was op de allesoverheersende rol die de luchtkruiser in de Nederlandse defensie leek te gaan spelen. Die kritiek leidde ertoe dat er na het vertrek van Colijn als minister van Defensie ad interim in de zomer van 1937 steeds meer vraagtekens werden gezet bij de prioriteit voor de luchtkruisers bij de herbewapening van het Nederlandse luchtwapen. Daarbij kwam – net als in de buurlanden – de behoefte aan de nieuwste snelle jachtvliegtuigen voor de luchtverdediging steeds meer naar voren.

Bommenwerpers of jachtvliegtuigen?

De landelijke krant *Het Vaderland* stond van meet af aan kritisch tegenover de luchtkruiser en pleitte juist voor uitrusting van de luchtverdediging met moderne eenpersoonsjagers.¹⁵⁶ De krant volgde hierin kolonel Van Santen, oud-commandant van de LVA en inmiddels chef staf in het hoofdkwartier van het Veldleger, die in juli 1935 een brochure had geschreven waarin hij zich kantte tegen de uitrusting met bommenwerpers voor de neutraliteitshandhaving door zowel het Nederlandse als het Nederlands-Indische leger:

“Al bestaat er geen verschil van meening meer ten aanzien van de onmisbaarheid van het vliegtuig, in welk stelsel van verdediging dan ook, over de waarde als zoodanig, en daarmede de plaats, die het in de weermacht moet innemen, loopen de meeningen sterk uiteen. Veel hangt hierbij af van de vraag, of men van meening is, dat het luchtwapen, dat in staat is, zijn vernietigende werking overal, dus ook ver in het vijandelijk gebied op de burgerbevolking, te doen gevoelen, daarin vrijgelaten mag worden, dan wel of het daarin door internationale overeenkomsten moet worden beperkt. Voorloopig bestaat zoodanige beperking niet. Er is slechts een “aanbeveling” van de internationale juristenconferentie van 1923, volgens welke het bombardement uit de lucht slechts zou mogen worden toegelaten ten aanzien van objecten, welke van militaire waarde zijn, b.v. spoorweg-emplacementen, sluizen, magazijnen, fabrieken. De genoemde vraag is vooral van belang voor die landen, welke de luchtmacht in staat achten, en ze dan ook dienovereenkomstig hebben uitgebouwd, als *luchtmacht*, op gelijke wijze als land- en zeemacht, zelfstandig in den oorlog de beslissing te bevechten, of, zooals men het noemt, den *zelfstandigen luchtoorlog* te voeren. Voor deze landen is het van belang, dat hun machtsmiddelen niet gebreedeld worden door bindende overeenkomsten, en den *onbeperkten luchtoorlog* kunnen voeren, die in wezen de verschrikkelijkst denkbare vorm van oorlog is, zoodat met het oog hierop van de luchtmacht een zeer groote *preventieve werking* kan uitgaan. Een dergelijk gebruik van luchtmacht is het eerst gepropageerd door de Italiaanschen generaal D o u h e t, die in verschillende geschriften de stelling verkondigde: op den grond defensief blijven, teneinde zoo sterk mogelijk te kunnen zijn in de lucht voor het beslissende aanvallende optreden. (...) Daar het luchtwapen bij uitstek offensief is, is het uitgesloten, dat een klein land, welks eenig wensch is, buiten den oorlog te blijven en, in het uiterste geval, zich te verdedigen, hierin zijn kracht zoekt. Wij hebben trouwens vroeger reeds aangetoond, dat de preventieve werking van de weermacht in de eerste plaats behoort uit te gaan van het veldleger.”¹⁵⁷

Net zoals hij de preventieve werking van de Nederlandse defensie primair aan het Veldleger toekende, zo hekelde Van Santen begin 1936 tijdens een voordracht voor de Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap ook de beslissing om de Indische verdediging rond bommenwerpers te organiseren. Hij wees bij die gelegenheid op de misleidende naam ‘luchtkruiser’ voor de bommenwerper:

