



## 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.

## SAMENVATTING

Dit proefschrift bevat de resultaten van het onderzoek naar de geschiedenis van het Nederlandse luchtwapen vanaf de oprichting op 1 juli 1913 in Soesterberg tot aan de algemene mobilisatie van de Nederlandse krijgsmacht op 28 augustus 1939. Het luchtwapen was toen nog onderdeel van het Nederlandse leger en ondanks vier jaar van herbewapening was het Wapen der Militaire Luchtvaart bij de algemene mobilisatie nog maar voor de helft paraat en ontbeerde het met name moderne jachtvliegtuigen voor de luchtverdediging. Deze teleurstellende constatering leidt tot de vraag welke rol de Nederlandse beleidsmakers in het Interbellum bij de neutraliteitshandhaving toekenden aan het luchtwapen van het Nederlandse leger en hoe die rol bij de algemene mobilisatie van 1939 werkelijkheid is geworden.

Het luchtwapen was aan het begin van de twintigste eeuw een volkomen nieuw verschijnsel, waarvan niemand nog wist welke rol het in de naaste toekomst zou gaan spelen. Daarom is in hoofdstuk 1 allereerst een uitvoerige beschouwing gegeven van het internationale denken over de rol van het vliegtuig in militaire operaties en de ervaringen opgedaan in de Eerste Wereldoorlog en de conflicten in het Interbellum. Tijdens de Eerste Wereldoorlog was het luchtwapen geëvolueerd van sportvliegerij tot alle luchtmachttaken van vandaag. Terwijl het in die oorlog had bijgedragen aan het defensieve karakter van de statische strijd op de grond, wezen de naoorlogse *airpower*-theoretici juist op het unieke offensieve karakter van het nieuwe luchtwapen om strategische doelen in het vijandelijke achterland te bombarderen. Ook in de landen waar de theorie van het strategisch en zelfstandig luchtoffensief niet werd aangehangen, was de taak van het luchtwapen ter ondersteuning van de grondstrijdkrachten toch vooral van tactisch-offensieve aard. De niet bewezen uitwerking van een luchtoffensief leidde tot de wildste voorspellingen en veroorzaakte vooral in de jaren dertig een angstpsychose. Pas kort voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog ontstond weer meer aandacht voor de defensieve vormen van luchtmachtop treden met jachtvliegtuigen om luchtaanvallen rechtstreeks te beletten.

In hoofdstuk 2 wordt geanalyseerd hoe in het Nederlandse defensiebeleid in het kader van de neutraliteitspolitiek plaats was voor het luchtwapen, hoe de legerleiding en de politiek worstelden met de introductie van in de Eerste Wereldoorlog ontstane nieuwe wapens en met de wens gelijktijdig de defensielast te verminderen. De legerleiding zag het Veldleger als het voornaamste instrument ter handhaving van de neutraliteit. Het luchtwapen diende dan ook bij het steeds beperktere budget uitsluitend voor de ondersteuning van het Veldleger met verkenning en waarneming. Pas na 1935, met de voortschrijdende technologie die de uitrusting met bommenwerpers in de buurlanden van Nederland met zich meebracht, kreeg de luchtverdediging een zwaarder accent in het defensiebeleid. Daarvoor kozen legerleiding en regering op advies van enkele deskundigen uit het luchtwapen voor een bewakingssysteem met luchtkruisers, zwaar bewapende meermotorige vliegtuigen (bommenwerpers) die al patrouillerend de vijand in de lucht konden opwachten. Toen dit systeem twee jaar later door de komst van snelle eenpersoonsjagers was achterhaald, kozen legerleiding en regering alsnog voor het alarmeringssysteem.

In de hoofdstukken 3 tot en met 5 passeren de resultaten van het onderzoek de revue in drie verschillende perioden: de opbouw van het luchtwapen en het optreden tijdens de mobilisatie

(1913-1919); de jaren van financiële krapte (1920-1935) en de periode van moeizame modernisering en uitbreiding (1936-1939). Het onderzoek heeft zich met name gericht op de politieke en financiële ruimte voor de ontwikkeling van het Nederlandse luchtwapen, de organisatorische vertaling van de rol die de beleidsmakers voor het luchtwapen zagen, de maatregelen op het vlak van de voorziening in personeel en materieel, alsmede op de relatie van het luchtwapen tot de nationale vliegtuigindustrie. Speciale aandacht is daarbij besteed aan de rol van de verantwoordelijke ministers, de volksvertegenwoordiging, de legerleiding en de wijze van leiding geven door de opeenvolgende commandanten van het luchtwapen.

