

Take-off

NIMH

TAKE-OFF

**De opbouw van de Nederlandse
luchtstrijdkrachten 1945-1973**

Quirijn van der Vegt

Boom, Amsterdam

Vormgeving: Boekhorst design, Culemborg

Cartografie: Louis Kaulartz, Den Haag

Druk: Wilco, Amersfoort

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie is een zelfstandig wetenschappelijk onderzoeks- en documentatiecentrum binnen de Nederlandse Defensie Academie (NLDA). Deze publicatie maakt deel uit van het onderzoeksprogramma van de Faculteit Militaire Wetenschappen van de NLDA.

Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze ook, zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. De meningen en opvattingen die in deze publicatie worden uitgesproken, zijn en blijven voor de verantwoordelijkheid van de auteur. Zij geven niet noodzakelijkerwijs de mening weer van de minister van Defensie.

No part of this book may be reproduced in any form by print, photoprint, microfilm or any other means, without written permission from the publisher. The views expressed in this publication are those of the author and do not necessarily reflect the views of the Minister of Defence.

© 2013 by the Netherlands Institute of Military History, The Hague, the Netherlands

Printed in the Netherlands

ISBN 97894461059260

NUR 680

www.uitgeverijboom.nl

Inhoud

Inleiding 11

- Historiografie 12
- Vraagstelling en benadering 15
- Afbakening en opbouw 17
- Bronnen 20

Hoofdstuk 1

Marcheren voor de muziek uit: wederopbouw in bondgenootschappelijk kader, 1945-1949 21

- 1.1 De Nederlandse luchtmacht in het eerste jaar na de Tweede Wereldoorlog, 1945-1946 24
- 1.2 Internationale ontwikkelingen als kader voor de wederopbouw van de luchtmacht 26
 - Alliantievorming: de Westerse Unie en de NAVO 28
 - De Indische kwestie 29
- 1.3 Ontwikkelingen in eigen land: het compromiskarakter van het Nederlandse defensiebeleid 30
 - Het regeringsstandpunt: gevangen tussen hoop en vrees, 1948-1949 30
- 1.4 Het militair-strategische en -operationele niveau: de samenwerking in Westerse Unie-verband 32
 - De Verenigde Staten: van isolationisme tot reddende engel 32
 - Uiteenlopende visies over de verdediging van West-Europa 33
 - Dreigingspercepties: intenties en mogelijkheden 34
 - Operatieplannen ter verdediging van het 'vrije Westen' 36
 - Het belang van het luchtwapen in de operatieplannen van de Westerse Unie 37
 - De rol van de Nederlandse luchtmacht in de operatieplannen van de Westerse Unie 38
- 1.5 De Nederlandse luchtmachtplannen in relatie tot de ontwikkelingen in WU-verband 38
 - 'Grootse' plannen binnen smalle marges 39
 - Het Luchtmachtplan 1950 43
 - Het parlement: wisselende standpunten 45
- 1.6 Aan de vooravond van volle wasdom 47
 - Het organisatorische vraagstuk: de eerste schreden op weg naar een zelfstandige luchtmacht 47
 - De materiële uitrusting van de Nederlandse luchtmacht: de Britse connectie 50
 - De oprichting van de eerste operationele luchtverdedigingssquadrons 52
 - De materiële uitrusting van de tactische luchtmacht: op de Amerikaanse toer 54
 - De infrastructurele voorwaarden: het vliegveldenvraagstuk en het Luchtmacht Kabelplan 55
 - Een remmende factor: de werving en opleiding van luchtmachtpersoneel 56
 - Bundeling van spaarzame krachten: het Commando Luchtvaartopleidingen 58
 - Kwaliteitsbewaking: 'Survival of the fittest' 60
 - Een eerste graadmeter voor de luchtmacht: 'Oefening baart kunst' 61
- 1.7 Deelconclusies: bondgenootschappelijke samenwerking tegen wil en dank 62

Hoofdstuk 2

De voltooiing van de wederopbouw van de Nederlandse luchtmacht, 1950-1956 67

- Kernwapens: een tweesnijdend zwaard* 67
- De katalysator: oorlog in Korea, juni 1950-juli 1953* 68
- 2.1 Internationale ontwikkelingen: totstandkoming van de naoorlogse bipolaire wereldorde 72
 - De Bondsrepubliek Duitsland: sleutel tot de bondgenootschappelijke verdediging* 73
 - Inspanning, ontspanning en spanning* 74
- 2.2 Nationale ontwikkelingen: een heroriëntatie van het Nederlandse veiligheids- en defensiebeleid 76
 - De impact van Korea: het roer gaat om* 77
 - Keerpunt: het lot van de krijgsmacht bezegeld* 80
- 2.3 Het militair-strategische en -operationele niveau: een 'New Look', dezelfde Nederlandse taken 81
 - De organisatiestructuren van de NAVO* 83
 - De militaire commando-organisatie van de NAVO* 83
 - 'Koreaanse invloeden' op de bondgenootschappelijke defensie-opbouw* 86
 - Een Russische dierentuin: dassen, stieren en bizons* 88
 - Stilstand, achteruitgang en een 'New Look'* 90
 - NAVO-operatieplannen in het midden van de jaren vijftig: een bijrol voor de conventionele strijdkrachten?* 92
 - Rol en takenpakket van de Nederlandse luchtmacht in de evoluerende NAVO-plannen* 93
- 2.4 De Nederlandse luchtmachtbouwplannen: een stabiele factor in de turbulente jaren vijftig 94
 - Een geluk bij een ongeluk* 94
 - Het Luchtmachtplan 1951-1954* 96
 - Moment van de waarheid* 97
 - Parlementaire goedkeuring: het ontbrekende debat in de beide Kamers* 99
 - Een (Franse) kink in de kabel: de Europese Defensie Gemeenschap* 102
- 2.5 Het verloop van de tweede opbouwfase: zelfstandigheid, modernisering en veramerikanisering 105
 - Een ingrijpende reorganisatie: afscheid van het Commando Legerluchtmacht Nederland...* 105
 - ...en de bekroning tot zelfstandig krijgsmachtdeel* 107
 - Het operationele domein: Commando Luchtverdediging en Commando Tactische Luchtmacht* 110
 - Integratievraagstukken: de inpassing van het CLV en CTL in de 2ATAF commandostructuur* 111
 - De ondersteunende commando's: CLT, CLO en CDML* 117
 - Vliegtuigen voor het Commando Luchtverdediging: Fokker in de hoofdrol* 119
 - Een reddingsboei voor Fokker: het Hunter-contract* 121
 - Een geheime agenda* 124
 - Gaten in de Nederlandse luchtverdediging* 129
 - Kaasjagers* 130
 - De materiële opbouw van het Commando Tactische Luchtmacht: teren op Amerikaanse zak* 132
 - Het mes van het MDAP snijdt aan twee kanten* 135
 - De materiële opbouw voltooid: met dank aan de Amerikaanse bondgenoot* 138
 - Infrastructuur: verharding en verspreiding* 140
 - De personele factor: vlieggelden, premies en andere noodverbanden* 147
 - Opleiding en omscholing* 152

- Een risicovol beroep 156
- Oefenen voor het echte werk 158
- 2.6 Deelconclusies: een Koninklijke bondgenoot van formaat 164

Hoofdstuk 3

De nuclearisering en modernisering van de Koninklijke Luchtmacht, 1957-1966 169

- De impact van Spoetnik* 169
- 3.1 Internationale ontwikkelingen: een decennium in het teken van crisismanagement (1957-1966) 171
 - Cristijd: Berlijn en Cuba, 1958-1962* 171
 - Nieuwe strijdtonelen: de Koude Oorlog slaat over naar de Derde Wereld* 173
 - Adieu NAVO* 174
- 3.2 Nationale ontwikkelingen: voortzetting van de ingeslagen weg op veiligheids- en defensiegebied 175
 - Meer geld voor Defensie* 178
 - Nationale taken overzee: Nieuw-Guinea* 179
 - Een einde aan de financiële ondoorzichtigheid* 181
- 3.3 Het militair-strategische en -operationele niveau: verkrampst vasthouden aan *Massive Retaliation* 182
 - Een achterhaalde strategie?* 183
 - De Sovjet-strijdkrachten: een analyse* 184
 - Het westerse antwoord: teruggrijpen op kernwapens* 188
 - Het aandeel van de Nederlandse luchtmacht in de NAVO-plannen: uitbreiding met nucleaire taken* 189
- 3.4 De opbouwplannen van de KLU: een verschuiving van bemande vliegtuigen naar geleide wapens 192
 - Voor het blok gezet* 193
 - Een halvering van de Nederlandse luchtvloot* 195
- 3.5 Het bondgenootschappelijke luchtverdedigingsvraagstuk: Nederland in de rol van pleitbezorger 198
 - Een eerste stap: de coördinatie van de bondgenootschappelijke luchtverdediging* 198
 - Document MC 54/1: coördinatie moet wijken voor integratie* 202
 - Integratie in de praktijk gebracht: de geleidewapengordel en het NATO Air Defence Ground Environment* 206
 - Eind goed...* 211
- 3.6 De Koninklijke Luchtmacht klaargestoomd voor de Sixties: aanpassing aan de financiële realiteit 212
 - De verticale organisatiestructuur doet zijn intrede: de bekroning van de jarenlange emancipatiestrijd* 213
 - De operationele commando's: organisatorische aanpassingen binnen het CLV en CTL* 216
 - De aansturing van het CLV en CTL door 2ATAF* 218
 - Een ondersteunende rol: CLO en CDML* 221
 - De aanschaf van de Fokker F-27: een 'een-tweetje' tussen Fokker en Economische Zaken* 224
 - Frans of Amerikaans: één gevechtsvliegtuig voor drie verschillende taken* 225
 - Valse hoop* 230
 - De transformatie van het operationele vliegtuigbestand: een mix van twee generaties* 233
 - Griekse godin* 236
 - De HAWK: een Europees succesverhaal met een moeizame aanloop* 239
 - Op eigen benen* 242
 - Vliegbases: verspreiden is het devies* 243