“Juist het eenige, wat dit vliegtuig niet kan, is *kruisen*. Als gevolg toch van den bommenlast kan de actie-radius slechts gering zijn. Veelal zal men het doel ongeveer aan de grens van de actie-radius moeten aanvallen, men kan den vijand immers niet toestaan, het eigen vlieg-

veld, vermoedelijk voor hem het eerste object, dicht te naderen. Vindt het vliegtuig daar den vijand om een of anderen reden niet, dan kan het juist niet kruisen om hem alsnog op te zoeken, maar moet ijlings naar het vliegveld terug.”¹⁵⁸

Als bezwaar tegen bommenwerpers voerde Van Santen verder aan dat de slijtage groot en de beschikbaarheid gering was; bovendien was een groot aantal vliegvelden nodig, verspreid over de hele archipel. Hij zag geen heil in de Indische slagvluchtmacht en was van oordeel dat de preventieve waarde van slagkruisers veel groter was.¹⁵⁹ Dit was aanleiding voor een felle polemiek van Zegers in het blad *Luchtmacht*, waarin hij de behoudende opvattingen van zijn voorganger en oud-commandant betreunde. Toch was Zegers ook wel gevoelig voor de kritiek op zijn uitgesproken voorkeur voor luchtkruisers en zijn pleidooi voor zelfstandigheid van de inzet van het luchtwapen. Hij zwakte zijn pleidooi voor uitsluitend luchtkruisers wat af en suggereerde bovendien het samenbrengen van de vliegdiens ten van leger en vloot in één Staatsluchtmacht.¹⁶⁰

Gelijktijdig besteedde *Het Vaderland* in een tweetal artikelen uitvoerig aandacht aan het boek *Air Strategy* van de in Frankrijk levende Russische luitenant-generaal N.N. Golovine, waarin die korte metten maakte met de ideeën van Douhet en Rougeron. Golovine kwam terug van de hypothese dat aanvallen met bommenwerpers op vijandelijke vliegvelden de beste verdediging vormden en wilde het echte jachtvliegwerk weer in ere herstellen. Behalve voor de traditionele eenpersoonsjagers, pleitte hij hierin voor tweemotorige gevechtsvliegtuigen met als belangrijkste eisen eerst een hoge snelheid (minstens 480 kilometer per uur), dan actieradius en vervolgens bewapening (één kanon en vier vaste mitrailleurs in de neus).¹⁶¹ Twee maanden later publiceerde *Het Vaderland* een beschouwing van Golovine over de specifieke Nederlandse luchtverdedigingsproblematiek van een klein, neutraal land. Daarin toonde Golovine aan dat bij een luchtoorlog tussen Duitsland en Groot-Brittannië de Nederlandse luchtverdediging erop gericht zou moeten zijn de schending van het neutrale luchtruim dusdanig onvoordelig te maken, dat de vijandelijke bommenwerpervloot een andere koers zouden kiezen. Naast zwaar lucht doelgeschut adviseerde hij Nederland vooral te investeren in snelle en zwaar bewapende tweemotorige gevechtsvliegtuigen, waarmee gedurende vier uur op een hoogte van 4.000 à 5.000 meter kon worden gepatrouilleerd.¹⁶²

Hoewel minister Colijn begin 1937 een eerste serie van zestien Fokker TV-luchtkruisers voor de LVA had besteld, kwam de kritiek daarop nu ook uit eigen kring en wel van de commandant van het luchtwapen, kolonel Best, die in 1934 samen met generaal Seyffardt nog had gepleit voor de vervanging van eenmotorige jachtvliegtuigen door meermotorige gevechtsvliegtuigen. Tijdens een op 12 maart 1937 door verschillende politieke en militaire autoriteiten bijgewoonde spreekbeurt voor de Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap liet Best zich in het openbaar negatief uit over de *multiplace de combat* als manusje van alles. Sinds Fokker was gekomen met het concept van een snelle en goedbewapende tweemotorige jachtkruiser (G.I), die aan de beschrijving van Golovine voldeed,¹⁶³ zag Best hierin de oplossing van het luchtverdedigingsprobleem, waaraan hij de grootste urgentie toekende.

