DE LUCHTMACHT OPGEBOUWD

De totstandkoming en de realisatie van het Luchtmachtopbouwplan in de jaren 1945-1955



door luitenant-generaal b.d. dr. Dirk Starink
oud-bevelhebber der Luchtstrijdkrachten

Rijen, mei 2026

INHOUDSOPGAVE

Woord vooraf 3

Hoofdstuk 1. De Nederlandse luchtstrijdkrachten voor en tijdens de Tweede Wereldoorlog 4
De gedachtevorming in Londen over de naoorlogse luchtstrijdkrachten 7
De luchtstrijdkrachten terug in eigen land 10

Hoofdstuk 2. De eerste stappen voor de wederopbouw van de luchtstrijd-krachten (1945-1948) 12
Vorming van de Luchtmachtstaf en het Commando Legerluchtmacht Nederland 12
De wederopbouw van de Luchtstrijdkrachten in Nederland 14
De opbouwplannen verder uitgewerkt 17

Hoofdstuk 3. De luchtmachtopbouw als onderdeel van de Westerse Unie 19
De luchtmachtplannen van de WU 19
Nationale besluitvorming 21
Internationale druk op Nederland 22
Een afgeslankt luchtmachtplan 24

Hoofdstuk 4. Luchtmachtopbouw in NAVO-kader 26
De totstandkoming van de NAVO 26
Het strategisch concept van de NAVO 28
De militaire plannen van de NAVO 29
Ontwikkelingen in Nederland 32
Internationale ontwikkelingen 34
Moeizame besluitvorming in Nederland 36

Hoofdstuk 5. Het definitieve Luchtmachtopbouwplan in het bredere kader van de NAVO-luchtstrijdkrachten 39
Het Luchtmachtplan 1951-1954 van 29 maart 1951 39
De opbouw van de NAVO-luchtstrijdkrachten 41
Herziening MTDP en het Paris Plan 43
De Temporary Council Committee (TCC) 47
De Luchtmacht in de Defensienota 1954 50
De daadwerkelijke luchtmachtopbouw eind 1954 51
Epiloog 57

Bijlagen

Bijlage 1. Rapport luchtverdediging Nederland van januari 1946 58

Bijlage 2. Nota van de Chef Luchtmachtstaf aan de Minister van Oorlog van 3 maart 1948 (L1/00/01 Z.G.) inzake vliegbases voor de Nederlandse Luchtmacht 63

Bijlage 3. Nota van de Chef Luchtmachtstaf aan de Minister van Oorlog van 9 april 1948 (L1/00/01 Z.G.) inzake de opbouw van de Luchtstrijdkrachten 65

Bijlage 4. Nota van de Minister van Oorlog aan de leden van het Kabinet van 22 oktober 1948 Nr. 404/49 Z.G. inzake het opbouwplan van de luchtstrijd-Krachten 68

Bijlage 5. Het Luchtmachtplan 1951-1954 (Bijlage 1 van Nota van de Minister van Oorlog aan de Minister-President, voorzitter van de Raad M.A.K. van 29 maart 1951, Zeer Geheim No. 75-2) 74

Bijlage 6. Stand van zaken aangaande de NAVO-luchtstrijdkrachten – December 1951 (Appendix C, Assessment of NATO Force Capabilities, SCS/33 Final, 18 december 1951) 77

Lijst van afkortingen 81



Het Luchtmachtopbouwplan bevatte ook een squadron transportvliegtuigen, waarvoor de zestien Douglas C-47B Dakota vliegtuigen via Amerikaanse hulp werden verkregen. [NIMH]

WOORD VOORAF

In 2001 beschreef ik in *De Luchtmacht Opgebouwd* de totstandkoming en de realisatie van het Luchtmachtopbouwplan-1951.[1] Daarmee volgde deze brochure van de toenmalige Sectie Luchtmachthistorie eerdere publicaties van de marine en de landmacht over de wederopbouw van deze krijgsmachtdelen na de Tweede Wereldoorlog.[2] Inmiddels is deze brochure niet meer in de handel en zijn er verschillende uitvoerige studies over de eerste jaren van de Koninklijke Luchtmacht verschenen[3] die aanleiding geven om de uitgave van 2001 in uitgebreidere vorm te presenteren. Ook is dankzij de openbaarmaking van de NAVO-archieven uit de jaren vijftig van de vorige eeuw een beter beeld mogelijk van de inbedding van de Nederlandse luchtmachtbijdrage in het Atlantisch bondgenootschap.



Met de komst van North American F-86K Sabre nachtjagers was het Luchtmachtopbouwplan eind 1956 voltooid. [NIMH]

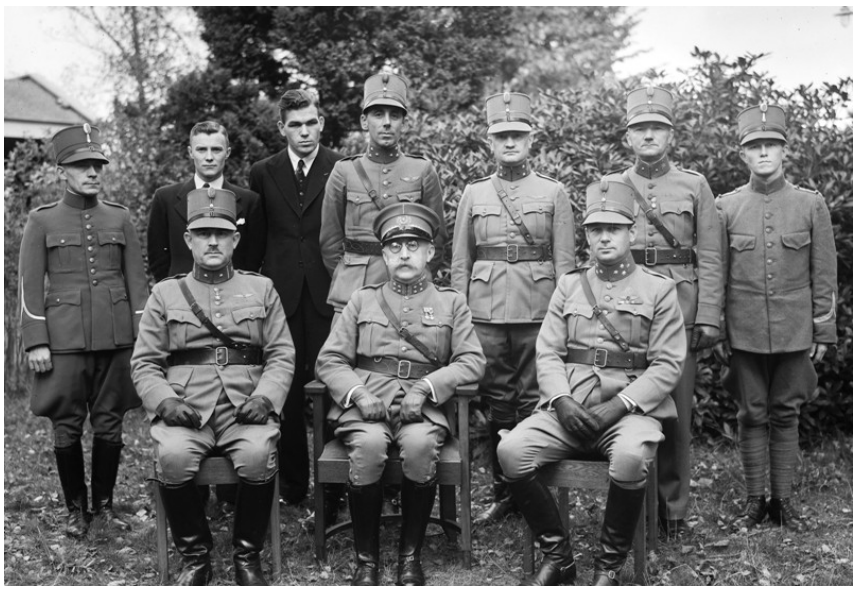
[1] D. Starink, *De Luchtmacht opgebouwd. De totstandkoming en de realisatie van het Luchtmachtopbouwplan-1951,* Brochure Nr. 12 van de Sectie Luchtmachthistorie Staf Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten (’s-Gravenhage 2001).

[2] J.J.A. Wijn, ‘Marinestaf, scheepsbouw en vlootplannen’ in: L. Brouwer e.a., *Tussen vloot en politiek. Een eeuw marinestaf 1886-1986*, Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis Nr. 2 (Amsterdam 1986) en J. Hoffenaar en B. Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten. De Koninklijke Landmacht 1945-1990* (Den Haag 1994).

[3] C. Hoogendijk en J.W.G. Nijssen, *Bandbox. Een halve eeuw Nederlandse gevechtsleiding* (Nieuw Milligen 2000), Rolf de Winter, *Een eeuw militaire luchtvaart in Nederland. Bakermat Soesterberg* (Amsterdam 2013) en Quirijn van der Vegt, *Take-Off. De opbouw van de Nederlandse luchtstrijdkrachten 1945-1973* (Amsterdam 2013).

HOOFDSTUK 1
DE NEDERLANDSE LUCHTSTRIJDKRACHTEN VOOR EN TIJDENS DE TWEEDE WERELDOORLOG[4]

De in 1913 op Soesterberg opgerichte Luchtvaartafdeeling (LVA) van het Nederlandse leger was in het Interbellum aanvankelijk een klein hulpwapen ter ondersteuning van het Veldleger met verkenningen. De hoofdmoot bestond uit verkenningsvliegtuigen voor strategische-, tactische- en artilleriewaarneming, waarbij een handjevol jachtvliegtuigen diende als bescherming van de verkenners. Net als bij de rest van de landmacht waren er geen parate onderdelen; een deel van de luchtvloot van rond de 125 gevechtsvliegtuigen diende in vredestijd voor de opleiding en oefening van vliegers en waarnemers terwijl de rest in mobilisatieopslag was. Pas na 1930 werd door onder andere tactisch leermeester kapitein-waarnemer J.G.W. Zegers aandacht gevraagd voor een meer zelfstandige rol van het luchtwapen bij de luchtverdediging, maar de economische crisis sloot voorlopig stappen in die richting uit.
Pas in 1935 kwam met de benoeming van reserve-luitenant-generaal M. Raaijmaakers tot Inspecteur Militaire Luchtvaart (IML) schot in de modernisering en uitbreiding van de LVA. Hij kreeg van premier Colijn, tevens minister van Defensie, in 1936 opdracht daartoe een tienjarenplan voor de LVA op te stellen.



De kleine staf van de Inspecteur Militaire Luchtvaart, met generaal M. Raaijmaakers, zittend geflankeerd door zijn stafofficieren majoor J.G.W. Zegers (l) en kapitein A. Baretta (r). [NIMH]

[4] Bij de samenstelling van dit overzicht is gebruik gemaakt van de volgende overzichtswerken: R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland (red.), *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart 1913 – 1 juli – 1963* (Den Haag 1963); A.P. de Jong (red.), *Vlucht door de tijd. 75 jaar Nederlandse luchtmacht* (Houten 1988); R. de Winter en E.H.J.C.M. Dorelijers, *Luchtmachtstructuren in beweging. 80 jaar luchtmachtorganisatie* (Den Haag 1994); D. Starink, *De jonge jaren van de luchtmacht. Het luchtwapen in het Nederlandse leger 1913-1939* (Amsterdam 2013); C.D.M.J. Leebeek e.a., *Een eeuw Marineluchtvaartdienst 1917-2017* (Maarn 2017); M. van Haselen (red.), *25 jaar Militaire Luchtvaart in Nederlandsch-Indië* (Batavia 1939); P.C. Boer, *De luchtstrijd rond Borneo, december 1941-februari 1942* (Houten 1987); O.G. Ward, *De Militaire Luchtvaart van het KNIL in de jaren 1942-1945* (Houten 1985).