- Verbindingen, logistiek en de kwestie van de oorlogsvoorraden* 248
- Het personeelsvraagstuk: "Op sommige plaatsen dreigt de inhoud buiten de vorm te lopen..."* 250
- Het Commando Luchtmachtopleidingen: opleidingen op maat* 257
- Ongevallenpreventie: voorkomen is beter dan genezen* 261
- Oefeningen: "Train like you fight, fight like you train"* 264
- 3.7 Deelconclusies: kwaliteit boven kwantiteit 271

Hoofdstuk 4

Progressie en regressie: op weg naar een flexibele Koninklijke Luchtmacht, 1967-1973 277

- Wederzijdse verzekerde vernietiging* 277
- 4.1 Internationale ontwikkelingen: de Koude Oorlog ontdooit 279
 - Wake-up call: de Sovjet-interventie in Tsjechoslowakije, 1968* 279
 - Waakzaamheid en ontspanning* 281
 - De grenzen van Detente: lessen uit het Oosten* 283
- 4.2 Nationale ontwikkelingen: het Nederlandse veiligheids- en defensiegebied onder vuur 285
 - De Defensienota 1968: de broekriem strakker aanhalen* 285
 - Een ongewisse toekomst* 287
 - Een Keerpunt?* 288
- 4.3 Het militair-strategische en militair-operationele niveau: 'flexibiliteit' als het nieuwe toverwoord 289
 - Europese initiatieven* 291
 - De strijdkrachten van het Warschaupact: een kwalitatieve inhaalslag* 292
 - Onzekerheid troef: de NAVO-reactie* 295
 - De Nederlandse luchtstrijdkrachten onder Flexible Response: de accenten verlegd* 297
- 4.4 Plannen voor de toekomst: instandhouding, modernisering en vervanging binnen smalle marges 298
 - "Politieke squadrons"* 301
- 4.5 Nieuwe uitdagingen: de ombuiging van de Koninklijke Luchtmacht naar een flexibele strijdmacht 303
 - De autonomie ingedamd: de verticale organisatiestructuur op de schop* 304
 - Een fusie van de operationele commando's: het 'Groot CTL'* 306
 - De ondersteunende commando's: het Commando Logistiek en Opleidingen* 308
 - De aanschaf van de NF-5: een race tegen de klok* 311
 - Canadees-Nederlandse samenwerking* 317
 - Op het tandvlees* 321
 - Een Europees gevechtsvliegtuig: buigen voor de "grote broeders"* 323
 - Vliegbases: bescherming in plaats van verspreiding* 326
 - De verbindingen in het teken van de automatisering* 330
 - De logistiek in oorlogstijd: de achilleshiel van de KLu?* 331
 - Het personeelsbestand: uitdunnen en opvullen* 333
 - Onderbemande squadrons* 336
 - Een nieuw mensbeeld* 338
 - Opleiden voor de toekomst* 341
 - "Voor amateurs is geen plaats"* 345
 - Graadmeters: oefenprogramma's en oefeningen* 348
- 4.6 Deelconclusies: stilstand is achteruitgang 357

Conclusie 361

De voornaamste ontwikkelingen 361

Fase 1. Wederopbouw, 1944-1949 362

Fase 2. Hoogtijdagen, 1950-1957 363

Fase 3. Modernisering en nuclearisering, 1958-1967 363

Fase 4. Versobering, 1968-1973 365

Factoren en actoren 366

De multilaterale dynamiek 367

De binnenlandspolitieke dynamiek 369

Het institutionele perspectief 371

Een perspectief: de opbouw van de andere krijgsmachtdelen 376

Koninklijke Landmacht 376

Koninklijke Marine 377

Epiloog 379

Een nieuw hoofdstuk 381

Nawoord 383**Bijlagen 385****Noten 387****Summary 459****Geraadpleegde bronnen en literatuur 467****Afkortingenlijst 485****Lijst van organogrammen en tabellen 493****Register 495****Illustratieverantwoording 517****Curriculum vitae 519**

Inleiding

Reeds tijdens de Tweede Wereldoorlog waren op Britse bodem de fundamenten gelegd voor de naoorlogse wederopbouw van de Nederlandse luchtmacht. Na een voorzichtige aanloop, in de eerste jaren nog onder Britse vleugels, raakte de opbouw na 1950 in een stroomversnelling. Met grootschalige Amerikaanse hulp werd een tactische luchtmacht uit de grond gestampt, in aanvulling op de met nationale middelen reeds gerealiseerde en op Britse leest geschoeide luchtverdedigingseenheden. Haar sedert de oorlogsjaren ingezette stormachtige ontwikkeling bereikte in maart 1953 een voorlopige bekroning met het uitroepen van de Koninklijke Luchtmacht (KLu) tot een zelfstandig krijgsmachtdeel. In de daaropvolgende jaren dijde de KLu in zowel materieel als personeel opzicht uit, tot ze eind 1957 met meer dan negenhonderd vliegtuigen in materiële zin haar absolute hoogtepunt bereikte. Deze imposante luchtvloot herbergde ruim vierhonderd operationele gevechtsvliegtuigen, voor het merendeel straalvliegtuigen van de tweede generatie. Met deze honderden vliegtuigen werden in de jaren vijftig zestien operationele squadrons, een transportsquadron, twee squadrons met lichte vliegtuigen en diverse opleidingseenheden uitgerust.¹ Zij vonden onderdak op tien van de dertien vliegbases, na de oorlog hersteld dan wel nieuw gebouwd, waarover de KLu kon beschikken.²

De aanvaarding van nucleaire taken vormde een volgende mijlpaal in de ontwikkeling van de KLu, die met de F-104 begin jaren zestig bovendien haar eerste derde-generatie-gevechtsvliegtuig verwelkomde. Met de introductie van een ander technologisch hoogstandje, het geleidewapensysteem tegen luchtdoelen, liep het aantal 'vliegende' squadrons vanaf de late jaren vijftig terug. De oprichting van negentien geleidewapeneenheden droeg er toe bij dat de personele omvang eind 1966 tot een recordhoogte van 28.600 man steeg.³ De Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO) zwaaide zowel in vredes- als in oorlogstijd de scepter over de op Duitse bodem geplaatste geleidewapensquadrons. Met het overdragen van de bevelsbevoegdheid over de geleidewapensquadrons, luchtverdedigingssquadrons en het meldings- en gevechtssleidingssysteem aan de NAVO, en in de wetenschap dat de tactische luchtmacht reeds vanaf hun oprichting onder geallieerd bevel stonden, was de bondgenootschappelijke inbedding van de Koninklijke Luchtmacht in 1960 gecompleteerd.

Dit vertrouwen in een collectieve verdediging was misschien wel de belangrijkste verandering ten opzichte van de vooroorlogse situatie. De Duitse inval toonde het failliet van de tot mei 1940 gevoerde neutraliteitspolitiek, waarmee de regering ten onrechte had gehoopt Nederland voor het oorlogsgeweld te kunnen behoeden. Een pijnlijke ervaring rijker, trad Nederland in 1948 toe tot de Westerse Unie. Een jaar later volgde de ondertekening van het NAVO-verdrag, waarmee de basis werd gelegd voor het naoorlogse veiligheidsbeleid.⁴ Met de toetreding tot het Atlantisch bondgenootschap verplichtte Nederland zich tot het leveren van een evenredige bijdrage aan de geallieerde defensieopbouw, een plicht waaraan de regering in 1950 gehoor gaf na in eerste instantie voorrang te hebben gegeven aan haar koloniale 'verplichtingen' in Nederlands-Indië. De luchtmachtleiding kreeg in 1951 groen licht om het Luchtmachtplan 1951-1954 in gang te zetten, een plan dat, zoals oud-luchtmachtbevelhebber D. Starink terecht opmerkt, "in feite bepalend is geweest voor de omvang en samenstelling van de Koninklijke Luchtmacht tijdens de gehele periode van de Koude Oorlog".⁵ Hoe deze opbouw in de praktijk gestalte heeft

gekregen, is evenwel nimmer onderwerp geweest van een grondige, wetenschappelijke studie. Dit proefschrift beoogt daarin verandering te brengen.

Historiografie

De wetenschappelijke interesse voor de verrichtingen van de Koninklijke Luchtmacht tijdens de Koude Oorlog houdt, zeker voor wat betreft studies waarin de ontwikkeling van de Nederlandse luchtstrijdkrachten in een breder perspectief wordt geplaatst, niet over. Daarentegen is over het Nederlandse veiligheidsbeleid in de Koude Oorlogsjaren inmiddels een boekenkast vol geschreven. De meeste van deze studies komen voort uit politicologische kring, waarbij het debat zich in hoofdzaak heeft geconcentreerd op het vraagstuk van de Nederlandse bondgenootschappelijke trouw. De door A. van Staden in zijn frequent geciteerde proefschrift *Een trouwe bondgenoot. Nederland en het Atlantisch Bondgenootschap (1960-1971)* geponeerde these van de 'trouwe bondgenoot' heeft decennialang het debat over het Nederlandse veiligheidsbeleid beheerst. Hierin karakteriseert hij Nederland in de jaren zestig als een rechtlijnig en anticommunistisch land, dat zijn internationale verplichtingen getrouw nakwam en zich vrijwel onvoorwaardelijk achter de acties van de Amerikaanse "alliantieleider" schaarde. Deze volgzame houding schrijft Van Staden toe aan een combinatie van eigenbelang en morele motieven. Aangezien Nederland voor zijn bescherming tegen het vermeende communistische gevaar was aangewezen op de Amerikaanse militaire kracht, paste het niet om de belangrijkste bondgenoot, de Verenigde Staten (vs), tegen de haren in te strijken. Verder diende de NAVO naast een militair ook een politiek doel: het bood Nederland de kans om invloed uit te oefenen op het wereldpolitieke toneel. Tot slot ziet Van Staden de loyale opstelling als een uiting van dankbaarheid voor de Amerikaanse bijdrage aan de bevrijding en het naoorlogse economische herstel van West-Europa.⁶