Daarnaast adviseerde Best nu ook – aanvullend op de jachtkruiser – gespecialiseerde moderne eenpersoonsjagers, zoals de Britse Hurricane, in te voeren. Ten slotte plaatste hij de voorgenomen aanschaf van bommenwerpers voor de luchtkruisertaak in het volgende perspectief:

“Urgent, zij het ook in mindere mate, is ook de aanschaffing van bombardementsvliegtuigen, welke den vijand ontzag inboezemen met het oog op represailles, hem dwingen vliegtuigen

voor de eigen verdediging achter te houden en andere storende afweermaatregelen te treffen; bommenwerpers, welke in staat stellen 's vijands vliegtuigbases en oorlogsindustrieën te bestoken en bovendien belangrijke diensten kunnen bewijzen aan het leger te velde in den vorm van bombardement van belangrijke doelen achter 's vijands front, gelegen buiten het werkingsbereik van de vèr-dragende artillerie. Aldus vormt de bombardeerdienst als indirecte luchtverdediging een onmisbare aanvulling van de directe luchtverdediging door jachtvliegtuigen en luchtdoelgeschut.”¹⁶⁴

Gelet op de uitspraken van Best draaide Zegers vervolgens ook wat bij en verklaarde in *Luchtmacht* dat luchtkruisers een noodzakelijke aanvulling vormden op de jachtvliegtuigen van de luchtverdediging en daarmee samen de kern moesten vormen van de strategische gevechtsvliegdiens. Zonder zo'n dienst zou het Veldleger bij een overrompelende luchtaanval groot gevaar lopen.¹⁶⁵ Het dagblad *Het Vaderland*, dat zich al enige tijd zeer bezorgd toonde over de toestand van de Nederlandse luchtverdediging en vooral pleitte voor moderne jachtvliegtuigen, was blij met dit compromis, zeker omdat binnen afzienbare tijd over nieuwe vliegtuigaankoopfondsen moest worden beslist.¹⁶⁶

De minister die een besluit moest nemen over de verdere aanschaf van nieuwe vliegtuigen was Colijns partijgenoot dr. J.J.C. van Dijk, die als Kamerlid de lezing van Best in maart 1937 had bijgewoond en diens scepsis over bommenwerpers deelde. Op 21 oktober 1937 belegde Reijnders op verzoek van de nieuwe minister een bespreking met Raaijmakers en met de nieuwe commandant van het Veldleger, luitenant-generaal J.J.G. Baron Van Voorst tot Voorst, over Raaijmakers' voorstellen voor in de begroting-1938 geplande vliegtuigbestellingen, waaronder een vervolgbestelling van luchtkruisers.¹⁶⁷ De zaterdag ervoor had de Fokker T.V op Schiphol zijn eerste vlucht gemaakt en de generaals hadden in de weken daarvoor het toestel uitgebreid bezichtigd.

Met name Van Voorst uitte tijdens het overleg twijfel over een vervolgbestelling van Fokker T.V-luchtkruisers. Hij tilde zwaar aan de geringe vliegsnelheid en de hoge kosten van dergelijke vliegtuigen en gaf liever voorrang aan lichte bommenwerpers en snelle jachtvliegtuigen, zowel voor de luchtverdediging als voor het Veldleger. Deze bespreking maakte in ieder geval voor Reijnders de weg vrij om de onmiddellijke bestelling bij Fokker van 36 eenpersoonsjagers D.XXI voor het Veldleger en 36 jachtkruisers G.I voor de luchtverdediging bij de minister aan te bevelen. Ook wensten de deelnemers aan dit overleg voor de vervolgbestellingen in latere jaren dat Fokker als opvolgers van de bestaande types een snellere luchtkruiser (T.VI), een verbeterde strategische verkenners/lichte bommenwerper (G.II) en een nieuwe eenpersoonsjager voor de luchtverdediging (D.XXII) zou ontwikkelen.¹⁶⁸