De IML, met Zegers als zijn belangrijkste stafofficier, ontwikkelde tegen de achtergrond van de herbewapening van omringende landen een organisatie met drie Luchtvaartregimenten (LvR'n):

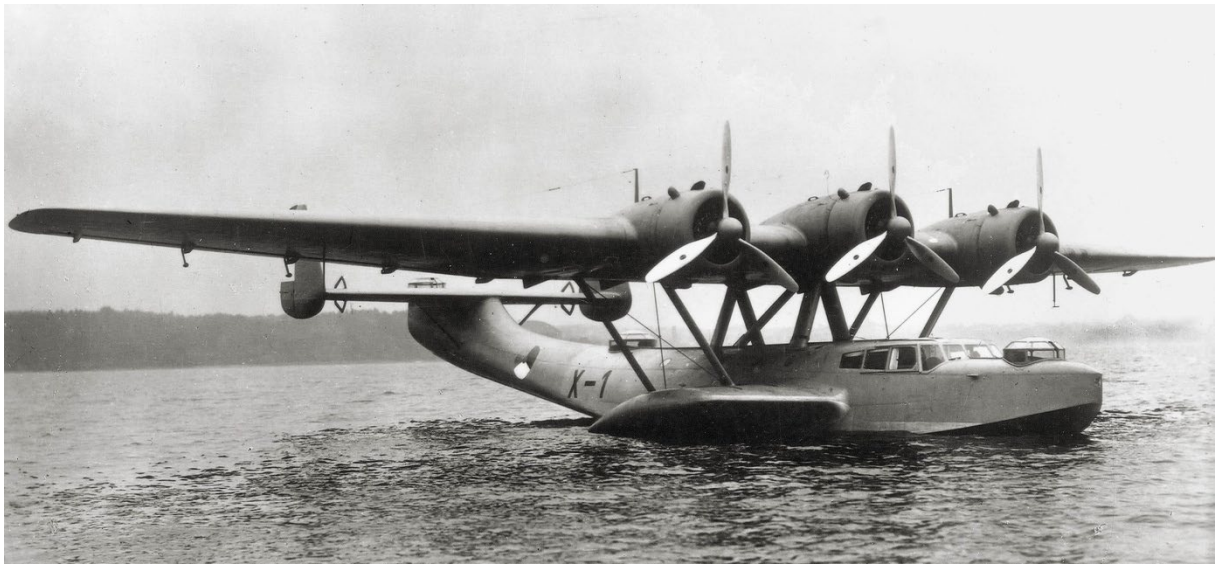
- het 1e LvR voor het zelfstandig optreden met strategische verkenners en met vliegtuigen voor de directe en indirecte luchtverdediging van het land in nauwe samenwerking met de luchtdoelartillerie;
- het 2e LvR voor de ondersteuning van het Veldleger met tactische verkennings- en aanvalsvliegtuigen en jachtvliegtuigen als bescherming;
- het 3e LvR voor alle opleidingen voor vliegend- en grondpersoneel.

Onder druk van de internationale ontwikkelingen moesten de plannen in 1937 worden versneld tot een vierjarenplan, waarin naast de uitrusting met 270 vliegtuigen ook aandacht was voor de verspreiding van de luchtvloot over verschillende vliegvelden.
Op 1 november 1938 werd oud-commandant P.W. Best als generaal-majoor benoemd tot Commandant Luchtverdediging. Daarin had hij de tot Luchtvaartbrigade omgedoopte LVA, de Brigade Luchtdoelartillerie, de zoeklichten van de Genie en de Luchtwachtdienst onder zijn bevelen. De Luchtvaartbrigade werd in 1939 verheven tot het Wapen der Militaire Luchtvaart (ML) op gelijk niveau met de infanterie, cavalerie, artillerie, etc. De in de tweede helft van de jaren dertig in gang gezette modernisering en uitbreiding van het Nederlandse luchtwapen was ten tijde van de mobilisatie van 29 augustus 1939 nog maar halverwege en in de meidagen van 1940 verre van voltooid.



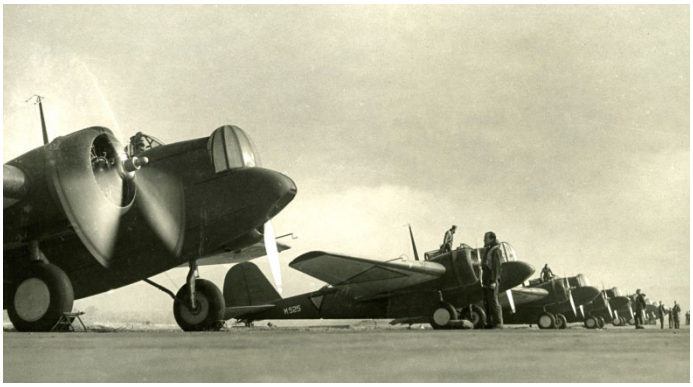
De Fokker G.I was in de meidagen van 1940 het modernste jachtvliegtuig van de ML en vormde de uitrusting van twee Jachtvliegtuigafdelingen (JaVA'n). Helaas ging al bijna de helft bij de verrassingsaanval op 10 mei op de grond verloren. [NIMH]

Na vijf dagen moedige strijd in mei 1940 ging de ML ten onder en had men slechts een groep leerling-vliegers met enkele instructeurs tijdig naar Engeland weten te evacueren, waar zij later in verschillende eenheden in de *Royal Air Force* (RAF) meevochten.
De LVA was niet de enige militaire vliegdienst van het Koninkrijk. Nadat vanaf 1914 ook enige marinevliegers op Soesterberg waren opgeleid, stichtte de marine in 1917 een eigen Marineluchtvaartdienst (MLD). Deze was vooral in Nederlands-Indië actief met grote meermotorige vliegboten als zeeverkenners en éénmotorige verkenningsvliegtuigen op drijvers aan boord van schepen.



De belangrijkste uitrusting van de MLD in Nederlands-Indië aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog bestond uit 36 Dornier Do 24K vliegboten voor verkenningen tot in de uithoeken van de archipel. [NIMH]

In Nederland had de MLD tussen 1926 en 1938 uitsluitend een opleidingstaak. Tijdens de mobilisatie en oorlogsdagen van 1939/40 leverde de MLD in Nederland enkele groepen zeeverkenners voor de kustverdediging. Hiervan wist een gedeelte naar Engeland te ontkomen; met de ervaren bemanningen werden in de RAF nog in 1940 twee squadrons (320 en 321) opgericht. In Indië kon de MLD voortgaan met de invoering van moderne Amerikaanse vliegtuigtypen en de opleiding van nieuw vliegend- en grondpersoneel. Nog voor de Indische capitulatie van 7 maart 1942 wist de MLD met een aantal vliegboten uit te wijken naar Australië en Ceylon. Ook waren de leerling-vliegers tijdig geëvacueerd naar Australië.
Een jaar na de LVA kreeg ook het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (KNIL) in 1914 een Proefvliegafdeling, later aangeduid als Luchtvaartafdeling KNIL (LA/KNIL). Deze was tot 1936 nog bescheidener van omvang dan het luchtwapen in het moederland. In dat jaar besloot de regering onder druk van een toenemende Japanse dreiging tot de uitrusting van de LA/KNIL met een serie van uiteindelijk 120 middelzware Glenn Martin-bommenwerpers om een mogelijke Japanse invasie al in de buitengewesten te kunnen aangrijpen. Reeds in 1931 had kapitein-vlieger E.T. Kengen in het *Indisch Militair Tijdschrift* een uitvoerig pleidooi gehouden voor de uitrusting van tweemotorige bommenwerpers in plaats van verkenners.[5]



De Militaire Luchtvaart van het KNIL beschikte in de jaren voorafgaand aan de Japanse aanval over een grote vloot van Glenn Martin tweemotorige bommenwerpers. [NIMH]

[5] E.T. Kengen, 'De samenstelling der Java-luchtstrijdkrachten', *Indisch Militair Tijdschrift* 62 (1931) (9) 780-789.

De pleidooien vanuit het KNIL voor op het land gestationeerde bommenwerpers werd door de marine als een ernstige aantasting van de taak van de MLD opgevat. Deze spanning zou in de oorlogsjaren een stempel blijven drukken op de relatie tussen marine, landmacht en het KNIL.
Met ingang van 1 juli 1937 stond de LA/KNIL bekend als de Militaire Luchtvaart van het KNIL (ML/KNIL). Na de Duitse overval op Nederland werd in Indië ook geïnvesteerd in grote aantallen éénpersoonsjagers en lichte verkenners. Met de mobilisatie van december 1941 telde de ML/KNIL een operationele sterkte van 224 gevechtsvliegtuigen, verdeeld over zes Vliegtuiggroepen. Na drie maanden intensieve strijd was ondanks tussentijdse aanvullingen de operationele sterkte vrijwel uitgeput. Ten tijde van de capitulatie was een aantal bemanningen in Australië en Brits-Indië in verband met de aflevering van nieuwe bommenwerpers. Zij zouden spoedig in de *Royal Australian Air Force* (RAAF) een Nederlands squadron met bommenwerpers en later ook nog een squadron jachtvliegtuigen in de strijd tegen Japan werpen. Evenals de MLD wist ook de ML/KNIL de leerling-vliegers te evacueren. Voor de uit Nederlands-Indië geëvacueerde leerling-vliegers werd in de Verenigde Staten een eigen vliegschool gezocht, waarvoor de Amerikaanse autoriteiten op 24 april 1942 de basis Jackson in de staat Mississippi beschikbaar stelden. Met de ook van elders afkomstige leerlingen werd in twee jaar tijd een groot aantal vliegtuigbemanningen opgeleid die hun weg vonden naar zowel de vanuit Engeland als vanuit Australië en Ceylon opererende Nederlandse squadrons.