Deze karakterschets, die Van Staden in een artikel uit 1989 zelfs nog verder aanscherpte door de Nederlandse houding te omschrijven als een van "loyalty and faithfulness, if not outright docility", kreeg in de jaren zeventig en tachtig veel navolging onder politicologen.⁷ Zo typeerde J.J.C. Voorhoeve Nederland in de jaren vijftig en zestig bijvoorbeeld als "an exemplary ally of the U.S.", hoewel binnenlandspolitieke en buitenlandspolitieke factoren het land volgens Voorhoeve in de vroege jaren zeventig dwongen om van "a 'super-loyal' into a 'normal' ally" te veranderen.⁸ Ook J.H. Leurdijk, P.R. Baehr, R.W. Russell, J.L. Heldring, H.J. Neuman en R. Riemersma, om er enkelen te noemen, zetten Nederland neer als loyale bondgenoot.⁹ E.H. van der Beugel zag Nederland als "voorspelbare, loyale, degelijke, kleine bondgenoot van Amerika".¹⁰ Onder historici vond de 'trouwe bondgenoot'-these eveneens ingang. Illustratief is onderstaand citaat van H.W. von der Dunk, die Nederland beschreef als "ijverig lid van de NAVO (...), de meest volgzame bondgenoot van Amerika".¹¹ In navolging van Van Staden voerden velen de hoogte van de Nederlandse defensie-uitgaven aan als bewijs voor de Nederlandse loyaliteit, die, afgezet tegen de inspanning van vergelijkbare lidstaten zoals België en Denemarken, relatief hoog leken. De wens de Verenigde Staten tevreden te houden lag hieraan ten grondslag. Hun budgettaire argument impliceert dat het defensiebeleid een afgeleide is van het buitenlands beleid.¹²

De in brede kring gedragen opvatting dat het defensiebeleid ondergeschikt is aan de doelstellingen van het buitenlands beleid, hetgeen volgens Van Staden in de Koude Oorlog neerkwam op het zijn van een trouwe bondgenoot, wordt door J.W. Honig evenwel verworpen. In zijn in 1994

verschenen *Defence Policy in the North Atlantic Alliance. The Case of the Netherlands*, een uitwerking van zijn proefschrift, verdedigt Honig de stelling dat het Nederlandse defensiebeleid zich in deze jaren grotendeels onafhankelijk van het buitenlands beleid heeft ontwikkeld. Niet de NAVO of de politiek, maar de krijgsmachtdelen zelf bepaalden het defensiebeleid, zo betoogt Honig in zijn spraakmakende boek. De krijgsmachtdelen werden daartoe in de gelegenheid gesteld door de grote mate van institutionele en financiële vrijheid die zij genoten. Politieke controle op de defensieopbouw, zo die er al was, wisten zij eenvoudig te pareren door zich te beroepen op 'NAVO-verplichtingen'. Hoewel van verplichtingen in juridische zin geen sprake was (als niet-supranationaal orgaan kan de NAVO soevereine lidstaten geen eisen opleggen), ervoeren kabinet en parlement afspraken tussen NAVO-defensieministers als moreel bindend.¹³ 'NAVO-verplichtingen' hadden, om de woorden van premier W. Drees te citeren, "in ons parlement een bijna magische klank".¹⁴ Zich verschuilend achter deze verplichtingen wisten de drie krijgsmachtdelen hun politieke meesters – die bovenal een trouwe bondgenoot probeerden te zijn – om de tuin te leiden, terwijl zij op de achtergrond hun eigen verlangens realiseerden, aldus Honig.¹⁵

Honig komt tot de slotsom dat de 'trouwe bondgenoot'-these voor Nederland helemaal niet opgaat. Hoewel zijn boek hier en daar kritiek oogstte,¹⁶ schuilt de waarde ervan onder meer in het feit dat Honig als eerste zijn blik verlegde van de veiligheidspolitiek in algemene zin naar een specifiek onderdeel hiervan, het defensiebeleid. Vernieuwend was bovendien dat Honig de 'trouwe bondgenoot'-these fundamenteel ter discussie stelde. Hij was overigens niet de enige die vraagtekens bij deze these plaatste. In de jaren negentig stelden ook anderen, onder wie D. Hellema en A.E. Pijpers, dat het traditionele beeld van de trouwe bondgenoot op diverse punten herziening behoeftte.¹⁷ Deze en andere nieuwe inzichten over de Nederlandse rol in de NAVO vonden hun weg naar de recentere literatuur. Zo karakteriseren W. Klinkert en G. Teitler Nederland bijvoorbeeld als trouwe, maar verre van "slaafse bondgenoot" of "volgzame partner" van de Verenigde Staten.¹⁸ W. van Brouwershaven concludeert dat Nederland "niet altijd het braafste jongetje van de klas is geweest". "De conclusie dat het Nederlandse defensiebeleid voor de volle honderd procent NAVO-beleid is moet dus op zijn minst genuanceerd worden", zo toont haar onderzoek naar strategievorming bij het Ministerie van Defensie aan.¹⁹ En in haar recentelijk gepubliceerde proefschrift over Nederlands-Amerikaanse betrekkingen schrijft K. van der Wijngaart dat "de Atlantische oriëntatie" zeker niet inhield dat Nederland "alles wat uit de Verenigde Staten kwam voor zoete koek slikte".²⁰ De conclusie lijkt gerechtvaardigd dat hoe algemener het niveau, hoe meer Nederland aan het beeld van de 'trouwe bondgenoot' beantwoordt. Waar de Nederlandse bondgenootschappelijke trouw in algemene zin slechts door een enkeling wordt betwijfeld – de NAVO de rug toekeren lijkt zelfs in de roerige jaren zeventig nooit een serieuze optie te zijn geweest – heeft Nederland op de onderliggende niveaus wel degelijk zijn eigen nationale accenten gelegd, zoals ook uit de opbouw van de luchtmacht zal blijken.

Naar de thesen van Van Staden en Honig, die overigens verschillende niveaus beschrijven, zal in dit proefschrift met een schuin oog worden gekeken. De meeste aandacht gaat evenwel uit naar het in kaart brengen van de opbouw van de luchtmacht zelf. Met name tijdens de Koude Oorlog vormde de krijgsmacht het primaire instrument van het Nederlandse veiligheidsbeleid. Waar de Koninklijke Landmacht in de Koude Oorlog reeds het onderwerp van studie is geweest, blijven de andere krijgsmachtdelen vooralsnog achter.²¹ Onderstaand (beknopt) bibliografisch overzicht toont een duidelijke lacune in de geschiedschrijving over het luchtwapen. Tot de Tweede Wereldoorlog zagen in Nederland weinig publicaties over de militaire luchtvaart het

licht. Dat veranderde na de oorlog, waarbij de bijdragen aanvankelijk in hoofdzaak verhaalden over de krijgsverrichtingen in de meidagen. De geschiedschrijving over de Nederlandse bijdrage aan de luchtoorlog boven West-Europa culmineerde in een tweetal monumentale studies: *Het wapen der Militaire Luchtvaart in de Engelse periode 1940-1945* van J. Tammes, en F.J. Molenaars tweedelige studie *De luchtverdediging in de meidagen 1940*.²² De inzet van het Wapen der Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (ML-KNIL) in de strijd om Nederlands-Indië is door P.C. Boer en O.G. Ward in detail te boek gesteld. Laatstgenoemde heeft tevens een belangrijke episode in de naoorlogse geschiedenis van de Nederlandse luchtmacht beschreven, namelijk de inzet van de ML-KNIL in Nederlands-Indië in het tijdvak 1945-1950.²³ De historie van de Marineluchtvaartdienst is door N. Geldhof in *70 jaar Marineluchtvaartdienst* vastgelegd.²⁴ Naar de luchtmachtgeschiedenis in het eerste decennium na de val van de Muur is eveneens onderzoek gedaan. In hun in 2001 verschenen boek *Check the Horizon. De Koninklijke Luchtmacht en het conflict in voormalig Joegoslavië 1991-1995* doen R. de Winter en W.H. Lutgert minutieus verslag van de Nederlandse bijdrage aan de internationale luchtoperaties boven de Balkan in de eerste helft van de jaren negentig. Op zijn beurt heeft P.E. van Loo in het overzichtswerk *Crossing the Border. De Koninklijke Luchtmacht na de val van de Berlijnse Muur* de adaptatie van de KLu aan het post-Koude Oorlogtijdperk geboekstaafd.²⁵

Tussen beide hierboven beschreven periodes uit de luchtmachthistorie gaapt een gat van pakweg veertig jaren.²⁶ Jaren waarin de Koude Oorlog in volle hevigheid woedde en de luchtmacht een belangrijke rol vervulde bij de verdediging van het NAVO-grondgebied tegen de vermeende communistische agressor. Het bestaan van deze witte vlek op de kaart van de geschiedschrijving over de Nederlandse krijgsmacht in de Koude Oorlog kan worden verklaard door de bescheiden omvang van de krijgshistorische dienst van de KLu, de Sectie Luchtmachthistorie, die haar schaarse middelen over meerdere projecten moest verdelen. Bovendien zijn de voor onderzoek naar deze periode vereiste NAVO-archieven pas sinds kort toegankelijk. Met *De luchtmacht opgebouwd. De totstandkoming en de realisatie van het Luchtmachtbouwplan-1951*, een in de reeks brochures van de Sectie Luchtmachthistorie verschenen publicatie, heeft D. Starink in 2001 een waardevolle eerste aanzet gegeven voor het in kaart brengen van de naoorlogse (weder) opbouw van de Nederlandse luchtmacht. Deze brochure beperkte zich echter tot de beginjaren van de opbouw.²⁷ Voor inzicht in het verdere verloop, alsook voor de in de jaren zestig en navolgende jaren plaatshebbende modernisering, is de geïnteresseerde aangewezen op andere, minder diepgravende publicaties. Een van de belangrijkste daarvan is het in 1963 verschenen gedenkboek *Een halve eeuw militaire luchtvaart*, onder redactie van R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland, dat (onder andere) de opbouw tot in de vroege jaren zestig beschrijft.²⁸ Het vervolg, het in 1988 ter ere van het 75-jarig bestaan van de (Koninklijke) Luchtmacht uitgegeven *Vlucht door de tijd: 75 jaar Nederlandse luchtmacht* geldt bijna een kwarteeuw later nog altijd als het belangrijkste naslagwerk voor informatie over de luchtmacht in de Koude Oorlogsjaren. Dit jubileumboek, een bundeling van losse, thematische bijdragen, behandelt de verschillende fasen in de luchtmachthistorie evenwel 'in vogelvlucht'.²⁹ Dat geldt ook voor *Luchtmachtbevelhebbers geportretteerd, 1954-2005* van R. de Winter en P.E. van Loo.³⁰