Reijnders was ondertussen ook duidelijk minder overtuigd geraakt van het grote belang van luchtkruisers voor de Nederlandse defensie. Dat had vooral te maken met de oplopende kosten. Nadat de IML eind 1936 van minister Colijn opdracht had gekregen om in verband met de oplopende spanning het tienjarenplan om te werken tot een vierjarenplan, kwam het mede door prijsstijgingen op een totaalbedrag van 46 miljoen gulden uit.¹⁶⁹ Dat was ook Reijnders te gortig en hij reduceerde het plan tot een taakstellend bedrag van 32 miljoen gulden door in twee van de vier afdelingen de luchtkruisers te vervangen door kleinere jachtkruisers en in twee van de vier afdelingen de jachtkruisers door eenpersoonsjagers.¹⁷⁰ Nieuwe prijsstijgingen waren begin 1938 voor Reijnders aanleiding om Raaijmakers op te dragen de luchtvaartplannen zodanig aan te passen dat ze toch onder het plafond van 32 miljoen gulden bleven. Toen deze daarop voor-

stelde om het aantal organieke eenheden in stand te houden en de sterkte per vliegtuigafdeling te verminderen, riep dit stuk zowel bij de Generale Staf als op het departement weerstand op. De stafaantekeningen op het exemplaar van generaal Reijnders geven een goede indruk hoe er inmiddels binnen de Generale Staf met argwaan naar de luchtvaartplannen, en in het bijzonder naar de bommenwerpers, werd gekeken. De souschef van de Generale Staf tekende op:

“Er is slechts één manier om de kosten belangrijk te verminderen, nl. afzien van verdere aanschaffing van de ongelooflijk dure typen G.I, G.II, T.V en T.VI. Dit is mogelijk, indien òf *a.* afgezien wordt van het type zware bommenwerper, òf *b.* afgezien wordt van het denkbeeld van ‘permanence’ in de lucht met vliegtuigen, die gedurende ± 4 uren kunnen blijven kruisen.”

Voor een niet nader geïdentificeerde stafofficier was deze kanttekening aanleiding om in de marge een extreme oplossing voor te stellen: “Niet òf. Dit betekent afzien van luchtverdediging met vliegtuigen. Tevens betekent het dat instellen van een alg. Ct. [voor de luchtverdediging] bv. overbodig wordt. M.i. is het voldoende om de jachtafd. te stellen onder Ct. Lu. A.” Het hoofd van de met technische aangelegenheden belaste Sectie B van de Generale Staf adviseerde om de afhankelijkheid van hoge prijzen van Fokker te bestrijden door inschakeling van concurrentie door Koolhoven. Ook adviseerde hij, wanneer de kosten voor de tweede afdeling bommenwerpers in verhouding tot de rest van de aanschaffingen te hoog zouden worden, af te zien van deze afdeling, waarbij hij in een voetnoot schreef: “De ‘grootte’ bombardementsgedachte moet toch in de toekomst uit onze ML tactiek verdwijnen; zij kost bovendien onaanvaardbare financiële opofferingen, ten nadeele van verkennings-, jacht- en legervliegdiens.”¹⁷¹ Dit waren geen malse commentaren, die niet alleen waren ingegeven door een kostenbewustzijn of concurrerende behoeften, maar ook door de grote onzekerheid in welke richting de vliegtuigtechnologie zich zou bewegen en hoe binnen de beperkte middelen de voor Nederland optimale samenstelling van de luchtvloot er uit zou moeten zien. Ook klonk er een terughoudendheid in door ten aanzien van de grotere zelfstandigheid van de luchtmacht tegen de achtergrond van rivaliteit tussen de verschillende wapens in een periode waarin alle onderdelen van het leger moesten moderniseren. De opvattingen van Best, Van Voorst en zijn eigen stafofficieren deden het aanvankelijke enthousiasme van generaal Reijnders voor bommenwerpers alias luchtkruisers als ‘ultimum remedium’ voor het probleem van de Nederlandse luchtverdediging ernstig teniet.

De gewijzigde inzichten ten aanzien van de uitrusting van het luchtwapen waren niet alleen het resultaat van veranderende operationele inzichten en het zoeken naar de oplossing van het luchtverdedigingsprobleem, maar vonden hun oorzaak ook in de wens de kosten van de modernisering in de hand te houden. Daar kwam nog bij dat de legerleiding zich ongemakkelijk voelde bij de politieke eis dat vliegtuigen in eigen land moesten worden gekocht, wat ertoe leidde dat Fokker vrijwel in een monopoliepositie dreigde te komen en bij het oplopen van de internationale spanning zijn prijzen opvoerde. Op de moeizame relatie van het luchtwapen met de Nederlandse vliegtuigindustrie zal in de volgende hoofdstukken regelmatig worden teruggekomen.