Zowel het 320 (Dutch) Squadron vanuit Engeland, hier opgelijnd te Zaventem, als het 18 (NEI) Squadron vanuit Australië leverde met de B-25 Mitchell-bommenwerpers een belangrijke bijdrage aan de geallieerde oorlogvoering. [NIMH]

De gedachtevorming in Londen over de naoorlogse luchtstrijdkrachten

Medio 1943 zorgden geallieerde successen op het gebied van de oorlogvoering, waarin de luchtstrijdkrachten een groot aandeel hadden, ervoor dat de Nederlandse regering in Londen zich erop ging beraden hoe de Nederlandse luchtstrijdkrachten na de oorlog vorm moesten krijgen. Daarbij was de RAF-organisatie vanzelfsprekend een belangrijke referentie. Inmiddels was op 12 juni 1943 in de RAF het *Nr. 322 (Dutch) Spitfire Squadron* opgericht waarin de vooroorlogse ML weer tot leven kwam. Dat wakkerde de wens aan om na de

oorlog een meer prominente rol aan de luchtmacht toe te kennen. Als belangrijke eerste stap zag op 15 oktober 1943 de IIIe Afdeling (Militaire Luchtvaart) van het ministerie van Oorlog het levenslicht met luitenant-kolonel P.J. de Broekert als hoofd. Minister O.C.A. van Lidth de Jeude had hiertoe besloten, ondanks heftige tegenstand van marine- en landmachtzijde. De Broekert kreeg als taak "het maken van studie van de moderne luchtvaartorganisatie, van haar technische uitrusting en haar wijze van optreden, het – zooveel noodig in overleg met het Bureau O.G.S. [Organisatie Generale Staf] en de Britse luchtvaartautoriteiten – treffen van voorbereidingen voor een spoedigen wederopbouw der Nederlandsche luchtstrijdkrachten."[6]
Eind december 1943 stelden de ministers van Oorlog en Marine een Stafcommissie voor de Luchtstrijdkrachten in onder voorzitterschap van schout-bij-nacht J.W. Termijtelen, een vurig tegenstander van een onafhankelijke luchtmacht. Naast de voorzitter en Prins Bernhard maakten van deze commissie de marine, landmacht en KNIL met elk twee leden deel uit, waarbij de marine ook de secretaris leverde. Deze stafcommissie kreeg als opdracht "de grondslagen aan te geven voor den opbouw der Nederlandsche Luchtstrijdkrachten na de bevrijding van Nederland voor een zoo krachtig mogelijke deelname aan den oorlog tegen Japan. Bij deze opbouw moet gestreefd worden naar een zoo goed mogelijke onderlinge samenwerking der betrokken deelen der weermacht opdat de plannen als één geheel bij de bevoegde Geallieerde instanties kunnen worden voorgebracht."[7]



P.J. de Broekert, hier na de oorlog afgebeeld als kolonel, commandant ML/KNIL, werd in 1943 als hoofd van de IIIe Afdeling op het Londense ministerie van Oorlog belast met luchtmachtzaken. [NIMH]

De Broekerts streven naar een onafhankelijke Staatsluchtmacht à la RAF vond geen steun in de stafcommissie; de marine, de landmacht en het KNIL wensten hun eigen luchtstrijdkrachten te behouden. Wel adviseerde de commissie de bestaande vliegdiensten van de MLD en de ML in Engeland voor de duur van de oorlog samen te brengen in een Directoraat Nederlandse Luchtstrijdkrachten (DNLSK). De Indische squadrons in Australië bleven onder de Legercommandant aldaar opereren, maar de rekrutering en opleiding van vrijwilligers uit bevrijd Nederland zou via het DNLSK lopen. De ministers van Marine en van Oorlog richtten op 26 juli 1944 het DNLSK op en benoemden Termijtelen tot directeur. Tot zijn taken behoorde het beheer van het bij de RAF dienende personeel en de rekrutering en opleiding van het personeel uit bevrijd Nederland dat nodig was voor de opbouw van Nederlandse squadrons in de strijd tegen Japan. De plannen daarvoor had de Stafcommissie in maart 1944 ontvouwd, waaruit duidelijk bleek hoe de marine via de voorzitter en de secretaris haar bestaande

[6] Ministeriele Beschikking van 22 oktober 1943, Afdeling 1A, nr. 6, afgedrukt in: J.W.T. Bosch, *Het Wapen der Militaire Luchtvaart tijdens de Tweede Wereldoorlog in Groot-Brittannië, 31 mei 1940 – 9 mei 1945* (Niet uitgegeven manuscript Den Haag 1976) bijlage 11.
[7] Bosch, *Het Wapen*, 49.

grootste aandeel in de RAF ook na de oorlog in Europa wilde bestendigen. De commissie adviseerde tot de vorming van:

voor de Koninklijke Marine:
2 squadrons middelzware bommenwerpers;
3 vliegbootsquadrons voor de onderzeebootbestrijding;
3 lange-afstands *general reconnaissance* squadrons;

voor de Koninklijke Landmacht:
4 jagersquadrons;
1 squadron middelzware bommenwerpers;

voor het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger:
6 squadrons zware bommenwerpers;
3 jagersquadrons;
1 transportsquadron.[8]

Deze plannen betekenden een bijdrage van 23 squadrons ten opzichte van de bestaande vijf, waarvoor in totaal 2.500 man vliegend- en 10.500 man grondpersoneel nodig was die moesten worden geworven en opgeleid. Met de rekrutering en opleiding van deze aantallen personeel werd binnen het DNLSK in september 1944 het Commando Opleidingen LSK (COL) belast.
Toen de DNLSK deze plannen aan het *Air Ministry* voorlegde, werd daar terughoudend op gereageerd. De Britten wilde niet verder gaan dan de bestaande squadrons in staat te stellen aan de oorlog tegen Japan mee te doen. In december 1944 bleek het *Air Ministry* bereid in eerste instantie 800 man grondpersoneel en per maand 54 luchtvarenden in opleiding te nemen. In Eindhoven vestigde het DNLSK een Opkomstdepot LSK, dat het personeel rekruteerde, keurde en vervolgens voor opleiding naar Engeland zond. Vanaf de opening op 6 februari 1945 tot medio juni 1945 verwerkte het Opkomstdepot 1.600 vrijwilligers, van wie er 1.400 al voor opleiding in Engeland waren aangekomen; eind 1945 waren dat er al 2.000 die hun militaire opleiding in het *Recruit Training Centre* in Cardington kregen.[9]
Wat vliegende eenheden betreft had de DNLSK alleen zeggenschap over de op 27 juni 1944 in het leven geroepen Luchttransportdienst (LTD) die als taak kreeg te "voorzien in de behoefte aan luchttransport, welke na de bevrijding van Nederland en gedurende de voortzetting van den oorlog in het Verre Oosten zal bestaan."[10] Deze bestond uit een handjevol één- en tweemotorige transportvliegtuigen die voor een deel door gemilitariseerd KLM-personeel werden geëxploiteerd. De capitulatie van Japan op 15 augustus 1945 maakte een einde aan de voorbereidingen tot de inzet van de strijdkrachten in het Verre Oosten en aan de medewerking van de RAF aan de opbouw van een luchtmacht.

[8] Eerste rapport Stafcommissie Luchtstrijdkrachten van 27 maart 1944, afgedrukt in Bosch, *Het Wapen*, bijlage 13.
[9] L. de Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog. Deel 9: Londen* (Den Haag 1979) 1166-1167; P.C. Boer, 'Het Directoraat (Nederlandse) Luchtstrijdkrachten. De organisatorische ontwikkeling van L.S.K. tot Legerluchtmacht in de jaren 1944-1947', *Mars et Historia* 20 (1986) (5) 88.
[10] Beschikking van de ministers van Waterstaat, van Marine en van Oorlog van 27 juni nr. D.2513, afgedrukt in: Bosch, *Het Wapen*, bijlage 16.

De Luchtstrijdkrachten terug in eigen land

In de maanden na het beëindigen van alle vijandelijkheden werden de Nederlandse squadrons in de RAF gedemobiliseerd. Op 1 november 1945 werd een commandant Luchtstrijdkrachten (C-LSK) benoemd onder rechtstreeks bevel van het DNLSK. Onder de C-LSK ressorteerde al het personeel dat uit RAF-dienst naar Nederland terugkeerde of voor de luchtstrijdkrachten in opleiding werd genomen. Onmiddellijk na de bevrijding van Nederland werd het vooroorlogse vliegveld Ypenburg bij Den Haag de groeikern van de naoorlogse luchtmacht. Vanuit Eindhoven kwamen het Opkomstdepot en het Commando Luchtstrijdkrachten Nederland[11] over naar Ypenburg en kregen daar ook ondersteuning voor de keuring, registratie en kleding van de nieuwe en uit krijgsgevangenschap teruggekeerde militairen. Hoewel dit onder de paraplu van DNLSK[12] plaatsvond, maakte de marine spoedig duidelijk dat de MLD een integraal onderdeel van de marine moest blijven. Wel wilde men voorlopig de werving en opleiding via het DNLSK laten lopen. Door deze stap van de marine kwam het accent van het DNLSK te liggen bij de opbouw van de luchtstrijdkrachten te land en werd Heeris als directeur op 1 februari 1946 opgevolgd door oud-Soesterberger kolonel-vlieger I.A. Aler.



Kolonel-vlieger I.A. (Alphons) Aler werd in 1946 eerst als Directeur Nederlandse Luchtstrijdkrachten en een jaar later als commandant van het Commando Legerluchtmacht belast met de opbouw van de Luchtstrijdkrachten in eigen land. [NIMH]

Voorlopig bleef dus het wapen der Militaire Luchtvaart onderdeel van de landmacht, met dien verstande dat de benaming Luchtstrijdkrachten (LSK) werd gebezigd en men het blauwgrijze uniform van de RAF overnam met rangonderscheidingstekens van de landmacht. De belangrijkste taak voor de LSK was nu de werving en opleiding van personeel, in aanvulling op de circa duizend man waarover op Bevrijdingsdag werd beschikt. Met het oog hierop werd op 1 november 1945 een andere oud-Soesterberger, kolonel-vlieger S. Mante, belast met de functie van Chef Personeel.