Daarnaast is een aantal goede detailstudies verschenen, waarin deelaspecten van de naoorlogse Nederlandse luchtmachtbouw worden belicht. Zo is over de totstandkoming van de Nederlandse geleidewapengroepen in de Bondsrepubliek een gedegen studie verschenen van de hand van R. Nederlof, getiteld *Blazing Skies. De Groepen Geleide Wapens van de Koninklijke Lucht-*

macht in Duitsland, 1960-1995.³¹ Andere relevante studies zijn onder meer: *Luchtmachtstructuren in beweging: 80 jaar luchtvaartorganisatie*, waarin R. de Winter en E.H.J.C.M. Doreleijers de organisatorische luchtmachtontwikkeling in kaart brengen; *Squadrons van de Koninklijke Luchtmacht* van W. Helfferich en de door C. Hoogendijk en J.W.G. Nijssen in *Bandbox. Een halve eeuw Nederlandse gevechtsleiding* opgetekende geschiedenis van de gevechtsleiding in Nederland.³² De in 2009 verschenen handelseditie van het proefschrift *Hete Hangijzers. De aanschaf van Nederlandse gevechtsvliegtuigen*, waarin B. Kreemers de besluitvorming rond de aanschaf van vliegtuigen analyseert, mag in dit verband evenmin onvermeld blijven.³³ D. Starink publiceerde ook over logistieke vraagstukken en de nuclearisering van de (lucht)strijdkrachten.³⁴

Afgezien van de serie brochures van de Sectie Luchtmachthistorie (in onderwerp variërend van de Luchtmachtraad tot de Luchtmacht Vrouwenafdeling), een veelvoud aan publicaties over de hardware, de talrijke herinneringsliteratuur, tijdschriftartikelen en fotoboeken, is over deelaspecten van de naoorlogse luchtmachtgeschiedenis dus reeds het nodige geschreven. Wat evenwel ontbreekt is een wetenschappelijke studie waarin de financiële, organisatorische, materiële, personele, infrastructurele en logistieke aspecten samenkomen en in hun onderlinge samenhang en vanuit een internationaal perspectief worden bestudeerd. Dit onderzoek vult deze leemte.

Vergelijkingen met de naoorlogse opbouw van de Belgische en (de weliswaar kleinere) Deense en Noorse luchtmachten beloofden een waardevolle extra dimensie aan dit onderzoek te kunnen toevoegen. Helaas is over het Koude Oorlogsverleden van deze qua uitgangspositie en taken min of meer vergelijkbare West-Europese luchtmachten nog (te) weinig gepubliceerd om een zinvolle vergelijking mogelijk te maken.³⁵ Over de Duitse luchtmacht is in 2006 daarentegen wel een zeer goede, vuistdikke publicatie verschenen, getiteld *Die Luftwaffe 1950 bis 1970. Konzeption, Aufbau, Integration*, maar gelet op de buitengewone ontstaansgeschiedenis en de vele malen grotere omvang gaat een vergelijking tussen de KLu en de *Luftwaffe* mank.³⁶ Ditzelfde argument gaat op voor de Britse, Franse en Italiaanse luchtmachten.

Vraagstelling en benadering

De hoofdvraag waarop deze studie een antwoord probeert te geven luidt: wat waren de voornaamste ontwikkelingen bij de opbouw (en instandhouding) van de Nederlandse luchtstrijdkrachten in het tijdvak tussen 1945 en 1973 en welke factoren en actoren hebben deze ontwikkelingen bepaald? De opbouw van de luchtstrijdkrachten was het resultaat van een ingewikkeld proces van onderhandelen en compromissen sluiten op verschillende niveaus, waar diverse belangen en inzichten om voorrang streden. In lijn met de aanpak van Th.J.G. van den Hoogen in zijn studie naar het besluitvormingsproces over de Nederlandse defensiebegroting wordt in dit onderzoek de naoorlogse opbouw van de luchtstrijdkrachten vanuit een drietal invalshoeken – op drie niveaus – bekeken.³⁷ Dit zijn het buitenlandspolitieke perspectief, waarin de relatie tussen het defensiebeleid en de internationale omgeving centraal staat, het binnenlandspolitieke perspectief, waar nationale politieke en economische factoren de hoofdrol spelen, en het institutionele perspectief, waarin de organisatiebelangen van de krijgsmachtdelen de overhand hebben. Bij het bestuderen van de opbouw van de luchtmacht vanuit deze perspectieven zijn twee noties van belang. De eerste is dat het opbouwen en onderhouden van een krijgsmacht slechts een van de zaken is waarvoor een regering schaarse financiële, materiële en personele middelen kan inzetten; hoeveel er aan de krijgsmacht wordt uitgegeven

is uiteindelijk altijd een nationale politieke afweging, waarbij defensiebelangen moeten concurreren met overheidsbestedingen voor andere relevante publieke zaken. Dit gegeven zorgt ervoor dat er steeds om de gelden en andere middelen voor de krijgsmacht moet worden gestreden. Slechts zelden zullen alle belanghebbenden volledig tevreden kunnen worden gesteld. De tweede notie is dat de opbouw en modernisering van de krijgsmacht in de Koude Oorlog in stand werd gehouden door een ongekende, op structureel wantrouwen gebaseerde, bewapeningswedloop tussen Oost en West, die werd voortgedreven door voortdurende vernieuwingen in de wapentechnologie. De ontwikkelingen op technologisch gebied vormden zo een welhaast autonome factor bij de vorming van strijdkrachten in de wereld, en dat gold qualitate qua ook voor de Nederlandse luchtmacht.³⁸

Op het buitenlandspolitieke niveau speelden diverse actoren een rol. De belangrijkste waren de NAVO, enkele afzonderlijke lidstaten en de ministeries van Buitenlandse Zaken en van Oorlog (vanaf 1959 Defensie). Op dit niveau kwam de inschatting van de dreiging van de Sovjet-Unie en haar bondgenoten aan de orde, alsmede het internationale politiek-militaire antwoord hierop. Hier kon Nederland zich wel of niet doen gelden als een trouwe NAVO-bondgenoot, met name door de omvang van de verplichtingen die het aanging en de mate waarin het zich hield aan de in bondgenootschappelijk verband gemaakte afspraken, een kwestie die onderwerp is van een bescheiden historiografisch debat (zie boven), waaraan deze studie ook een steentje kan bijdragen. In de internationale arena kreeg ook de militaire samenwerking concreet vorm. Die was vaak een logische voortzetting van wat in de Tweede Wereldoorlog al was gegroeid. De nauwe banden tussen de Nederlandse luchtmacht en de Britse *Royal Air Force* (RAF) zijn hiervan een goed voorbeeld.

De regering, gecontroleerd door het parlement, bepaalt het defensiebeleid. Zij doet dit door de wensen en belangen van verschillende actoren tegen elkaar af te wegen. De belangrijkste binnenlandspolitieke actoren bij de naoorlogse opbouw van de luchtmacht waren naast de regering zelf, het Ministerie van Oorlog (Defensie) en de luchtmacht, de afzonderlijke politieke partijen, de ministeries van Financiën en van Economische Zaken, de luchtvaartindustrie, belangengroeperingen en pressiegroepen en, als spreekbuis voor belangen van derden, de media. De minister van Oorlog (Defensie) bekleedde een sleutelfunctie omdat hij de schakel vormde tussen de regering en de krijgsmacht. Argumenten die in de internationale fora centraal stonden, werden in politiek Den Haag afgewogen tegen argumenten van geld, werkgelegenheid en nationaal prestige.

Het is van belang om apart aandacht te besteden aan het institutionele perspectief van de afzonderlijke krijgsmachtdelen. Zeker in de beginperiode eisten zij ieder voor zich een zo groot mogelijk deel van de koek op. Vooral de marine had daarmee succes. J.W.L. Brouwer heeft aangetoond dat de opbouw en de instandhouding van de, met andere NAVO-lidstaten vergeleken, omvangrijke Koninklijke Marine in de jaren vijftig en zestig niet in de eerste plaats was toe te schrijven aan militaire noodzaak, maar aan andere factoren. Door gebruik te maken van het prestige van het krijgsmachtdeel (met een verwijzing naar de roemrijke Nederlandse maritieme traditie), door haar vermogen haar 'product' te verkopen, door te wijzen op een in vergelijking met de landmacht goede interne organisatie en door het belang voor de Nederlandse scheepsbouw te benadrukken, verkreeg de marineleiding – tegen de oorspronkelijke wensen van de regering en de NAVO in – toestemming een *blue water navy* op te bouwen.³⁹ De vraag is of de KLU eveneens het laatste argument, in dit geval het economische belang van een zelfschepende vliegtuigindustrie (Fokker), heeft gebruikt om haar argumenten kracht bij te zetten. Ondanks het feit dat de krijgsmachtdelen vanaf 1951 officieus en vanaf 1963 officieel hun budgetten volgens een vaste verdeelsleutel kregen toegewezen en zij al spoedig in operationeel NAVO-verband

weinig tot niets meer met elkaar te maken hadden, stak de rivaliteit tussen de krijgsmachtdelen nog met enige regelmaat de kop op. Dat was hoofdzakelijk het geval bij de herverdeling van nationale taken (bijvoorbeeld de verdediging van Nieuw-Guinea) en de invoering van bepaalde nieuwe wapensystemen (zoals geleidewapensystemen). De krijgsmachtdelen bestreden elkaar dan door operationele, organisatorische en financiële factoren zo gunstig mogelijk voor zichzelf voor te stellen.⁴⁰ Het krijgsmachtdeelperspectief is, tot slot, ook relevant met het oog op de door Honig opgeworpen vraag of het niet in eerste en laatste instantie de krijgsmachtdelen waren die het defensiebeleid bepaalden, omdat zij behalve uitvoerders van dat beleid eveneens de voorname inhoudelijke inbreng bij de beleidsbepaling hadden.⁴¹

Het moge duidelijk zijn dat de hierboven uiteengezette drie invalshoeken of niveaus bovenal een analytische waarde hebben. Het gaat om verschillende perspectieven op dezelfde kwesties en sommige actoren acteerden op meerdere niveaus tegelijk. De scheidslijnen tussen de niveaus waren dun en dikwijls probeerden actoren via het ene niveau steun te krijgen voor hun standpunten op een ander niveau. De analytische benadering vanuit verschillende invalshoeken maakt het gemakkelijker om inzichtelijk te maken dat verschillende actoren uiteenlopende percepties, belangen en machtsposities hadden. De benadering zal overigens, zoals in de paragraaf over de structuur van deze studie nader zal worden toegelicht, met name in de deelconclusies van de hoofdstukken en in de slotconclusie expliciet aan de orde komen.