In mei 1938 besloot minister Van Dijk, mede op aanraden van Reijnders en van zijn eigen materieeladviseurs, behalve de al door Colijn bestelde T.V-bommenwerpers verder geen vliegtuigen van dit type meer aan te schaffen en twee van de drie geplande bommenwerperafdelingen in het vierjarenplan te schrappen. Raaijmakers kreeg opdracht om voor de resterende behoefte aan jachtvliegtuigen, verkenners en lestoestellen offertes aan te vragen.¹⁷²

Zo eindigde medio 1938 de centrale rol die de luchtkruiser twee jaar lang in het strategisch concept en het herbewapeningsbeleid van het Nederlandse luchtwapen had gespeeld. Over deze beleidswijziging van minister Van Dijk werd het parlement overigens niet geïnformeerd, noch informeerden Kamerleden hier zelf naar; de details van de luchtmachtplannen waren immers geheim en er waren genoeg andere problemen. Vanaf dat moment stond de opbouw van de luchtverdediging centraal, waarvoor minister Van Dijk in november 1938 een centraal Commando Luchtverdediging instelde met voormalig commandant-LVA Best als commanderend generaal.¹⁷³ Deze wispelturige besluitvorming toont aan hoe een kleine organisatie als het Nederlandse luchtwapen, dat te midden van razendsnelle internationale ontwikkelingen op technologisch, strategisch en tactisch gebied zijn weg moest zien te zoeken, afhankelijk was van de opvattingen van enkelingen. Hier wreekte zich eens te meer dat er in de jaren dertig geen luchtvaartdeskundigheid, noch op het departement van Defensie, noch bij de Generale Staf was opgebouwd.¹⁷⁴

Eén en ander weerhield de enkele deskundigen er niet van in de vakliteratuur aandacht te blijven vragen voor de zelfstandige luchtoorlog en de offensieve rol van het luchtwapen. Zegers en een groep jongere officieren van het luchtwapen streefden gericht naar het verspreiden van ideeën over het zelfstandig optreden van offensieve luchtstrijdkrachten onder militaire deskundigen en politici. Zo verscheen er in 1938 van kapitein van de Generale Staf P.J. de Broekert een KMA-leerboek over het gebruik van luchtstrijdkrachten. Gezien het voorwoord kon dit leerboek worden beschouwd als een Nederlandse luchtmachtdoctrine: op basis van ervaringen uit het (oorlogs)verleden gaf het de recente opvattingen over het gebruik van luchtstrijdkrachten weer voor het onderwijs aan aanstaande officieren van de luchtstrijdkrachten en andere wapens.¹⁷⁵ Anders dan Zegers, die zich vooral door de Franse vakliteratuur liet inspireren, greep De Broekert vaak terug op de ervaringen van de zelfstandige militaire luchtvaart in Groot-Brittannië:

“Evenals in Engeland zal ook ten onzent de directe luchtverdediging in beginsel moeten worden gevoerd volgens een gecombineerd stelsel van alarmeering en bewaking. Voor bewaking van het luchtruim boven het meest vitale deel van Nederland zijn luchtkruisers het meest aangewezen, daar deze zich ook leenen voor den tegenaanval. Een zoo groot mogelijke macht aan bombardeervliegtuigen mag in onze organisatie niet ontbreken.”¹⁷⁶