In september 1945 annuleerde het *Air Ministry* de eerder gemaakte afspraken over de opleidingen; daarvoor in de plaats sloot het DNLSK enkele contracten af voor de opleiding van beperkte aantallen vliegers, waarnemers en technici bij de RAF totdat de opleidingen in Nederland konden worden gegeven. Een maand later had het DNLSK/COL de plannen voor de eigen opleiding van luchtvarenden voor MLD en LSK op Nederlandse vliegvelden klaar. Op Woensdrecht, dat niet over verharde startbanen beschikte, was een *Initial Training Wing* (ITW) naar Engels voorbeeld gepland. Verdere opleidingen waren de Voortgezette Vlieger Opleiding (VVO) te Gilze-Rijen en de Aanvullende Vlieger Opleiding Tweemotorigen (AVOT)

[11] Dit was al in april opgericht als Commando LSK Bevrijd Gebied en stond onder bevel van kapitein-luitenant ter zee W.J. Reynierse, die zijn carrière binnen de LSK zou vervolgen.

[12] In mei 1945 was schout-bij-nacht Termijtelen als directeur opgevolgd door zijn ranggenoot F.J. Heeris. Het DNLSK bleef voorlopig in Londen.

en de Jachtvliegschool (JVS), beide op Twenthe. Daarnaast waren ook de Waarnemersschool en de opleidingen van telegrafisten en luchtschutters op Gilze-Rijen voorzien.
Voor de levering van het vliegend materieel voor al deze opleidingen was het DNLSK sedert september 1945 met het *Air Ministry* in onderhandeling om door het einde van de oorlog overtollig geworden vliegtuigen over te nemen. Dat mondde uit in een overeenkomst, *Target I* geheten, waarbij de RAF voor een bedrag van achttien miljoen gulden enkele honderden lesvliegtuigen en Spitfires aan Nederland overdroeg; alles compleet met reservedelen, gronduitrusting, motortransport, enz. Vanaf juni 1946 was een speciale *Dutch Ferry Flight* van de LSK op RAF Pershore actief met als taak de overgenomen vliegtuigen naar Nederland over te vliegen.



In het kader van de overeenkomst *Target I* nam de LSK niet minder dan 150 van de hier afgebeelde North American AT-16 Harvard-lesvliegtuigen van de RAF over. [NIMH]

HOOFDSTUK 2
DE EERSTE STAPPEN VOOR DE WEDEROPBOUW VAN DE LUCHTSTRIJDKRACHTEN (1945-1948)

De wederopbouw van de Nederlandse strijdkrachten na de oorlog stond vooral in het teken van het herstel van het Nederlandse gezag in de door Soekarno uitgeroepen republiek Indonesië. De eerste gevormde legereenheden van de Koninklijke Landmacht (KL) gingen rechtstreeks naar de archipel om de gelederen van het KNIL te versterken, totdat daar in totaal 120.000 man was uitgezonden. Vanuit de LSK werd in 1946 uit de eerste lichting dienstplichtigen een bataljon Luchtvaarttroepen (LVT) geformeerd en naar Indië uitgezonden voor de vliegveldverdediging. Eveneens werd dat jaar het Nr. 6 Auster Squadron uitgezonden, in 1947 gevolgd door het Nr. 322 Spitfire Squadron.



Een Spitfire Mk.IX jachtvliegtuig van 322 Squadron op de vliegbasis Kali Banteng bij Semarang. [NIMH]

Vorming van de Luchtmachtstaf en het Commando Legerluchtmacht Nederland

Tegen de achtergrond van intensieve samenwerking tussen KL en KNIL besloot de regering op 15 mei 1946 de luchtstrijdkrachten van KL en KNIL samen te voegen. De ministers van Oorlog en Overzeese Gebiedsdelen riepen begin juli 1946 een commissie in het leven om zich over die samenvoeging te buigen. Deze Commissie ter voorbereiding van de Rijkslegerluchtmacht stond onder voorzitterschap van kolonel C. Giebel van het KNIL en bestond verder uit officieren van de Militaire Luchtvaart van beide krijgsmachtdelen.[13]
Na overkomst van de vertegenwoordigers uit Indië begon de commissie op 5 augustus 1946 met haar werk. Ze voorzag een samenstelling van de Rijkslegerluchtmacht bestaande uit 21 vliegtuigafdelingen (squadrons) voor Nederland en 32 voor Indië, met in totaal 1.008 vlieg-

[13] Van de ML/KNIL waren dat: kolonel ir. D.L. Asjes, luitenant-kolonel B.J. Fiedeldij en de kapiteins G.H. Gijbels en P. van Buuren. De Nederlandse LSK werden vertegenwoordigd door de kolonels I.A. Aler en S. Mante, de luitenant-kolonels A.F. Penders, ir. P.J.C. Vos en B. van der Stok en majoor P.A. Cramerus die als secretaris optrad.

tuigen, voornamelijk jachtvliegtuigen. Behalve de uitgewerkte plannen voor de samenvoeging van de luchtstrijdkrachten van KL en KNIL onder één minister, voorlopig die van Oorlog, wilde de commissie af van de naam 'legerluchtmacht'. Die hadden de luchtstrijdkrachten na de oorlog niet verdiend; zij hadden recht op een gelijke, onafhankelijke positie naast leger en marine. De marine was er al voor het hele Koninkrijk, KL en KNIL zouden ook de krachten moeten bundelen en het Wapen der ML en de ML/KNIL zouden moeten opgaan in een onafhankelijke luchtmacht.[14] Op 21 november 1946 schreef de minister van Oorlog aan de Tweede Kamer dat hij het vraagstuk van de samenvoeging van de luchtstrijdkrachten wilde bezien in het bredere kader van het samengaan van de KL en het KNIL, "zoodra de toekomstige constructie van het Koninkrijk een feit zal zijn geworden."[15]



Kolonel-vlieger-waarnemer van de ML/KNIL C. (Conrad) Giebel was voorzitter van de Commissie ter voorbereiding van de Rijksleger-luchtmacht en werd in maart 1947 benoemd tot eerste Chef van de Luchtmachtstaf. [NIMH]

Vooruitlopend daarop besloot de minister in ieder geval de topstructuur aan te passen aan de geleidelijke verzelfstandiging van de LSK. Na het afleveren van een lijvig verslag werd de commissie op 11 januari 1947 ontbonden en kreeg Giebel de opdracht om die topstructuur verder uit te werken. Op 15 maart 1947 maakte de minister van Oorlog bekend dat de hogere legerleiding met ingang van 1 maart 1947 was uitgebreid met de Luchtmachtstaf, naast de Generale Staf, de staven van de Kwartiermeester-Generaal (materieel), de Adjudant-Generaal (personeel) en de Directeur Algemene Diensten (administratie en financiën). De Luchtmachtstaf werd belast met de ministeriële bestuurstaken met betrekking tot de LSK in Nederland en Indië. Tot Chef van de Luchtmachtstaf (CLS) werd begin mei de tot generaal-majoor bevorderde Giebel benoemd en onder hem ressorteerden de stafsecties L1 (Operatiën), L2 (Technische Zaken), L3 (Organisatie en mobilisatievoorbereiding) en L4 (Opleidingen).[16]
Kort daarop besloot de minister met ingang van 1 april 1947 onder de CLS het Commando Legerluchtmacht Nederland (CLN) in te stellen waarin alle uitvoerende taken van het Commando LSK en het DNLSK[17] werden ondergebracht. Sedert begin januari 1946 had kolonel Aler het overgrote deel van het DNLSK vanuit Londen naar Scheveningen overgebracht en nu werd Aler commandant van de Legerluchtmacht Nederland, met onder zich de operationele onderdelen, het Regiment Luchtvaarttroepen en het Directoraat Luchtvaartopleidingen.[18] De vorming van een soortgelijk commando in Indië zou later plaatsvinden; voorlopig (en tot aan de opheffing van het KNIL in 1950) fungeerde het Hoofdkwartier ML te Batavia onder de Indische legercommandant als leidinggevend commando.

[14] R.A.F. Hezemans en E.J.R. Koolhaas, 'Driekwart eeuw luchtmacht', *Militaire Spectator* 157 (1988) (6) 255-263.
[15] TK 1946, 2 VIIIA nr. 8: Memorie van antwoord Oorlogsbegroting 1947/1947 van 21 november 1946, 25.
[16] Legerorders 1947 nr. 119: Ministeriële Beschikking van 15 maart 1947, Militair Kabinet, nr. L 53.
[17] Het officiële einde van het DNLSK volgde op 10 juli 1948 toen alle nog lopende zaken in Londen waren afgewikkeld.
[18] Legerorders 1947, nr. 107: Ministeriële Beschikking van 27 maart 1947, Militair Kabinet, nr. L 52.