Afbakening en opbouw

De onderzochte tijdsperiode omspannt de jaren 1945 tot en met 1973. Het is de vraag of andere dan bondgenootschappelijke belangen een rol hebben gespeeld bij de opbouw van de luchtmacht. Door de studie te laten aanvangen in het laatste oorlogsjaar, voordat de belangrijkste nieuwe politiek-militaire bondgenootschappen (Westerse Unie, NAVO), met de hieruit voortvloeiende 'verplichtingen', waren gesloten, wordt ruimte geboden aan eventuele andere belangen die hun invloed deden gelden op de vroeg(st)e luchtmachtontwikkelingen. Zo ontstaat een beeld waar de luchtmacht vandaan kwamen en waar zij stonden op het moment dat (ook) de bondgenootschappelijke belangen duidelijker op de voorgrond traden.

Als eindpunt is het jaar 1973 gekozen. Het aantreden van het centrumlinkse kabinet-Den Uyl in mei van dat jaar luidde een nieuw hoofdstuk in de geschiedenis van de luchtmacht. Dit kabinet nam de taak op zich de defensieproblemen duurzamer aan te pakken. De luchtmacht stond aan het begin van een periode waarin het vraagstuk van de instandhouding steeds klemmender werd. Het was onmogelijk om zonder budgettaire verhogingen de vijf groepen geleide wapens te behouden én een vervanger voor de F-104G aan te schaffen. Met de in juli 1974 van kracht geworden defensienota ging de naoorlogse opbouw en modernisering van de Nederlandse luchtmacht, die van 1945 tot 1973 in zekere zin als een onafgebroken proces kan worden beschouwd, een nieuwe fase in. De ontwikkelingen in dit tijdvak zijn van beslissende betekenis geweest voor de samenstelling en omvang waarmee de KLu de tweede helft van de twintigste eeuw betrad, terwijl de jaren nadien zich in grote lijnen kenmerkten door een continuering en modernisering van hetgeen tot 1973 was gerealiseerd. Op materieel gebied kon de vernieuwing van het vliegtuigbestand, althans voor de nabije toekomst, als afgerond worden beschouwd met het operationeel aan de NAVO aanbieden van het als vierde en laatste op de NF-5-jachtbommenwerper omgeschoolde

316 Squadron. Met de samenvoeging van de vier luchtmachtcommando's (luchtverdediging, tactische luchtstrijdkrachten, depots en opleidingen) tot een operationeel en een ondersteunend commando werd in 1973 tevens een organisatorisch hoofdstuk afgesloten.

De Marineluchtvaartdienst (MLD) zal in dit onderzoek slechts mondjesmaat aan bod komen. Alleen waar de geschiedenis van de KLU en de MLD elkaar kruisen, zoals bij de gezamenlijke vliegeropleidingen, zullen de maritieme luchtstrijdkrachten ter sprake komen. De MLD bleef, pogingen om tot een gezamenlijke luchtmacht te komen ten spijt, tot aan de oprichting van het Defensie Helikopter Commando in 2008 onder de vleugels van de Koninklijke Marine.⁴² De ML-KNIL, tot 1950 als zelfstandige luchtmacht naast de MLD en de luchtstrijdkrachten in Nederland bestaand, zal ook alleen zijdelings ter sprake komen. Dat geldt in mindere mate evengoed voor de Groep Lichte Vliegtuigen (GPLV). De GPLV, wiens lichte vliegtuigen voor artilleriewaarneming, liaison- en lichte transporttaken gaandeweg het veld ruimden voor helikopters, maakte deel uit van de landmacht. De luchtmachtbemoeienis met de GPLV beperkte zich tot vliegtuigonderhoud en het leveren van vliegers.⁴³

Als laatste punt zij vermeld dat dit proefschrift in hoofdzaak aandacht schenkt aan de operationele aspecten van het luchtmachtbedrijf. De schijnwerper is in de eerste plaats gericht op de gevechtseenheden: eenheden met een operationele taakstelling die in oorlogstijd de strijd met de vijandelijke strijdkrachten moesten aangaan. Hiertoe worden in deze studie gerekend de jachtvliegtuigsquadrons met een luchtverdedigings-, verkenning- of tactische aanvalstaak, alsmede de geleidewapeneenheden. Hoewel niet minder belangrijk, komen (gevechts)ondersteunende eenheden, zoals bijvoorbeeld het transportsquadron, de opsporings- en reddingsvlucht, de gronddiensten, opleidingseenheden en commandovoeringseenheden, minder aan bod.⁴⁴

De in NAVO-verband geformuleerde strategische concepten en operatieplannen worden in deze studie relatief ruim bedeed, aangezien de Nederlandse luchtstrijdkrachten hieraan (het gros van) hun taken ontleenden. In de bondgenootschappelijke plannen kregen zij drie taken toebedeeld: het bevechten van het luchtoverwicht, het uitvoeren van verkenningen boven het slagveld en het aanvallen van gronddoelen. Op de voorbereiding en de uitvoering van dit takenpakket behoorden alle onderliggende activiteiten, althans in theorie, te zijn afgestemd. Beslissingen over daartoe te nemen maatregelen op organisatorisch, materieel, personeel, financieel, infrastructureel en logistiek gebied waren evenwel een strikt nationale zaak, waarover de NAVO geen zeggenschap had. Het was op dit niveau dat buitenlandspolitieke en binnenlandspolitieke belangen met elkaar in overeenstemming moesten worden gebracht. De uitkomst van die strijd bepaalde de definitieve vorm en samenstelling, alsmede de feitelijke gevechtskracht van de Nederlandse luchtmacht.⁴⁵ De gemaakte keuzes vertellen tegelijkertijd iets over de Nederlandse loyaliteit jegens het bondgenootschap. Dit onderzoek neemt vier deelgebieden onder de loep, te weten de organisatiestructuur, de materiële sector (met de nadruk op het vliegend materieel), de personeelssector en de infrastructurele sector, en analyseert per deelgebied de invloed van de verschillende factoren en actoren. Ook zal kort worden stilgestaan bij de voornaamste logistieke en verbindingstechnische ontwikkelingen. De financiële aspecten worden uitsluitend op hoofdlijnen beschreven.

De Nederlandse luchtstrijdkrachten maakten gedurende het merendeel van de onderzochte periode een integraal deel uit van de bondgenootschappelijke luchtstrijdkrachten. De NAVO-strategieën zouden dus de grondslag moeten vormen voor de in internationaal verband overeengekomen taakverdeling, die in laatste instantie resulteerde in (de voorbereiding op) de taakuitvoering op het nationale niveau. Dit gegeven bepaalt de hoofdstukindeling, namelijk op basis van de in

bepaalde tijdvakken vigerende NAVO-strategie. Dit resulteert in een viertal stevige hoofdstukken. De paragraafindeling binnen deze hoofdstukken is thematisch van opzet. In elk hoofdstuk worden respectievelijk beschreven: de internationale ontwikkelingen (het buitenlandspolitieke kader); de nationale ontwikkelingen (het binnenlandspolitieke kader); de van kracht zijnde NAVO-strategie, het operationele concept voor de inzet van de bondgenootschappelijke strijdkrachten en de hieruit voortkomende taakstelling voor de Nederlandse luchtmacht; de nationale opbouwplannen van de luchtmacht in relatie tot de (inter)nationale ontwikkelingen en, tot slot, de concrete uitwerking van deze plannen op organisatorisch, materieel, infrastructureel en personeelsgebied. In de laatstgenoemde en veruit omvangrijkste paragraaf wordt bovendien aandacht besteed aan vliegtuigongevallen en (vlieg)oefeningen – belangrijke graadmeters voor de mate van geoefendheid en professionaliteit. Ieder hoofdstuk sluit af met deelconclusies, waarin de ontwikkelingen aan de hand van de eerdergenoemde drie invalshoeken worden geanalyseerd.

Als gezegd telt dit boek vier hoofdstukken. Hoofdstuk een beschrijft de belangrijkste ontwikkelingen tussen 1944 en 1949. Het schetst de wedergeboorte van de Nederlandse luchtmacht, die na afloop van de Tweede Wereldoorlog praktisch vanaf de grond moesten worden opgebouwd. De tijdens de oorlog ontstane hechte banden met Groot-Brittannië drukten hun stempel op de initiële fase van de wederopbouw. De verslechterende Oost-Westverhoudingen dwongen Nederland eind jaren veertig uiteindelijk om partij te kiezen, waarna de inbedding in internationale organen – in eerste instantie in de Westerse Unie, en spoedig daarna in de NAVO – de luchtmacht een richtsnoer boden voor het vervolg van hun (weder)opbouw.

De bondgenootschappelijke samenwerking kreeg echter pas serieus handen en voeten nadat in de zomer van 1950 in Korea een oorlog was uitgebroken. In hoofdstuk twee, dat het tijdvak 1950-1956 behandelt, staat deze opbouw van de Nederlandse luchtmacht in NAVO-verband centraal. Onder de beschermende paraplu van Amerikaanse kernwapens, het hoofdbestanddeel van de nucleaire NAVO-strategie, raakte de opbouw van de Nederlandse luchtmacht begin jaren vijftig in een stroomversnelling. In 1951 accordeerde de regering het Luchtmachtplan 1951-1954. De tot dan toe op de Britse *Royal Air Force* georiënteerde Nederlandse luchtmacht ‘veramerikaniseerden’ in de jaren vijftig in een rap tempo, mede dankzij de grootschalige Amerikaanse wapenleveranties. Omstreeks 1957 was de (weder)opbouw goeddeels voltooid.