In de landelijke pers bleef het verschijnen van deze luchtmachtdoctrine niet onopgemerkt. De krant *Het Vaderland* besprak het leerboek en maakte eruit op dat verkenning en waarneming met vliegtuigen aan het front alleen nog mogelijk waren als de eigen jachtvliegdiens voor een tijdelijk en plaatselijk luchtoverwicht kon zorgen.¹⁷⁷ Vlak voor de algemene mobilisatie van augustus 1939 verscheen er ook nog een informatief boek voor het bredere publiek over het luchtwapen van luitenant M.W.J.M. Broekmeyer. Dit boek mag gerust als een uiting van het denken over de zelfstandige luchtoorlog en de doorslaggevende rol van het luchtwapen worden beschouwd, al schreef generaal Best in het voorwoord daar genuanceerd over.¹⁷⁸ Het boek vestigde na een beschrijving van het optreden van luchtstrijdkrachten in Abessinië, Spanje en China de aandacht op twee nieuwe taken van het luchtwapen, namelijk het ingrijpen in de strijd op de grond (*close air support*) en het neerlaten van parachutisten. Ook toonde het aan dat de theorieën van Douhet wel degelijk wortel hadden geschoten in de gelederen van jongere officieren van de militaire luchtvaart, zij het dat men in Nederland evenzeer oog had voor de ondersteuning van het leger. Broekmeyers visie op de plaats van het luchtwapen in de Nederlandse krijgsmacht was als volgt verwoord:

“Alleen in de luchtmacht bezit men het middel tot vernietiging van de vijand in den totalen oorlog en juist daarom moeten we de luchtmacht een voorname plaats in de weermachtorganisatie toekennen. Zoo komen we tot de vraag of de luchtvloot het leger en de marine in den strijd moet steunen en het eigen gebied tegen vijandelijke luchtaanvallen moet beschermen of dat deze geheel onafhankelijk zijn strijd moet voeren en hoogstens een beperkte hulp moet verlenen aan andere weermachtsdeelen. We moeten dan allereerst vaststellen – de feiten hebben zulks bewezen – dat het vijandelijk bezit van de luchtheerschappij nog vóór de legers of de vloot met elkaar in aanraking zijn gekomen, catastrophale gevolgen kan hebben. De legers die den steun van de luchtvloot moeten missen en de staten, die zich door tegenaanvallen en luchtafweer niet kunnen beschermen, staan in een toekomstoorlog voor een hoopeloze taak. Vooral in het dichtbevolkte Europa met zijn vele kwetsbare industriele objecten is het bezit van de luchtheerschappij, althans het niet geheel verslagen zijn in de lucht een eerste eisch. Maar we mogen niet vergeten, dat een succes in de lucht alleen dan waarde heeft, wanneer ook de landmacht zich weet staande te houden of liever nog de vijand terug kan dringen. Immers in het geval, dat de vijand het eigen gebied weet binnen te dringen, ondanks de luchtsuccessen, kan nooit een gunstigen afloop van den oorlog bereikt worden.”¹⁷⁹

Met de wijsheid achteraf van het optreden van de luchtstrijdkrachten in de Tweede Wereldoorlog kan de conclusie luiden dat de door Broekmeyer uitgedragen visie van de generatie officieren van het luchtwapen ten tijde van de mobilisatie van 1939 een uiterst reële was.

Conclusie

De oprichting van het luchtwapen van het Nederlandse leger in 1913 was vooral te danken aan de innoverende visie van generaal Snijders, die vanaf 1907 nauw betrokken was geweest bij de luchtvaart en al snel de militaire betekenis van de ballon en het vliegtuig voor verkenningdoel-einden onderkende. Tijdens de Eerste Wereldoorlog zag hij erop toe dat het luchtwapen zich in Soesterberg kon ontwikkelen, ook al stond Nederland aan de zijlijn bij de lucht oorlog die vooral aan het westelijk front woedde. Daar kristalliseerden de verschillende luchtmacht taken uit, die nu nog steeds te onderscheiden zijn. De eerste LVA-commandant, Walaardt Sacré, kon zich ondanks de moeilijkheden een goed beeld vormen van de ontwikkeling van de rol van het luchtwapen tijdens die oorlog. Zo kon hij al in 1916 wijzen op de noodzaak om een goede luchtverdediging met jachtvliegtuigen te organiseren.