De wederopbouw van de Luchtstrijdkrachten in Nederland

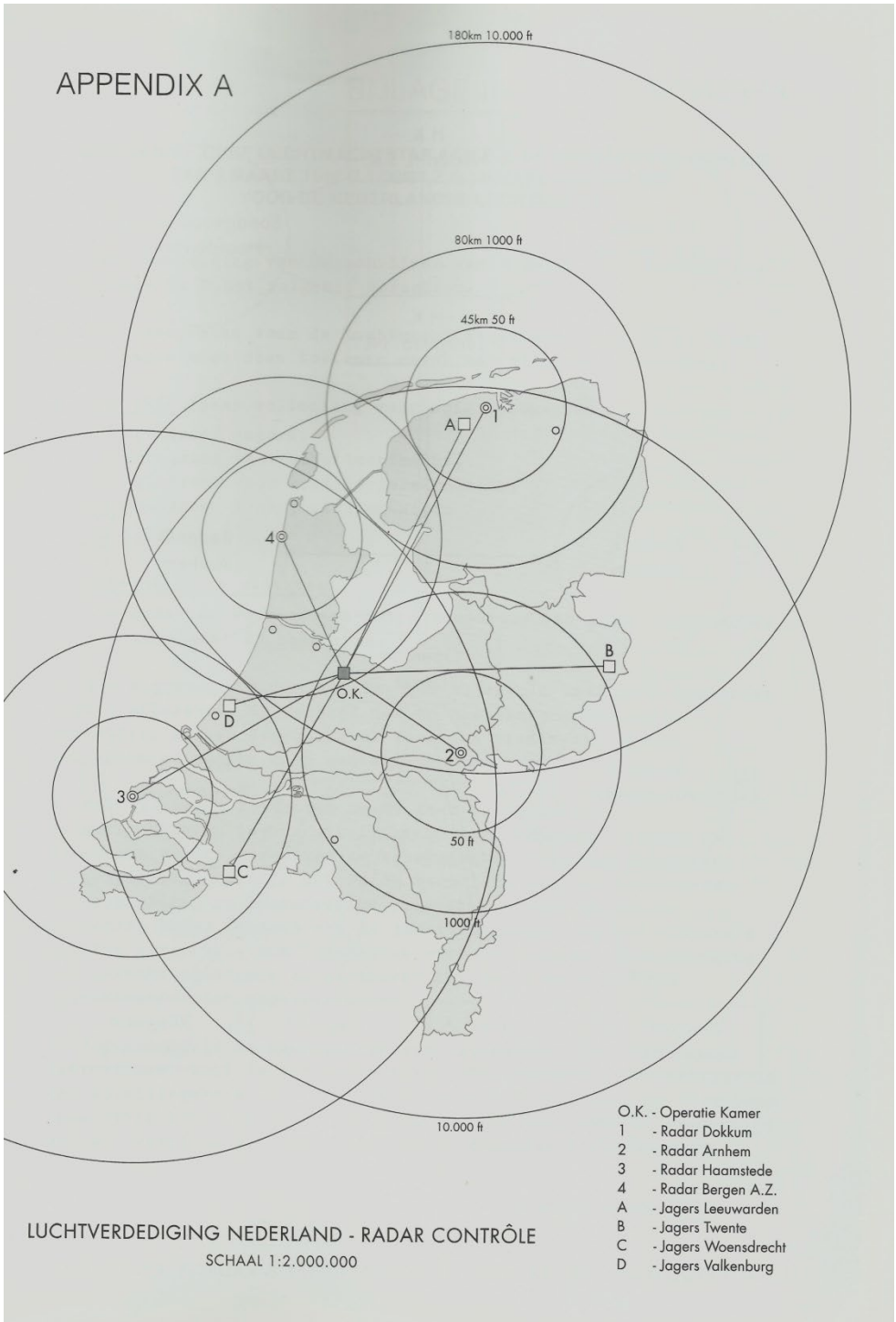
In 1945 en 1946 was er alleen geld op de begroting van het ministerie van Oorlog opgenomen ten behoeve van het DNLSK, alles bij elkaar nog geen half procent van het defensiebudget. Daarmee konden de opleidingen naar de Nederlandse vliegvelden verhuizen en de personeelsgroei met vrijwillig dienend en dienstplichtig personeel worden bekostigd.
In het najaar van 1945 vond overleg plaats tussen vertegenwoordigers van het DNLSK en de directie *Fighter Tactics* van het Britse *Air Ministry* over de plannen voor de opzet van de Nederlandse luchtverdediging. Op 22 december 1945 werd het resultaat in de vorm van een luchtverdedigingsplan door het DNLSK voor commentaar aan de Britse autoriteiten voorgelegd die het op 8 januari 1946 retourneerden met de kwalificatie "We feel that the plan is likely to be effective and that it is on the right lines."[19]
Het in nauwe samenwerking met de RAF in december 1945 tot stand gekomen luchtverdedigingsplan paste in de Britse wens het luchtruim van Noord-Frankrijk, België, Nederland, Denemarken en van het door de Britten bezette Noord-Duitsland als één geheel te beschouwen als voorterrein voor de luchtverdediging van de Britse eilanden. In dit *Air Defence*-plan, dat naar RAF-model was opgezet, vormden België en Nederland de *Nr. 69 Group* met twee nationale sectoren. Voor Nederland kwam dat plan neer op een Sector Operatie Centrum (SOC), vier radar-gevechtsleidingsstations, alsmede vier vliegbases met dag- en nachtjagers. Het plan werd in januari 1946 aan de legerleiding voorgelegd. Al van meet af aan werd, ondanks de recent herwonnen nationale soevereiniteit, rekening gehouden met een internationale inbedding van de luchtverdediging:

> 4. Principieel zal worden vastgehouden aan de belangen van het eigen land, doch in de practijk zal blijken, dat de gecombineerde Nederlandsche strijdmiddelen, ingeschakeld zullen worden in een geallieerde strijdmacht. Dit zal met een minimum aan verlies van tijd en energie moeten geschieden, zoodat bij voorbaat daarmede rekening zal moeten worden gehouden.
>
> 5. Het luchtverdedigingssysteem berust op een waarschuwings- en verbindingsdienst d.m.v. Radar. Vroege waarschuwing van vijandelijke bewegingen is essentieel. Nederland zou in dit verband gezien kunnen worden als vooruit geschoven basis van het, door een eventuele vijand zoo veel moeilijker te bereiken, eiland van de Engelse bondgenooten. Vroegtijdige waarschuwing is dus niet alleen voor ons, doch ook voor de bondgenooten van het allergrootste belang. De R.A.F. zou wellicht geneigd zijn in dit opzicht groote medewerking te verleenen.[20]

Het plan ging uit van de opdeling van Nederland in vier luchtverdedigingsgebieden, waarvan de vaste radarstations moesten worden geïnstalleerd bij Dokkum, Arnhem, Haamstede en Bergen aan Zee. Deze stations zouden dan rechtstreeks worden verbonden met de operatiekamer te Hilversum (handig voor radio-waarschuwingen). De operatiekamer stond weer in rechtstreekse verbinding met de vier vliegbases voor de jachtvliegtuigen, die te Leeuwarden, Twenthe, Woensdrecht en Valkenburg waren gedacht. Op deze bases zouden zowel Spitfire-dagjagers als Mosquito-nachtjagers worden gestationeerd. Voor de realisatie werden in overleg met de RAF twee doelen gesteld, namelijk *Target I* per 31 december 1946: realisatie van het radarstation te Arnhem, de opleiding van het personeel en het voorbereidend werk voor de afbouw van de vliegvelden, en *Target II* per 31 december 1947: bouw van de drie

[19] C. Hoogendijk en J.W.G. Nijssen, *Bandbox. Een halve eeuw Nederlandse gevechtsleiding* (Nieuw Milligen 2000) 36.
[20] Centraal Archievendepot Ministerie van Defensie, dossiernr. S10/13/1/46: *Rapport Luchtverdediging Nederland* van januari 1946 (volledig afgedrukt in bijlage 1).

overige radarstations, de operatiekamer, de aankoop van een extra, mobiel radarstation en de afbouw van de vliegvelden.[21] In de praktijk bleken deze plannen te optimistisch, want de radarstations kwamen pas in de loop van 1948-1950 in de lucht.



Deze kaart van Nederland zat als Appendix A bij het in nauwe samenwerking met de RAF uitgewerkte luchtverdedigingsplan van januari 1946. [Sectie Luchtmachthistorie]

[21] Brits commentaar op het luchtverdedigingsplan d.d. 8 januari 1946 en schematisch overzicht van het plan zijn afgedrukt in: C. Hoogendijk en J.W.G. Nijssen, *Bandbox. Een halve eeuw Nederlandse gevechtsleiding*, Nieuw Milligen 2000.

Dit luchtverdedigingsplan vond op Prinsjesdag 1946 zijn weg in de memorie van toelichting op de Oorlogsbegroting voor 1947:

> Vooruitloopende op het definitieve plan voor deze Rijkslegerluchtmacht, hetwelk thans bij een daartoe door de Ministers van Oorlog en Overzeesche Gebiedsdeelen ingestelde commissie in studie is, was het noodig om nu reeds voor de begrooting van 1947 bepaalde voorzieningen te treffen, waarvan met zekerheid aangenomen kan worden, dat zij zullen passen in het kader van de toekomstige Rijkslegerluchtmacht. Het uitstellen van deze voorzieningen zou een ongeoorloofde vertraging in de ontwikkeling van dit onderdeel van 's lands defensie beteekend hebben.
> In het licht van het voorgaande werd besloten een aanvang te maken met de uitvoering van een voorloopig plan voor de *Luchtverdediging Nederland*. Dit plan voorziet in de meest urgente behoeften om ons land bij een vijandelijken aanval, in staat te stellen zich niet alleen in de lucht te verdedigen, maar ook het leger in zijn taak te steunen. Hiervoor was het noodig een aantal gevechtsvliegtuigafdeelingen te projecteeren, waarvan de oprichting in den loop van 1947 zal aanvangen.[22]

Tegelijkertijd onderhandelde het DNLSK met het Britse luchtvaartministerie over de overdracht van Engels oorlogsmaterieel voor de opbouw van de luchtmacht in het kader van de overeenkomst *Target I*. Deze overeenkomst, waarvan het definitieve contract ter waarde van ƒ 18 miljoen op 4 december 1946 werd getekend, regelde de levering van radar- en andere grondapparatuur, voertuigen, werkplaatsuitrusting en niet minder dan 386 vliegtuigen. Ofschoon dit voor het overgrote deel lesvliegtuigen betrof voor het opzetten van een vliegopleiding in eigen land, omvatte deze order ook voldoende Spitfire-jachtvliegtuigen voor het opzetten van een Jachtvliegschool en één operationeel squadron. Dit squadron (322) werd echter zo spoedig mogelijk naar Nederlands-Indië uitgezonden.
Voor het verwerven van jachtvliegtuigen voor *Target II* had kolonel Aler van het DNLSK andere gedachten. Hij achtte de Spitfire als jachtvliegtuig inmiddels verouderd en had zijn zinnen gezet op de op dat moment meest moderne Britse straaljager, de Gloster Meteor, als jachtvliegtuig voor, in eerste aanleg, twee luchtverdedigingssquadrons. Met steun van de minister van Oorlog werd de aanschaf van enkele tientallen Meteors op de begroting voor 1947 gezet. Onder druk van minister van Financiën prof. mr. P. Lieftinck werd de bestelling voor dat jaar echter teruggebracht tot tien toestellen voor de Jachtvliegschool op Twenthe. De 24 toestellen voor twee squadrons van Leeuwarden zouden dan in 1948 volgen.[23]



Op aandringen van DNLSK Aler ging minister Fiévez in 1946 akkoord met verwerving van Gloster Meteor-straaljagers voor de luchtverdediging. [RAF]

Terwijl in september 1947 een Commissie Luchtverdediging van start ging om samen met de luchtdoelartillerie af te stemmen, vond een maand later opnieuw overleg met de RAF plaats om de Nederlandse luchtverdedigingsplannen verder uit te werken en af te stemmen op die van de omliggende landen.