De daaropvolgende fase van modernisering vormt het onderwerp van hoofdstuk drie, waarin de jaren 1957-1966 worden belicht. Naast de invoering van nieuwe, geavanceerde wapensystemen, stond dit tijdvak in het teken van de nuclearisering van de Nederlandse (lucht)strijdkrachten. Deze ontwikkeling hield verband met het nieuwe strategische NAVO-concept van *Massive Retaliation*. In dit hoofdstuk is bovendien een afzonderlijke paragraaf gewijd aan het vraagstuk van de bondgenootschappelijke luchtverdediging.

In 1967 omarmde het bondgenootschap een nieuwe strategie, *Flexible Response*, waarin ditmaal een verdediging met (in eerste instantie) conventionele middelen werd voorzien. De gevolgen van dit strategische concept voor de Nederlandse luchtmacht worden beschreven in het vierde en laatste hoofdstuk, dat eindigt in het jaar 1973. De strategiewisseling stelde de luchtmacht, die hun handen reeds meer dan vol hadden aan de financiële problematiek en het proces van ‘vermaatschappelijking’, voor nieuwe uitdagingen.

Gebruikmakend van de binnenlandspolitieke, buitenlandspolitieke en institutionele invalshoeken zal in de conclusie de opbouw (en instandhouding) van de Nederlandse luchtmacht in het tijdvak tussen 1944 en 1973 in zijn totaliteit worden beoordeeld. Welke factoren en

actoren hebben de opbouw ‘gestuurd’? En welke conclusies kunnen hieruit worden getrokken over de bondgenootschappelijke trouw? Het boek sluit af met een epiloog, dat de geschiedenis van de Nederlandse luchtmacht tot de val van de Muur beschrijft.

Bronnen

Dit onderzoek stoelt in hoofdzaak op primaire bronnen. Hiervoor is in de eerste plaats gebruik gemaakt van de archieven van het Ministerie van Oorlog (Defensie). Een vervelende bijkomstigheid is dat het gros van de geraadpleegde archieven tot 1973 tijdens de totstandkoming van deze studie door de Semi-Statistische Archiefdiensten van het Ministerie van Defensie (SSA/MVD) aan het Nationaal Archief is overgedragen. Een aantal daarvan is voor hun overdracht opnieuw geïnventariseerd en als onderdeel van een bestaande collectie opgenomen. De auteur heeft er daarom voor gekozen in het notenapparaat te verwijzen naar de originele vindplaats van archieven/archiefstukken, zoals deze ten tijde van het onderzoek zijn aangetroffen. In de meeste gevallen betreft dit het SSA/MVD, waar een klein deel zich ook vandaag de dag nog bevindt.

Naast krijgsmachtbrede archieven, waaronder het archief van het Comité Verenigde Chefs van Staven (CVCS), de Personeelraad, de Materieelraad, de Staf van de Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht (IGK) en de Militaire Attachés, leunt deze studie zwaar op luchtmachtspecifieke archieven. Tot de belangrijkste hiervan behoren het omvangrijke archief van de chef Luchtmachtstaf (CLS), de archieven van de Luchtmachtraad (Lumara), het Commando Luchtverdediging (CLV), het Commando Tactische Luchtmacht (CTL) en het Directoraat Materieel Luchtmacht (DMLU). Voor de beginjaren, toen de Nederlandse luchtmacht deel uitmaakte van de landmacht, boden onder andere de archieven van de Legerraad, het Hoofdkwartier van de Generale Staf (HKGS) en het Directoraat Nederlandse Luchtmacht (DNLK) uitkomst. Voor een complete lijst van geraadpleegde archieven wordt verwezen naar de bronnenopgave achterin het boek.

Om de opbouw van de Nederlandse luchtmacht vanuit NAVO-perspectief te bezien is voorts onderzoek gedaan in de *NATO Archives* in Brussel. Op eigen bodem bevatten het archief Militair-Politieke Aangelegenheden (MPA) en diens opvolger, het archief van het NAVO Secretariaat van de Chef Generale Staf/Bevelhebber der Landstrijdkrachten (microfilm), beide aanwezig op de SSA/MVD te Rijswijk, een schat aan NAVO-gerelateerd archiefmateriaal. Dat geldt in mindere mate ook voor het archief van de Raad voor Militaire Aangelegenheden van het Koninkrijk (Raad MAK), die vanaf 1952 zijn werkzaamheden voortzette als de Algemene Verdedigingsraad (AVR).

Voor de ‘politieke zijde’ van het verhaal is gebruikgemaakt van de notulen van de Ministeraad, de op het Nationaal Archief aanwezige archieven van de voor deze studie meest relevante vakdepartementen (Buitenlandse Zaken, Financiën, Economische Zaken en Algemene Zaken), alsmede van de *Handelingen van de Eerste Kamer der Staten-Generaal* (HEK) en de *Handelingen van de Tweede Kamer der Staten-Generaal* (HTK). Ook de archieven van de Defensiecommissie en de Vaste Commissie voor Oorlog en Marine waren voor de bestudering van dit aspect van belang.

Ter aanvulling op het primaire bronnenmateriaal is er veelvuldig geput uit de omvangrijke collectie documentatie van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH). Literatuur, tijdschriften, memoires, dagbladen, officiële overheidspublicaties (in het bijzonder defensienota's, commissierapporten), partijpolitieke documenten, NAVO-publicaties en andere gedrukte bronnen hielpen het beeld te completeren.

HOOFDSTUK 1

Marcheren voor de muziek uit: wederopbouw in bondgenootschappelijk kader, 1945-1949

De Tweede Wereldoorlog vormt een breukvlak in de geschiedenis van de Nederlandse krijgsmacht. Dat geldt qualitate qua ook voor de luchtmacht, die als het per 22 december 1938 ingestelde Wapen der Militaire Luchtvaart (ML) de status van zelfstandig wapen binnen de Koninklijke Landmacht verkregen.¹ Dit besluit markeerde de eerste stap op weg naar een autonome positie van het luchtwapen. Het luchtwapen diende vóór de oorlog als instrument ten dienste van de landmacht om de Nederlandse neutraliteitspolitiek te helpen handhaven. Bij het uitbreken van vijandelijkheden bestonden de taken van het luchtwapen uit het voeren van de luchtverdediging en het verlenen van luchtsteun aan de landstrijdkrachten, waarvoor aan de vooravond van de Nederlandse betrokkenheid in de oorlog ruim honderd gevechtssklare vliegtuigen beschikbaar waren. Vertrouwend op de politiek van neutraliteit werd Nederland op 10 mei 1940 niettemin geconfronteerd met de Duitse agressie.² De eerste aanvalsgolven van de Duitse *Luftwaffe* slaagden erin een deel van de Nederlandse luchtvloot op de grond te verrassen. De luchtdoelartillerie, in samenwerking met de resterende jachtvliegtuigen, wist de vijand zware verliezen toe te brengen.³ Het bombardement van Rotterdam, in combinatie met de militair uitzichtloze situatie, deed de opperbevelhebber der Nederlandse strijdkrachten, generaal H.G. Winkelman, op 14 mei 1940 evenwel besluiten te capituleren.⁴ De snelle capitulatie had wellicht met enkele dagen gerekt kunnen worden als de Nederlandse strijdkrachten, in het bijzonder de luchtmacht, zich bij aanvang van de Tweede Wereldoorlog in een gunstiger positie hadden bevonden. Nog afgezien van “organisatorische onvolkomenheden”, beschikte de Militaire Luchtvaart over onvoldoende en merendeels inferieure jachtvliegtuigen om een efficiënte luchtverdediging te organiseren en de aanvallen van de *Luftwaffe* een halt toe te roepen.⁵ Ofschoon diverse vijandelijke vliegtuigen voor de mitrailleurs van de verouderde Nederlandse jachtvliegtuigen vielen, ontpopte vooral de luchtdoelartillerie zich tot een doorn in het Duitse oog. Niettegenstaande het feit dat deze tak van de luchtverdediging kampte met een tekort aan getraind personeel, bezat het redelijk veel materieel, waaraan tientallen vliegtuigen – met name langzame en logge Duitse Ju-52-transportvliegtuigen – ten prooi vielen.⁶

Na vijf intensieve oorlogsdagen resteerde er weinig meer van het Wapen der Militaire Luchtvaart.⁷ Hoewel verslagen, zagen enkele tientallen vlieg-instructeurs, leerlingvliegers en leden van het grondpersoneel kans via Frankrijk naar Groot-Brittannië te ontkomen, van waaruit velen de strijd tegen nazi-Duitsland voortzetten.⁸ Een handjevol landgenoten wist in de dagen na de capitulatie alsnog naar Groot-Brittannië te ontkomen, terwijl uit diverse werelddelen Nederlanders naar Groot-Brittannië trokken om als oorlogsvrijwilliger bij de Britse *Royal Air Force* dienst te nemen. Ook in latere jaren werden de gelederen nog regelmatig versterkt met Engelandvaarders, die uit bezet gebied wisten te ontsnappen.⁹ Spoedig ontstond dan ook de wens om Nederlandse eenheden te vormen binnen de Britse luchtmacht. In juni 1940 vond de oprichting plaats van No. 320 (*Dutch*) Squadron RAF, in hoofdzaak bestaand uit personeel van de Marine Luchtvaartdienst

(MLD). Vanaf eind 1940 gingen er stemmen op om ook met ML-personeel een RAF-squadron op te richten. Ondanks de persoonlijke bemoeienis van prins Bernhard kwam er van dit voornemen aanvankelijk weinig terecht. Naast het tekort aan vliegers vormde vooral de invulling van het 180 koppen tellende contingent grondpersoneel een struikelblok, temeer daar de ministers van Marine en Koloniën weigerden hiervoor personeel beschikbaar te stellen. Toen op 12 juni 1943 de oprichting van No. 322 (*Dutch*) Squadron RAF alsnog een feit werd, bestond het vliegerbestand slechts voor een derde uit Nederlanders, terwijl het grondpersoneel uitsluitend Britten telde.¹⁰ Drie maanden later was deze situatie ten dele rechtgetrokken. Op de squadron- en vluchtcommandant na bestond het squadron uit vliegers van Nederlandse komaf. Het grondpersoneel bestond voor pakweg de helft uit Nederlanders.¹¹ No. 322 (*Dutch*) Squadron speelde in het geheel der oorlogsverrichtingen slechts een bescheiden rol. Het feitelijke belang van dit squadron was dat het – samen met het nog op te richten Directoraat der Nederlandse Luchtstrijdkrachten – het fundament zou gaan vormen voor de wederopbouw van de Nederlandse luchtstrijdkrachten na de oorlog.¹²