Na de Eerste Wereldoorlog overheerste de bezuinigingspolitiek het defensiebeleid van de achtereenvolgende confessionele kabinetten. Met de legerwetten van 1922 werd gekozen voor de continuering van het concept van een kader-militieleger van bestaande omvang en structuur. Binnen het beperkte financiële kader bleek het echter steeds moeilijker voor een dergelijk leger de militair-technologische ontwikkelingen in de omringende landen bij te houden. In vergelijking met Groot-Brittannië, Frankrijk, Italië en in de jaren dertig ook Duitsland, waar het luchtwapen een belangrijke rol in de krijgsmacht ging spelen, bleef die rol in Nederland bescheiden in omvang en in scope. Nederland kon zich als trendvolger ook geen duidelijk beeld vormen van die buitenlandse ontwikkelingen, want die kenden in de genoemde landen verschillende accenten.

In de jaren twintig was er in Nederland politieke en militaire consensus over de beperkte rol van de Luchtvaartafdeeling als hulpwapen voor de ondersteuning van het Veldleger met luchtverkenningen. De door minister Van Dijk in 1922 aan het luchtwapen opgelegde grens van tweeënhalf procent van het legerbudget werd stringent gehanteerd en hield geen rekening met de snelle ontwikkeling van het steeds complexer en duurder wordend vliegend materieel. Een zekere paraatheid van het luchtwapen paste niet binnen het concept van een schoolinstituut, waar alle aandacht naar de opleiding van reservisten ging. Dat wil niet zeggen dat de kleine kring van luchtvaartdeskundige officieren in Soesterberg in de jaren twintig niet nadacht over de verdere mogelijkheden van het luchtwapen. Vooral commandant Hardenberg en de tactische leermeesters Van Santen en Zegers gaven er in hun bijdragen aan het *Wetenschappelijk Jaarbericht* en in lezingen voor de Vereeniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap blijk van nauwkeurig op de hoogte te zijn van de nationale en internationale ontwikkelingen op luchtvaartgebied. Rond 1930 nam de aandacht voor het luchtverdedigingsprobleem van Nederland toe, zowel in militaire kring als in de politiek en de media. De technologische vooruitgang van de burgerluchtvaart had als consequentie dat ook bommenwerpers steeds effectiever konden optreden, terwijl de internationale gemeenschap niet bij machte bleek tot regulering of ontwapening van het offensieve luchtwapen.

De economische crisis van de eerste helft van de jaren dertig zorgde er bovendien voor dat het Soesterbergse luchtwapen op het gebied van de luchtverdediging amper serieus te nemen was als afweermiddel tegen een toenemende dreiging van de luchtmachten in de buurlanden. Tegen deze achtergrond begon Zegers vanaf 1930, na zijn kennismaking met de theorieën van Douhet, met het propageren van zijn visie dat een toekomstige oorlog in de lucht zou worden uitgevochten en dat de bestaande opvatting over luchtverdediging met jachtvliegtuigen niet meer houdbaar was. Met de Franse *croiseur aérien* als voorbeeld definieerde hij voor de Nederlandse luchtverdedigingssituatie de luchtkruiser: een meermotorig zwaarbewapend toestel dat niet alleen urenlang kon patrouilleren, maar ook ingezet kon worden voor strategische verkenning en bombardement. Het opwaarderen van de positie van het luchtwapen in het Nederlandse leger speelde in zijn beschouwingen een belangrijke rol. De denkbeelden van Zegers bleven aanvankelijk beperkt tot het papier; pas in april 1934 gooide de chef van de Generale Staf Seyffardt, bij de aanbidding van de begrotingsvoorstellen voor 1935, bij de minister voorzichtig een balletje op door de luchtkruiser een alternatief voor eenpersoonsjagers te noemen. Minister Deckers had hier echter geen oren naar en verklaarde nog in november 1934 in de Tweede Kamer absoluut niets te voelen voor bommenwerpers.