Hoewel Nederland in de Eerste Wereldoorlog aan de zijlijn stond, was het Soesterbergse luchtwapen goed op de hoogte van de snelle evolutie van de lucht oorlog en maakte op basis daarvan plannen voor de uitbouw van het luchtwapen als onderdeel van het leger. Problemen bij de aankoop van vliegtuigen in het buitenland en bij de vliegtuigbouw in eigen land stonden deze uitbouw in de weg. Niettemin legde de legerleiding in de mobilisatiejaren 1914-1918 een stevig fundament onder het luchtwapen.

De strakke financiële kaders ten aanzien van de overheidsuitgaven hadden in de jaren twintig hun weerslag op de legervorming. In een poging de financiële en persoonlijke lasten van de defensie voor de bevolking terug te dringen werd het leger omgevormd tot een schoolinstituut met een uiterst kleine beroepskern voor de opleiding van reservisten en dienstplichtigen, zonder dat er parate troepen waren. Ook het luchtwapen moest zich in dit legerstelsel schikken, hoewel het juist belangrijk is dat het luchtwapen voorbereid is om bij het uitbreken van vijandelikheden terstond op te treden en daarom grotendeels paraat moet zijn. De voortschrijdende vliegtuigtechnologie veroorzaakte snelle veroudering en steeds kostbaarder vliegend materieel, terwijl de financiële ruimte voor nieuwe vliegtuigen krappere werd. Dit proces bereikte zijn hoogtepunt in de eerste helft van de jaren dertig, toen de economische wereldcrisis zich deed gelden in verdere bezuinigingen en het luchtwapen ook te maken kreeg met een ernstige organisatorische crisis op Soesterberg. Daardoor stelde het luchtwapen in 1935 niet veel meer voor.

Het aantreden van het nazibewind in Duitsland en de opkomst van sterke offensieve luchtmacht in de omringende landen – nadat het systeem van collectieve veiligheid van de Volkenbond gefaald had – zorgden ook in Nederland voor een omslag. Er kwam een einde aan de bezuinigingspolitiek en de luchtverdediging kreeg van de regering, met steun van de volksvertegenwoordiging, een belangrijke rol in het defensiebeleid. Voor het eerst stond het luchtwapen onder leiding van een generaal die duidelijkheid schiep in de organisatie en in opdracht van de regering plannen ontwierp voor de modernisering en uitbreiding van het luchtwapen. Daarbij heerste aanvankelijk consensus over de centrale rol van luchtkruisers, maar begin 1938 sloeg de twijfel daaromtrent toe en kozen de deskundigen en vervolgens de politiek voor de nieuw op de markt gekomen snelle eenpersoons-eenmotorige jagers en tweepersoons-tweemotorige jachtkruisers. Maar inmiddels waren twee jaar en veel geld en energie verloren gegaan aan de ontwikkeling en productie van luchtkruisers.

Onder druk van de Nederlandse vliegtuigindustrie, die na de economische crisis weer oprabbelde en werkgelegenheid bood, wenste de regering de vliegtuigbestellingen maximaal in eigen land te plaatsen. Vanuit het luchtwapen kwam de roep om in het buitenland snel de modernste vliegtuigen uit lopende productie aan te schaffen, maar de minister koos in veel gevallen voor Nederlands materieel, dat echter nog moest worden ontwikkeld. Bovendien was de technologische en industriële basis in Nederland ontoereikend. Daardoor was de modernise-

ring en uitbreiding van het luchtwapen ten tijde van de algemene mobilisatie in augustus 1939 nog maar halverwege gevorderd en ontbrak het vooral aan moderne luchtverdedigingsjagers.

Niet alleen in materieel opzicht schoot het luchtwapen tekort. Door het gekozen legerstelsel was ook het luchtwapen voor de personeelsvulling in hoge mate afhankelijk van slecht geofende reservisten en dienstplichtigen. Ook was – in tegenstelling tot de materiële uitbreiding – pas laat begonnen met de uitbreiding van de opleidingscapaciteit van vliegers en overige bemanningsleden en van het beroepskader. Alleen doordat de materiële uitrusting onvolledig was, leidde dit niet tot een kwantitatief knelpunt, maar schoot het in kwalitatief opzicht tekort.

Het resultaat van de beschreven inspanningen was dat de modernisering en uitbreiding van het Nederlandse luchtwapen ten tijde van de algemene mobilisatie van de Nederlandse krijgsmacht in augustus 1939, ondanks vier jaar hard werken, nog maar voor de helft was gerealiseerd en een moderne luchtverdediging vrijwel niet bestond. De oorzaken daarvoor lagen niet alleen in het door de politiek en de legerleiding gevoerde beleid, maar ook in de verschillen van inzicht onder de deskundigen van het luchtwapen zelf.