De vorm en omvang van de naoorlogse luchtstrijdkrachten vormden tijdens de oorlog al onderwerp van discussie. Om het overleg te stroomlijnen riepen de ministers van Oorlog, Marine en Koloniën in 1943 een Stafcommissie Luchtstrijdkrachten in het leven. Ofschoon de marine fel gekant bleef tegen de vorming van één ‘Staatsluchtmacht’, besloot de regering-in-ballingschap om de onder Britse vlag opererende vliegdiens ten van de landmacht en de marine voor de duur van de oorlog in één orgaan samen te brengen. De derde vliegdiens – het Wapen der Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger – bleef daarentegen onder bevel van de legercommandant in Australië.¹³ De vliegdiens ten zouden gescheiden blijven opereren. Dit besluit, feitelijk een compromis, werd op 26 juli 1944 officieel bekrachtigd met de instelling van het Directoraat der Nederlandse Luchtstrijdkrachten (DNLSK) te Londen. Het DNLSK deed dienst als een overkoepelend administratief commando om de inzet van de ML en de MLD in RAF-verband te coördineren. Behoudens rekrutering, opleiding, administratief beheer en het onderhouden van contacten met het Britse *Air Ministry* en de RAF, kreeg het Directoraat tot taak om plannen voor de opbouw van de Nederlandse luchtstrijdkrachten te ontwikkelen, opdat de luchtstrijdkrachten zo spoedig mogelijk na de bevrijding van Nederland de oorlog tegen Japan konden voortzetten.¹⁴ Met de strijd in het Verre Oosten voor ogen ontwikkelde het DNLSK een opbouwplan waarin ook de Indische vliegdiens ten was opgenomen. Het plan voorzag in de oprichting van 23 squadrons, verdeeld over de ML-KNIL (10 squadrons), de MLD (8 squadrons) en de ML (5 squadrons). De werving van voldoende personeel was een zaak van de eerste orde. Daartoe werd op 6 februari 1945, pakweg een halfjaar na het begin van de bevrijding van zuid-Nederland, het Opkomstdepot Luchtstrijdkrachten in Eindhoven opgericht. Het depot viel onder het in september 1944 te Londen ingestelde Commando Opleidingen LSK (COL), als onderdeel van het Directoraat. Bij de realisatie van het opbouwplan was het DNLSK op materieel en personeelsgebied volledig afhankelijk van de tijdens de oorlogsjaren opgebouwde relatie met het *Air Ministry*. Maar hoewel het Britse luchtvaartministerie alle mogelijke medewerking verleende, achtte ze het weinig realistisch te veronderstellen dat eventueel nieuw te formeren Nederlandse squadrons tijdig gereed zouden zijn voor deelname aan de oorlog in Azië.¹⁵

De reeds genoemde strijd tegen Japan vormt een afzonderlijk hoofdstuk in de geschiedenis van de Nederlandse luchtstrijdkrachten. Toen de ML-KNIL in december 1941 te Nederlands-Indië de strijd met het land van de Rijzende Zon aanbod, kon ze beschikken over twaalf gevechtssklare afdelingen bommenwerpers, jachtvliegtuigen en verkenningsvliegtuigen, tezamen ruim twee-

honderd vliegtuigen omvattend.¹⁶ Ofschoon verouderd, bleek het vliegend materieel – vooral de jachtvliegtuigen – bij het gebruik van juiste tactieken een waardig tegenstander voor de Japanse (marine)luchtmacht. De problemen lagen veeleer op het vlak van de personele bezetting en het gebrek aan ervaring en training. Van doorslaggevend belang was echter het tekort aan luchtdoelartillerie en vliegtuigen, alsmede de enorme verliezen die de ML-KNIL tijdens de drie maanden van oorlogvoeren leed (*attrition*). Tevergeefs hoopte de ML-KNIL op tijdige levering van in 1940 bestelde Amerikaanse vliegtuigen.¹⁷ Maar nadat door het verlies van achtereenvolgens Zuid-Sumatra, Bali en Timor de weg naar Java open was komen te liggen en de geallieerde vloot in de Slag bij de Javazee vernietigend was verslagen, restte het KNIL op 9 maart 1942 weinig anders dan capitulatie.¹⁸

In de voorgaande maanden was besloten de in Nederlands-Indië aanwezige vliegscholen van de MLD en ML-KNIL naar Australië over te brengen. Organisatorische, logistieke en materiële problemen, alsmede de toenemende dreiging van een Japanse aanval op Australië, noodzaakten echter spoedig tot een nieuwe verplaatsing van de vliegopleiding naar de vliegbasis Jackson, in de Amerikaanse staat Mississippi. Vanaf Jackson voorzag de *Royal Netherlands Military Flying School* (RNMFS), waarin de beide vliegopleidingen werden gecombineerd, vanaf mei 1942 in de opleiding van Nederlandse bemanningen voor de operationele inzet ter bevrijding van Nederlands-Indië en het Europese continent. Een beperkt aantal Engelandvaarders en oorlogsvrijwilligers uit onder andere de Verenigde Staten en Canada kwamen hun gelederen versterken.¹⁹ De RNMFS, die tot aan zijn opheffing op 15 februari 1944 enkele honderden vliegers, waarnemers, telegrafisten en boordschutters afleverde, maakte het mogelijk om tijdens de oorlog een drietal nieuwe Nederlandse ML-KNIL-eenheden in Australië te formeren, alle Amerikaans getraind en voorzien van Amerikaans materieel.²⁰

Het einde van de Tweede Wereldoorlog betekende dat het oorspronkelijke opbouwplan voor de luchtsrijdkrachten nooit gerealiseerd zou worden: met de onverwacht snelle Japanse capitulatie verviel immers ook de hoofdtaak van het DNLSK.²¹ De Tweede Wereldoorlog had verstrekkende gevolgen voor de ontwikkeling van het luchtwapen. De oorlog had de strategische en tactische betekenis van het luchtwapen op overtuigende wijze gedemonstreerd. Strategische bombardementen, verkenningen, tactische luchtsteun, ontwrichting van communicatielijnen (interdictie), luchtlandingen en luchttransport: *air power* had de oorlogvoering een revolutionair nieuw karakter gegeven.²² De snelle ontwikkelingen op luchtvaartgebied gedurende de oorlogsjaren leidden tot een toenemende mate van autonomie van de luchtsrijdkrachten. Het gecombineerde Brits-Amerikaanse strategische bombardementsoffensief tegen nazi-Duitsland (1943-1945) leverde het ultieme bewijs dat het luchtwapen van een hulpwapen was uitgegroeid tot een wapen dat in staat was zelfstandig van de andere krijgsmachtdelen te opereren.²³ Dit besef zou ook zijn stempel drukken op de naoorlogse wederopbouw van de Nederlandse luchtsrijdkrachten. Nederlanders die tijdens de oorlog dienden in de RAF, pasten zich aan de Britse organisatie aan. Zij beschouwden de RAF – dat in 1918 als eerste luchtmacht ter wereld de status van zelfstandig krijgsmachtdeel verwierf – als hét voorbeeld voor de opnieuw op te bouwen Nederlandse luchtsrijdkrachten. De autonome positie en rijke tradities van de Britse luchtmacht maakten diepe indruk.²⁴ De oorlogservaringen bestendigden de in luchtmachtkringen gevoelde overtuiging dat ook de Nederlandse luchtsrijdkrachten in de toekomst een zelfstandige positie naast marine en landmacht verdienden, zij het zonder de bijbehorende strategische taak.²⁵ Zoals in het volgende hoofdstuk zal worden betoogd, werd dit emancipatiestreven, dat al bij de oprichting van de militaire luchtvaart in Nederland in 1913 de kop opstak en aan kracht

won door in de oorlog opgedane ervaringen, door de internationale ontwikkelingen aangemoedigd.²⁶ Toch leek emancipatie in mei 1945 slechts toekomstmuziek. De Tweede Wereldoorlog had de Nederlandse luchtsrijdkrachten in een deplorabele staat achtergelaten.

1.1 De Nederlandse luchtsrijdkrachten in het eerste jaar na de Tweede Wereldoorlog, 1945-1946

De luchtsrijdkrachten moesten na 1945, evenals de landsrijdkrachten en (in veel mindere mate) de zeestsrijdkrachten, praktisch vanuit het niets weer worden opgebouwd. Deel uitmakend van de KL, werden de luchtsrijdkrachten toch terstond als een aparte entiteit beschouwd en ook officieel als LSK aangeduid.²⁷ Hoewel het DNLSK en de tijdens de oorlog gevormde squadrons een bescheiden begin vormden, dienden vele obstakels overwonnen te worden: de organisatie stond nog in de kinderschoenen, de vliegtuigindustrie was geheel verloren gegaan, de noodzakelijke infrastructuur ontbrak en er was een schrijnend tekort aan financiën, materieel en getraind personeel.²⁸ De dekolonisatieoorlog om Indonesië waarin Nederland in 1945 verzeild raakte, bemoeilijkte de wederopbouw nog verder. De komende jaren stonden de militaire inspanningen hoofdzakelijk in het teken van het herstel van het Nederlands gezag in de kolonie. Desondanks werd er een begin gemaakt met het opbouwen van een luchtmachtorganisatie in Nederland.²⁹

Na de Japanse capitulatie besloot de RAF de squadrons die waren aangemerkt voor de strijd in Azië op te heffen dan wel aan de nationale autoriteiten van de betreffende landen over te dragen. Hierop besloot de Nederlandse regering de op het Europese continent actieve Nederlandse No. 320 en No. 322 *Squadrons* te deactiveren en de vliegtuigen – ‘in bruikleen’ van de RAF – aan Groot-Brittannië over te dragen.³⁰ Deze personeelsinjectie kwam Nederland goed van pas, gezien de noodkreet uit Nederlands-Indië waar dringend behoefte bestond aan een nieuw te formeren *Army Co-operation Squadron* om het Nederlands gezag in de kolonie te helpen herstellen. De eerste groepen oorlogsvrijwilligers waren dan ook allemaal voor dienst in Indië bestemd; de wederopbouw in Nederland kwam op een laag pitje te staan. Na de oorlog werden de bestaande afspraken tussen het *Air Ministry* en het DNLSK geannuleerd. Wel sloot het DNLSK enkele nieuwe contracten af voor de opleiding van beperkte aantallen vliegers, waarnemers en technici in Groot-Brittannië, om zodoende de periode te overbruggen tot de (vlieg)opleidingen in Nederland konden aanvangen. Aan de hiervoor benodigde organisatie en infrastructuur werd in de jaren 1945-1946 de laatste hand gelegd, ofschoon van de oprichting van operationele eenheden voorlopig nog geen sprake kon zijn.³¹