Medio 1935 lagen de kaarten geheel anders. Het bestaan van de Duitse luchtmacht was wereldkundig gemaakt, generaal Reijnders was als nieuwe chef van de Generale Staf overtuigd van de dreiging van een strategische overvaling van Nederland die gepaard zou gaan met een sterk luchtmachtoptreden. In generaal Raaijmakers had het Nederlandse luchtwapen een krachtige Inspecteur Militaire Luchtvaart gekregen, die Zegers als zijn belangrijkste stafofficier koos, en ten slotte was minister Deckers opgevolgd door minister-president Colijn, die zowel voor de defensie van Nederland als Nederlands-Indië verantwoordelijk was. Bekend als hij was met het Britse strategische luchtmachtdenken, was Colijn door de commissie-Kan overtuigd dat investeren in bommenwerpers als luchtkruisers een goede manier was om de versterking van de krijgsmacht gestalte te geven in een tijdperk waarin de angst voor een luchtoorlog groeide. Door de instelling van een Defensiefonds kreeg hij ook het parlement mee in deze aanpak.

In het najaar van 1937 was de Nederlandse luchtkruiser, de Fokker T.V, gereed voor proefvluchten. Op dat moment was het toestel echter al verouderd voor de luchtverdedigingstaak die eraan was toegedacht en kreeg het vliegtuig vooral kritiek vanuit het Veldleger vanwege de te geringe snelheid in vergelijking met een nieuwe generatie eenpersoonsjachtvliegtuigen in de buurlanden. Vooral de oplopende kosten van een bommenwerpervloot waren voor Reijnders en de nieuwe minister Van Dijk in het voorjaar van 1938 aanleiding om na de zestien bestelde T.V's geen verdere bommenwerpers meer te kopen en de prioriteit te verleggen naar snelle jachtkruisers en eenpersoonsjagers. In de periode van herbewapening tussen 1935 en 1940 gingen zo twee kostbare jaren en veel energie en geld verloren aan de door Douhet geïnspireerde denkbeelden voor de uitrusting van het Nederlandse luchtwapen met bommenwerpers. In de laatste jaren tot aan de mobilisatie van 1939 benadrukten deskundigen vooral het bevechten van het luchtoverwicht als belangrijkste taak van het luchtwapen.

De in dit hoofdstuk geschetste ontwikkeling in het professionele en politieke denken over de plaats en de rol van het luchtwapen in het Nederlandse defensiebestel toont hoe de beleidsmakers worstelden met een onbekend krachtenveld met uiteenlopende factoren, zoals een totaal nieuw, sterk technologisch en kostbaar wapensysteem dat een geheel andere organisatie en personeelsopbouw vroeg dan gebruikelijk in het leger. Daarnaast was er de snelle ontwikkeling van het luchtwapen in offensieve richting in de grote buurlanden, die vanwege de Nederlandse positie als klein, neutraal land zeker niet één-op-één kon worden gevolgd. En tevens groeide in de jaren dertig het besef dat een nieuwe Europese oorlog niet, zoals in 1914-1918, aan Nederland voorbij zou gaan en het grondgebied juist voor de grote mogendheden aantrekkelijk was voor het uitvoeren van luchtoperaties. De luchtverdedigingsproblematiek van Nederland kwam daardoor op de voorgrond, waarbij het luchtwapen door de neutraliteitspolitiek en economische overwegingen afhankelijk was van de eigen vliegtuigindustrie. Die industrie kon, gelet op de kleinschaligheid van de telkens veranderde behoeften, echter nauwelijks renderen.

Verder had het luchtwapen ook te maken met de bredere problematiek van de instandhouding van een defensieapparaat dat in het Interbellum niet in staat was de lessen en nieuwe strijdvormen uit de Eerste Wereldoorlog in te passen in een stringent bezuinigingsbeleid op de overheids- en defensieuitgaven. Waarom er na 1935 – toen herbewapenen in de plaats kwam van bezuinigen – bij de oplossing van de luchtverdedigingsproblematiek eerst werd gedacht aan bommenwerpers als luchtkruisers en er vervolgens geen keuze volgde tussen tweemotorige jachtkruisers en eenmotorige eenpersoonsjagers, moet ook worden gezien in de context van de concrete plannen die beleidsmakers ontwikkelden over de plaats van het luchtwapen in de Nederlandse defensie.

In de volgende hoofdstukken zal voor de drie verschillende periodes worden nagegaan hoe die beleidsmakers de hiervoor beschreven wisselende opvattingen over de rol van het luchtwapen in het Nederlandse leger vorm gaven in organisatorisch opzicht en in het personeels- en materieelbeleid.