[22] TK 1946-1947, 300 VIIIA nr. 2: Memorie van toelichting op de Oorlogsbegroting 1947.
[23] J.A.M.M. Janssen, *Hoe de straaljagers in Leeuwarden kwamen. De oprichting van het eerste Meteor-squadron van de Koninklijke Luchtmacht (1948-1949).* Militaire Spectator 168 (1999)(5)301-302.

De opbouwplannen verder uitgewerkt

Drie RAF-officieren overlegden tussen 20 en 24 oktober 1947 met de Luchtmachtstaf, waarna een verder uitgewerkt Luchtverdedigingsplan op 26 november werd voorgelegd aan minister van Oorlog A.H.J.L. Fiévez. Volgens de RAF-officieren moest de Nederlandse luchtverdediging zich in eerste instantie richten op de bescherming tegen luchtaanvallen van de landmacht in Nederland en van de havens en steden Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Antwerpen (deze laatste in samenwerking met België). Daarmee zou ook afbreuk worden gedaan aan luchtaanvallen gericht tegen de Britse eilanden, hetgeen duidelijk aangaf waar de Britse belangen lagen.

Het uitgewerkte plan bevatte een uitvoerige verhandeling over de grondorganisatie voor de waarschuwing en de bevelvoering (ook wel Melding & Gevechtsleiding, M&G genoemd). Deze organisatie zag er als volgt uit:

> a. Eén centraal *Master Radar Station* (MRS) dat dienst moest doen als Groep/Sector Operatiën Centrum. Dit *Sector Operations Centre* (SOC) te Driebergen zou operationeel verantwoordelijk zijn voor de luchtverdediging van het gehele Nederlandse grondgebied, en de toegangen tot het Nederlandse luchtruim.
>
> b. Vijf *Master Radar Stations* te Terschelling, Delfzijl, Winterswijk, 's-Gravezande en Roermond die operationeel verantwoordelijk waren in hun eigen gebied en de volgende twee functies kregen:
> - Het verzamelen van inkomende gegevens via radar en Luchtwachtdienst.
> - Controle van luchtverdediging door middel van jachtvliegtuigen en afweergeschut.
>
> c. Voor deze stations zou gebruik gemaakt worden van de AMES Type 21 stations bestaande uit AMES Type 13 radar voor de hoogtemeting en AMES Type 14 rondzoekradar, eventueel aangevuld met de AMES Type 15 voor middelbare en grote hoogtes.
>
> d. De continuïteit in dit plan werd gewaarborgd door overlapping van de stations en de verdeling in aansluitende *Track Production Areas* (TPA's). Hierdoor werd éénhoofdige verantwoordelijkheid verkregen in de verschillende area's.
>
> e. In het plan waren twee *Forward Cover Stations* opgenomen te Den Helder en Woensdrecht, die zover mogelijk naar voren moesten worden geschoven.
>
> f. De radardekking voor het Nederlandse luchtruim en de toegangen daartoe was van 3.000 feet tot maximale vlieghoogte. Voor de lage dekking zou speciale radarapparatuur moeten worden opgesteld. Ook kon er gebruik worden gemaakt van de al aanwezige luchtwachtdiensten.
>
> g. De vliegvelden moesten omwille van een zo goed mogelijke tactische positie, zo dicht mogelijk bij de grens of aan de kust liggen.
>
> h. Zowel Luchtwachtdienst als luchtafweergeschut moesten onder de operationele leiding staan van de Commandant Luchtverdediging.
>
> i. Het gehele systeem moest door middel van een netwerk van directe verbindingen, bestaande uit ultrakorte golf radiotelefonie, radiozenders, telefoon en telex, met elkaar worden verbonden.[24]

Begin 1948 vond met België afstemming plaats met als resultaat dat "gesproken kan worden van één, België en Nederland omvattend, systeem." Door deze samenwerking met België kwam de noodzaak van een *forward cover station* te Woensdrecht te vervallen en kon het

[24] Hoogendijk en Nijssen, *Bandbox*, 42-43.

materieel voor het radarstation op Terschelling naar België worden overgebracht voor de oprichting van een derde radarstation daar.[25]



Luitenant-kolonel van de Generale Staf A.H.J.L. Fiévez was tussen 3 juli 1947 en 7 augustus 1948 minister van Oorlog in het kabinet-Beel. [NIMH]

Op verzoek van de minister gaf generaal Giebel op 3 maart 1948 inzage in de verdere plannen voor de opbouw van de luchtstrijdkrachten die waren gebaseerd op het rapport van de Commissie Samenvoeging Luchtstrijdkrachten van 26 oktober 1946. Tot 1954, het jaar waarin ook de eerste opbouwfase van de landmacht moest worden voltooid, voorzag hij de oprichting van acht squadrons dagjagers, vier squadrons nachtjagers, twee squadrons tactische jagers ter ondersteuning van de grondstrijdkrachten, twee squadrons voor artilleriewaarneming en één squadron transportvliegtuigen; alles bij elkaar zeventien squadrons waarvoor Giebel de vliegbases Leeuwarden, Twenthe, Volkel, Valkenburg, Soesterberg en Deelen claimde. Na 1954 zou met de vorming van nog zes squadrons tactische jagers de totale eindsterkte van 23 squadrons moeten zijn bereikt.[26]
De op 1 januari 1954 te bereiken sterkte maakte deel uit van het opbouwplan dat de CLS op 9 april 1948 aan minister Fiévez voorlegde en waarin ook de fasering van de opbouw was opgenomen.[27] Terwijl deze plannen in bilaterale samenspraak met de RAF en België vorm kregen, was er in de eerste maanden van 1948 onder druk van de dreiging van de Sovjet-Unie in Oost-Europa sprake van verdere militaire samenwerking in West-Europa, waaraan ook Nederland een bijdrage ging leveren.

[25] Ibid., 45.
[26] Nota CLS aan minister van Oorlog van 3 maart 1948, nr. L 1/00/01 Z.G. (volledig afgedrukt als bijlage 2).
[27] Nota CLS aan minister van Oorlog van 9 april 1948, nr. L 1/00/01 Z.G. (volledig afgedrukt als bijlage 3).

HOOFDSTUK 3
DE LUCHTMACHTOPBOUW ALS ONDERDEEL VAN DE WESTERSE UNIE

Het was in februari 1948 de door Moskou geregisseerde communistische staatsgreep in Tsjecho-Slowakije die in West-Europa de doorslag gaf tot de vorming van een defensief pact waaraan ook Nederland deelnam. Kort na de Praagse coup besloten de Benelux-landen zich aan te sluiten bij het Engels-Franse verdedigingspact dat beide landen in maart 1947 te Duinkerken waren overeengekomen. Met de ondertekening van het verdrag van Brussel op 17 maart 1948 vormden de vijf landen de Westerse Unie, gericht op de organisatie van een collectieve zelfverdediging en onderlinge militaire bijstand in het geval van een gewapende aanval in Europa. Reeds in juni van dat jaar verscherpte de crisis doordat het Sovjetleger alle toegangen over de grond naar Berlijn blokkeerde en de westerse bezettingsmachten een luchtbrug moesten organiseren om de West-Berlijnse bevolking in leven te houden.
Onder druk van de Berlijnse blokkade bogen de vijf landen van deze Westerse Unie zich in de zomer van 1948 over de aanpak van de gezamenlijke verdediging door de *Western Union Defence Organisation* (WUDO). Eind september 1948 legden de vijf landen in een gezamenlijke beleidslijn vast een aanval zover mogelijk naar het oosten in Duitsland tegen te zullen houden en daarvoor een gemeenschappelijke commandostructuur te creëren. Begin oktober 1948 werd veldmaarschalk B.L. Montgomery benoemd tot permanente voorzitter van de drie in oorlogstijd met het bevel van de West-Europese land-, lucht- en marinestrijdkrachten belaste opperbevelhebbers, van wie *Air Chief Marshal Sir* James Robb de gezamenlijke luchtstrijdkrachten zou commanderen.[28]



Veldmaarschalk Bernard Law Montgomery werd in oktober 1948 aangesteld als voorzitter van het Comité Bevelhebbers van de *Western Union Defence Organisation* (WUDO). Hij gaf leiding aan het opstellen van een eerste gezamenlijke verdedigingsplan voor West-Europa. [Wikimedia Commons]

De luchtmachtplannen van de WU

Wat de luchtstrijdkrachten betreft kon worden voortgeborduurd op de reeds onder leiding van de RAF met de afzonderlijke landen ontwikkelde luchtverdedigingsplannen. Reeds eind maart 1948 waren de vijf landen tot de conclusie gekomen dat de vorming van een gemeenschappelijk commando voor de luchtverdediging geboden was en dat uitbreiding ervan naar Denemarken en naar de Britse bezettingszone in Noord-Duitsland noodzakelijk was.
Zo kregen de ministers van Defensie de vijf landen eind september 1948 een met prioriteit te realiseren gezamenlijk luchtverdedigingsplan voorgelegd voor het gehele luchtruim, waarin stond:

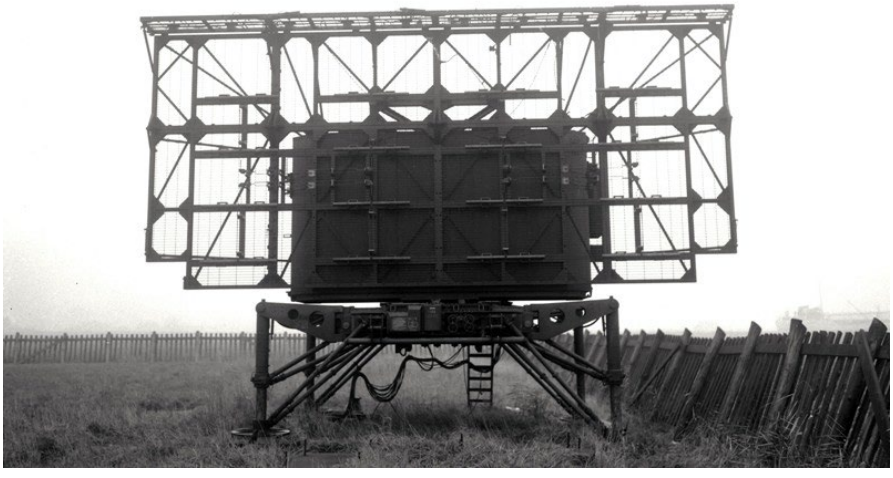
[28] F.P.(48)27 van 25 augustus 1948: *Report by the Chiefs of Staff on the Defence Policy of the Western Union.* (www.cvce.eu)

> The agreed strategy of the Western Union is to hold the enemy as far to the East as possible. But wherever the land battle may take place, a first essential is to provide adequate defence of the metropolitan territories of the Five Powers against enemy air attack, and this must naturally be a part of the first stage in the build-up of the Armed Forces. A unified air defence system based on fighter aircraft, radar and anti-aircraft is required.