Hoewel minister-president W. Schermerhorn en minister van Financiën P. Liefstinck, gezien de oorlog in Indië, beducht waren voor de financiële gevolgen van de plannen, kon de wederopbouw van de luchtsrijdkrachten met bijzondere aandacht voor de personeelsproblematiek ter hand worden genomen.³² Het op vliegveld Ypenburg in het leven geroepen commando Luchtsrijdkrachten (LSK) Nederland³³ vormde de nucleus van de nieuw op te bouwen luchtsrijdkrachten. Het in juni 1945 eveneens van Eindhoven naar Ypenburg overgekomen Opkomstdepot LSK had zijn handen meer dan vol aan de selectie en keuring van de zich in groten getale anmeldende oorlogsvrijwilligers.³⁴ Om knelpunten op personeelsgebied uit de weg te ruimen werd per 1 november 1945 een chef Personeel aangesteld. De plannen voor het verzorgen van de (vlieg)opleidingen op Nederlandse bodem waren in 1946 gereed om ten uitvoer te brengen, ofschoon

de LSK nog een tijdlang leunden op de Britten. Op Vliegbasis Woensdrecht ging de Elementaire Vliegopleiding (EVO) in de loop van 1946 van start. Gilze-Rijen bood onderdak aan de Voortgezette Vliegopleiding (VVO), de Waarnemersopleiding, de Luchtschuttersopleiding en de Telegrafistenopleiding; terwijl Twenthe voorzag in een Aanvullende Vliegopleiding Tweemotorigen (AVOT) en een Jachtvliegschool (JVS).

Ook de rest van de organisatie nam intussen een vastere vorm aan. Kort na de bevrijding was de Voorlichtingsdienst Luchtstrijdkrachten naar Nederland verhuisd. De dienst had tot taak de interesse van de bevolking voor de krijgsmacht vast te houden, aangezien de 'gewone man' voor de wederopbouw immers aanzienlijke bedragen moest afdragen. In oktober 1945 werd de eerste van een aantal Centrale Magazijnen en Centrale Werkplaatsen (CM/CW) op Ypenburg in gebruik genomen, zes maanden later gevolgd door de oprichting van een Regiment Luchtvaarttroepen voor de militaire vorming van het toekomstig personeel. In maart 1946 was ook het DNLSK van Londen naar Scheveningen overgeheveld, onder gelijktijdige opheffing van het tijdelijke Commando Luchtstrijdkrachten Nederland. Met uitzondering van de Voorlichtingsdienst en de CM/CW werden alle eenheden ondergebracht bij het Directoraat Luchtvaartopleidingen, de opvolger van het voormalige Commando Opleidingen LSK.³⁵ Dit besluit hield mede verband met de veranderde situatie bij de personeelswerving, waar de *pool* van oorlogsvrijwilligers langzaam opdroogde en er moest worden overgestapt op een systeem van werving in vreedstijd.³⁶ Zolang in Nederland niet aan alle organisatorische en infrastructurele voorwaarden kon worden voldaan, vonden de opleidingen als gezegd deels in Groot-Brittannië plaats. Zo opende in mei 1946 op RAF-basis Langham een Nederlandse technische school voor het opleiden van (hulp)monteurs, de *Dutch Technical Training School*, haar deuren. Voor de administratieve verzorging van het aldaar verblijvende Nederlandse personeel en het onderhouden van contacten met de Britse gastheer, bleef er tot halverwege 1946 een dependance met de staf van het COL in Londen achter.³⁷

De in de oorlogsjaren ontstane hechte relatie tussen het DNLSK en het Britse luchtvaartministerie wierp ook na de oorlog haar vruchten af. Eind 1945 was met Britse hulp een eerste opbouwplan ontwikkeld voor de jaren 1946-1947, waarin de per jaar te bereiken operationele sterkte werd vastgelegd. Op basis van deze cijfers berekende het directoraat de benodigde opleidingscapaciteit voor vliegend en grondpersoneel. De levering van de vereiste diensten en het materieel werd in de zogeheten *Target I*-overeenkomst vastgelegd.³⁸ Nederlanders die in de oorlogsjaren als vlieger hadden gediend, volgden in Groot-Brittannië een opleiding tot vlieginstruitor. Enkele geselecteerde oudere officieren doorliepen vanaf eind 1945 een stafcursus in Groot-Brittannië om op de hoogte te worden gebracht van de nieuwste ideeën over de inzet van het luchtwapen, van door de RAF ontwikkelde tactieken en opleidingsmethoden. Zij werden zo voorbereid op het bekleden van leidinggevende posities.³⁹

Toen op 7 mei 1945 de oorlog in Europa officieel eindigde, bedroeg de sterkte van het Nederlandse luchtmachtpersoneel omstreeks 1.000 man.⁴⁰ Dit aantal nam in het jaar erop explosief toe. In 1946 was de personeelssterkte gegroeid tot circa 5.700 man, van wie er bijna 1.500 voor een opleiding in Groot-Brittannië verbleven. Vanaf 1946 werd het aantal opleidingsplaatsen in Groot-Brittannië afgebouwd, tot de opleidingen vanaf 1948 alleen nog in eigen beheer plaatsvonden.⁴¹ Het gereedkomen van de benodigde infrastructuur voor de opleidingen in Nederland maakte dat mede mogelijk. Na jaren van Duitse bezetting en geallieerde bombardementen verkeerden de vliegbases in een erbarmelijke staat. Wilden de luchtstrijdkrachten echter "op eigen benen [kunnen] staan", dan was naast personeel ook de aanwezigheid van bruikbare startba-

nen, brandstof- en munitiedepots en onderkomens onontbeerlijk. Nadat de vliegbases Woensdrecht, Twenthe en Gilze-Rijen in 1946 één voor één in gebruik waren genomen, verschoven de (vlieg)opleidingen geleidelijk van Britse naar Nederlandse bodem. Wat restte, was de materiële uitrusting van de opleidingseenheden.⁴²

Uit Britse surplusvoorraden schafte de Nederlandse regering in mei 1946 enkele radarsystemen, grondapparatuur, voertuigen en werkplaatsuitrusting aan, tezamen met maar liefst 374 propellervliegtuigen.⁴³ Het betrof hier in hoofdzaak les- en transportvliegtuigen.⁴⁴ De eerste vliegopleidingen met het nieuwe materieel gingen in Nederland in 1946 van start. Naast lesvliegtuigen bevatte *Target 1* ook 64 Spitfire-jachtvliegtuigen voor de uitrusting van de Jachtvliegschool en één operationeel squadron.⁴⁵ Op 25 juni 1946 opende de JVS haar deuren. Het personeel was in hoofdzaak afkomstig van het gedeactiveerde *No. 322 (Dutch) Squadron*. De gaten werden opgevuld met in Groot-Brittannië getrainde Limburgse en Brabantse oorlogsvrijwilligers. De oprichting van het operationele squadron liet nog tot 27 september op zich wachten, toen op Vliegbasis Twenthe de 322e Jachtvliegtuigafdeling (322 JAVA) werd geformeerd. Dit Spitfire-squadron voegde zich bij de reeds op 17 juni 1946 geformeerde Nr. 1 Transportvliegtuigafdeling (1 Transva)⁴⁶ en de speciaal voor inzet in Nederlands-Indië in het leven geroepen 1 Artillerie Verkenningafdeling (1 Arva). Eind 1946 werd 1 Arva verscheept naar de kolonie, waar de spanningen na het uitroepen van de Republiek Indonesië hoog waren opgelopen.⁴⁷ De verkenningafdeling kreeg spoedig gezelschap van vier compagnieën luchtvaarttroepen. In 1947 volgde ten slotte ook de voormalige 322 JAVA, die door de naamswijziging in 322 Squadron haar tradities in ere hersteld zag. In Nederlands-Indië werden de 'Nederlandse' eenheden onder bevel van de commandant ML-KNIL geplaatst, die vanuit de bestaande ML-KNIL-squadrons ook enige nieuwe eenheden formeerde.⁴⁸ Maar hoewel de inzet van bovengenoemde squadrons in Indië het luchtmachtpersoneel in staat stelde operationele ervaring op te doen die in latere jaren goed van pas zou komen, was de keerzijde van dit besluit dat het vaderland in een door spanningen geteisterd West-Europa vrijwel onverdedigd achterbleef.⁴⁹

1.2 Internationale ontwikkelingen als kader voor de wederopbouw van de luchtsrijdkrachten

Al in de nadagen van de Tweede Wereldoorlog tekenden zich de eerste scheuren af in de Grote Alliantie, een tijdens de oorlogsjaren gesmeed verbond tussen de Sovjet-Unie en de westerse geallieerden om de gemeenschappelijke vijand Duitsland te verslaan. Toch zou het nog twee jaren duren eer het laatste restje hoop op voortgezette samenwerking vervloog. Op de conferenties van Jalta (februari 1945) en Potsdam (juli-augustus 1945) kwamen de geallieerden niet tot overeenstemming over de vorm van het naoorlogse Europa. De Sovjet-politiek ten aanzien van de Balkan vormde een van de knelpunten, hoewel de Oost-Europese landen door toezeggingen van Amerikaanse en Britse zijde alsmaar steviger in de invloedssfeer van Moskou kwamen. Ook de Duitse herstelbetalingen en de economische relaties tussen de vier Duitse bezettingszones verhitten de gemoederen, terwijl crises in Iran, Turkije en Griekenland verder bijdroegen aan de toch al gespannen verhoudingen. Oost en West groeiden uit elkaar. De oplopende spanningen en moeizame onderhandelingen ontlokten Winston Churchill in maart 1946 de historische uitspraak dat er een 'ijzeren gordijn' over het Europese continent was neergedaald.