Het luchtverdedigingsplan voorzag in eerste instantie in het opzetten van een aantal sectoren naar Brits model met jachtvliegtuigen en radarapparatuur van Britse origine. Een geïntegreerd *Control and Reporting System* voor het luchtruim boven Zuidwest-Engeland, Nederland, België en Noordwest-Frankrijk uitgerust met AMES Type 15 en Type 20 radars kon vanaf 1.000 meter hoogte een volledige dekking geven; daaronder was men aangewezen op luchtwachten. Per radarstation was een *Fighter Wing* voorzien van drie squadrons à zestien dagjagers en twee squadrons à acht nachtjagers. Op basis van de plannen die de RAF al sinds 1946 met de landen individueel had ontwikkeld kon nu een gezamenlijke behoefte worden bepaald op:

voor Frankrijk: 21 *Master Radar Stations*, 8 *Forward Cover Stations* en 17 *Fighter Wings*;
voor Nederland: 5 *Master Radar Stations*, 1 *Forward Cover Station* en 5 *Fighter Wings*;
voor België: 2 *Master Radar Stations* en 4 *Fighter Wings*.

In de eerste fase tot december 1949 moest Frankrijk vier en België en Nederland elk twee *Fighter Wings* inbrengen. De Britse bijdrage bestond uit de staande organisatie van *Fighter Command* in Groot-Brittannië en de nog in de Britse zone van Duitsland op te bouwen organisatie van de BAFO. In de tweede fase dacht de Franse luchtmacht eind 1951 achttien squadrons dagjagers en twaalf squadrons nachtjagers operationeel te hebben. België verwachtte eind 1952 twaalf squadrons dagjagers en zes squadrons nachtjagers te kunnen leveren en Nederland dacht pas eind 1953 acht squadrons dagjagers en acht squadrons nachtjagers in dienst te kunnen hebben.[29]



Met van de RAF overgenomen radarapparatuur als deze AMES Type 15 Mk.V werd de grondorganisatie van de luchtverdediging opgebouwd. [NIMH]

Met behulp van de in 1946 en 1947 van de RAF overgenomen mobiele radar- en gevechtleidingstations AMES Type 13 (vijf hoogtemeetradars), Type 14 (vijf rondzoekradars) en Type 15 (zeven rondzoekradars met hoogtebepaling), konden vijf mobiele *Ground Controlled Interception* (GCI)-stations (in Nederland aangeduid als Navigatiestations, afgekort NS) worden geformeerd:

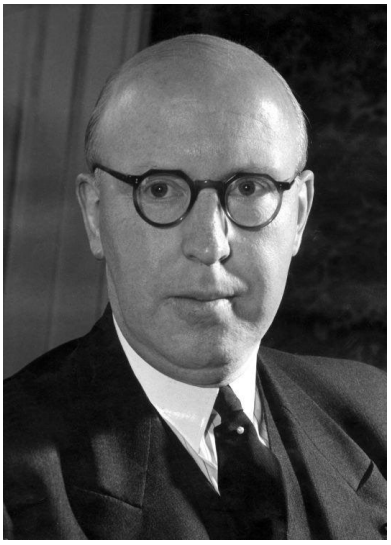
[29] F.P.(48)28 van 25 augustus 1948: *Air Defence and Air Force Organisation* en M.D.(48)Ière REUNION van 27 september 1948: *Proces-Verbale de la Ière Reunion des Ministres de la Defense*. (www.cvce.eu)

Navigatiestation “Groningen” (NS”G”) in augustus 1948 te Appingedam;
Navigatiestation “Achterhoek” (NS”A”) in maart 1949 te Winterswijk;
Navigatiestation “Zuid-Holland” (NS”Z”) in augustus 1949 te De Lier;
Navigatiestation “Veluwe”(NS”V”) in November 1949 te Nieuw Milligen;
Navigatiestation “Noord-Holland” (NS”N”) in November 1950 te Den Helder.

Vanaf eind 1947 werd in het Scheveningse Grand Hotel een operatiekamer ingericht voor de luchtverdediging die in verbinding stond met de in de lucht komende radarstations en de vliegbases waar de luchtverdedigingsvliegtuigen zouden worden gestationeerd. Deze operatiekamer groeide uit tot het Sector Operatiën Centrum (SOC) dat de luchtverdediging in het Nederlandse luchtruim moest leiden. Vanaf mei 1952 was het SOC ondergebracht in een oude Duitse bunker in Driebergen.[30]

Nationale besluitvorming

Op 7 augustus 1948 was het kabinet Drees-Van Schaik opgetreden met mr. W.F. Schokking als minister van Oorlog. Nog maar amper in functie keurde deze het luchtverdedigingsplan van de WU goed onder het voorbehoud van de financiële mogelijkheden. Opnieuw maakte de minister van Financiën Lieftinck bezwaar tegen de in zijn ogen te hoge militaire begrotingen die nog door het vorige kabinet waren voorbereid en voor 1949 voor Oorlog ƒ 518 miljoen en voor Marine ƒ 319 miljoen bedroegen, samen bijna 25 procent van de totale rijksbegroting. Hij schrapte daarom nog voor Prinsjesdag één van de twee dagjagersquadrons die in de begroting voor 1949 waren opgenomen, zodat de luchtmachtopbouw beperkt bleef tot drie onvolledige squadrons met in totaal 42 Meteors, aangevuld met een ‘half’ squadron nachtjagers van 8 vliegtuigen.[31]



Mr. dr. Piet Lieftinck was tussen 1945 en 1952 minister van Financiën en vond dat de militaire departementen teveel geld vroegen en vond premier Drees aan zijn zijde. [Wikimedia Commons]

De troonrede van 21 september 1948 zei daarover: “De toestand van 's lands financiën noopt ertoe de militaire krachtsinspanning, voor wat betreft de landmacht, vrijwel uitsluitend te blijven richten op het in Indonesië onderhouden van een voor haar taak berekende krijgsmacht. Voor zover betreft de Koninklijke Marine en de luchtstrijdkrachten, wordt daarnaast een begin gemaakt met de vorming van een bijdrage aan de gemeenschappelijke verdediging van de vijf door het Pact van Brussel verbonden Westeuropese Mogendheden.”[32] Naar aanleiding van het voorlopig verslag van de Tweede Kamer over de Oorlogsbegroting 1949 gaf minister Schokking eerlijk toe dat de begroting niet verder ging dan “het maken van ‘enige voortgang’ met de opbouw der luchtverdediging en blijft zij verre achter – het moge openlijk worden erkend – bij hetgeen ter zake van ons wordt verwacht en kan worden betiteld als een ‘een minimaal aanschaffingsprogramma’, in bijzonder op het gebied van jachtvliegtuigen.”[33]

[30] Hoogendijk en Nijssen, passim.
[31] NA 2.02.05.02, Notulen Ministerraad 30 augustus 1948.
[32] E. van Raalte, *Troonredes, openingsredes, inhuldigingen, 1814-1963* (Den Haag 1964) 284.
[33] TK 1948-1949, 1000 VIIIA nr. 8: Memorie van antwoord op de Oorlogsbegroting 1949 van 16 december 1948.

Op 22 oktober 1948 had minister Schokking zijn collega's in het kabinet geconfronteerd met de consequenties van de aanvaarding van het in Parijs goedgekeurde gezamenlijke luchtverdedigingsplan van de WU. De Nederlandse bijdrage aan vliegende eenheden zou volgens dit plan moeten bedragen: vijftien squadrons dagjagers (ieder van 24 vliegtuigen, dus in totaal 360 dagjagers) en tien squadrons nachtjagers (ieder van 12 vliegtuigen, dus in totaal 120 nachtjagers), inclusief de inrichting van vliegbases, een waarschuwings- en alarmeringssysteem en de nodige gronddiensten. Hij had in Parijs aangegeven dat zonder externe financiële hulp het plan voor Nederland niet uitvoerbaar was en ook op personeelsgebied grote problemen veroorzaakte. Zich baserend op het in april door de CLS ingediend opbouwplan en rekening houdend met de personeelsgroei, legde hij het kabinet voor "telkenjare de luchtverdediging uit te breiden met minstens 2 squadrons dagjagers en 1 squadron nachtjagers." Dan zou in de begrotingsjaren 1950 t/m 1952, rekening houdend met jaarlijkse afschrijving en opleidingen, in totaal 196 dagjagers en 50 nachtjagers moeten worden aangeschaft.[34]
Als dagjager voor Nederland was in het plan de keus op de Gloster Meteor bepaald, waarvoor de Fokkerfabriek inmiddels de licentie had verkregen voor de bouw van dit vliegtuig in Nederland. Overleg met België en de industrie had ertoe geleid dat Fokker in de jaren 1950 t/m 1952 in maximaal 300 Meteors voor beide landen kon bouwen, terwijl de Belgische F.N. fabriek de daarvoor benodigde 600 Rolls Royce Derwent-straalmotoren kon leveren. Met zo voor Nederland 150 Meteors te bouwen, moesten tot 1952 de resterende 46 Meteors en 50 Mosquito's in Engeland worden aangekocht. Dit aanschafplan had Schokking in een bijlage van zijn nota verder uitgewerkt en daarvoor kreeg hij van het kabinet groen licht.[35]
Met de voorbereiding van de bouw van de vliegtuigen en motoren, alsook de verdere uitwerking van de contracten was nog geruime tijd gemoeid, maar op 8 juli 1949 werden de partijen het eens over de bouw van 300 Meteors bij Fokker. Tijdens de feestelijke bijeenkomst ter gelegenheid van het dertigjarig bestaan van de Fokker-fabriek op 21 juli 1949 kon de inmiddels als staatssecretaris van Oorlog aangetreden mr. W.F. Fokkema Andreae de door alle partijen getekende contracten aanbieden.[36]



De aanbouw van 300 Meteor-jagers door Fokker, later aangevuld tot 330 stuks, vond voor wat betreft de rompvoorstukken plaats bij Aviolanda in Papenrecht. [NIMH]

Internationale druk op Nederland

Zodra het Comité van Bevelhebbers van de WUDO begin oktober 1948 onder leiding van Montgomery was geïnstalleerd, begon het werk aan een kortetermijnplan dat uitging van de op 1 januari 1949 beschikbare strijdkrachten en tot 1950 zou gelden. Van 9 tot 12 november 1948 bezocht Montgomery Nederland in het kader van het opstellen van dit *Short Term Plan* voor de verdediging van West-Europa en hij maande de regering tot spoed bij de opbouw van de krijgsmacht daarvoor. Bij die gelegenheid kwam een verzoek van minister Schokking ter sprake voor het verkrijgen van aanvullende kredieten voor de

[34] Nota minister van Defensie aan leden kabinet van 22 oktober 1948, nr. 404/48 Z.G. (volledig afgedrukt als bijlage 4).
[35] Ibid. en bijlage.
[36] *Algemeen Dagblad*, 22 juli 1949.

aankoop van Britse Gloster Meteor-vliegtuigen.[37] Ook werd de benoeming van generaal-majoor Aler tot Nederlands vertegenwoordiger in het permanente Militaire Comité van de WU te Londen afgesproken.
Montgomery's plan behelsde bij een Sovjetaanval het terugnemen van de bezettingstroepen op de westoever van de Rijn en daar in de Rijn-IJssellinie met de door de WU-landen bijeengebrachte strijdkrachten een hardnekkige verdediging te voeren. Op papier waren voor de verdediging van de 1.000 km lange frontlijn tussen het IJsselmeer en de Franse Middellandse Zeekust 60 divisies nodig, alsmede 4.200 vliegtuigen. Begin 1950 dacht Montgomery te kunnen beschikken over éénderde van de grondtroepen en 1.800 tactische vliegtuigen.[38] Begin 1949 bleek de WUDO evenwel in werkelijkheid slechts 370 vliegtuigen te kunnen uitbrengen, waarvan amper 300 jagers.[39]



Mr. Wim Schokking zat als minister van Oorlog en van Marine klem tussen wat de Westerse Unie aan Nederlandse strijdkrachten vroeg en wat het kabinet daarvoor aan middelen ter beschikking wilde stellen. Het gebrek aan steun van het kabinet en kritiek uit het parlement was voor hem in oktober 1950 reden om ontslag te nemen. [NIMH]

Op 17 januari 1949 kwam Montgomery opnieuw naar Den Haag om zijn plan toe te lichten en aan te geven wat hij daarbij van Nederland verwachtte. Hij eiste van Nederland een legerkorps van drie divisies, waarvan één paraat, en van de luchtmacht de eerder genoemde 25 luchtverdedigingssquadrons. Wanneer Nederland deze bijdrage niet kon toezeggen zou hij moeten zwichten voor Franse druk de Rijn-IJssellinie los te laten.[40] Onder deze druk besloot de regering een week later haar medewerking te verlenen aan de uitvoering van het *Short Term Defence Plan*, maar dit mocht niet ten koste gaan van de militaire taken in Indonesië. Belangrijke overweging was dat de VS als voorwaarde voor militaire hulp aan de WU de totstandkoming van een gecoördineerd defensieplan had gesteld. Ook had het kabinet moeite met het plan dat een deel van Noordoost-Nederland onverdedigd liet. Het plan werd in maart 1949 afgerond en in juli van dat jaar in Luxemburg door de Defensiecomité van de WU aanvaard. [41]

[37] *Het Parool*, 12 november 1948.
[38] Christian Greiner, 'Die alliierten militärstrategischen Planungen zur Verteidigung Westeuropas, 1947-1950' in: Militärgeschichtliches Forschungsamt, *Anfänge westdeutscher Sicherheitspolitik, 1945-1956* (München 1982) 226.
[39] UNILION Planning Progress Report Oct. 1948 – Dec. 1950, 18 september 1950, Part I, Section IV, Para, 3.
[40] Quirijn van der Vegt, *Take-Off. De opbouw van de Nederlandse luchtstrijdkrachten 1945-1973* (Amsterdam 2013) 43.
[41] J.W.L. Brouwer en C.M. Megens, 'Het debat in de ministerraad over de Nederlandse militaire bijdrage aan de NAVO, 1949-1951', *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 107 (1992) (3) 486-500.

Een afgeslankt luchtmachtplan

Gesterkt door de besluitvorming in het kabinet legde Schokking eind maart 1949 een nieuw plan voor de opbouw van de krijgsmacht in de jaren 1950-1955 voor, waarvoor het jaarlijks defensiebudget (Oorlog en Marine) moest worden verhoogd van ƒ 850 miljoen naar ƒ 1.100 miljoen. Onderdeel hiervan was een aangepast Luchtmachtplan 1950, waarin overeenkomstig de wensen van Montgomery voor een groter aandeel in de luchtverdediging, een gefaseerde opbouw elf dagjagersquadrons, vier nachtjagersquadrons en zes tactische squadrons was voorzien voor een jaarlijks bedrag van ƒ 250 miljoen. Premier Drees en minister Lieftinck hielden voor de totale krijsmacht vast aan maximaal ƒ 800 miljoen per jaar en ook het Luchtmachtplan werd te ambitieus gevonden. CLS Giebel wist met Schokking binnen enkele dagen een aangepast Luchtmachtplan op te stellen waarin het aantal eenheden gehandhaafd bleef, maar de squadronsterkte in navolging van de Belgische luchtmacht met éénderde werd teruggebracht. De opbouw naar de eindsterkte in 1955 zag er dan als volgt uit:

11 squadrons dagjagers:	van	24 vliegtuigen	naar	16 vliegtuigen
4 squadrons nachtjagers:	van	12 vliegtuigen	naar	8 vliegtuigen
6 squadrons tactische jagers:	van	24 vliegtuigen	naar	16 vliegtuigen
21 squadrons totaal:	van	456 vliegtuigen	naar	304 vliegtuigen



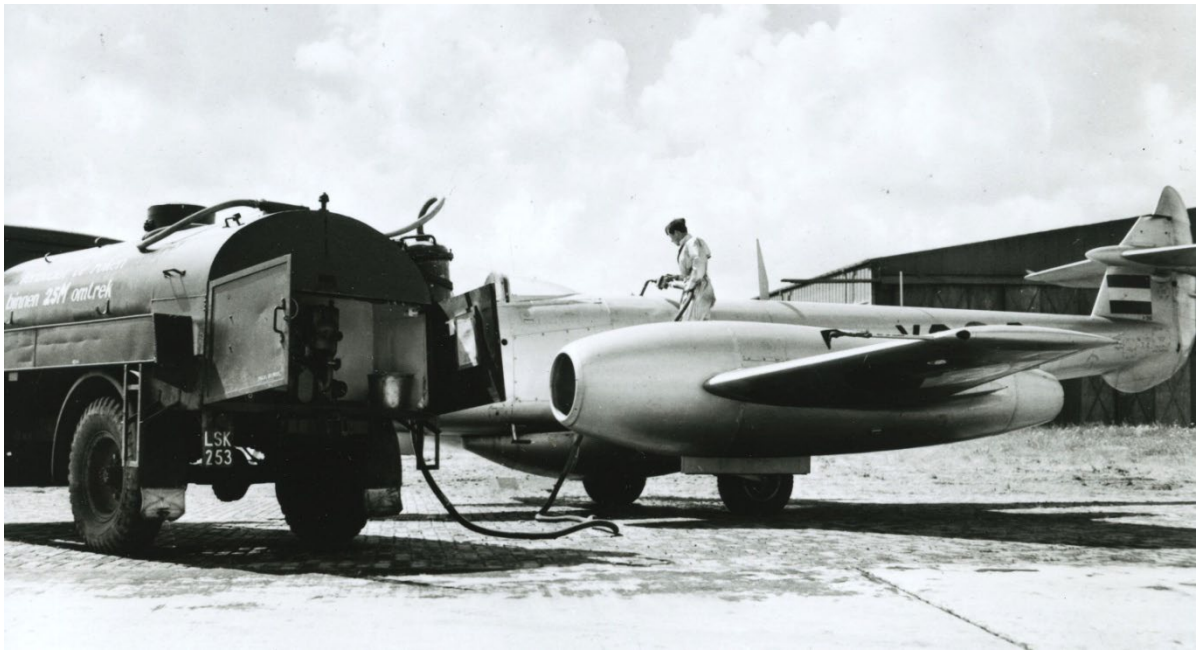
Als Chef van de Luchtmachtstaf wist generaal Giebel in maart 1949 met minister Schokking een afgeslankt luchtmachtplan door het kabinet aanvaard te krijgen. [NIMH]

Ofschoon ook hiervoor op hulp vanuit Amerika moest worden gerekend en de opbouw zich moest beperken tot aanschaf van vijftig vliegtuigen per jaar kon de eerder besproken bouw van jachtvliegtuigen door Nederland en België in juli 1949 door het kabinet worden goedgekeurd. Daarbij verschafte de VS voor $ 10 miljoen aan steun door het dollardeel van de financiering van de grondstoffen en fabrieksuitrusting voor Amerikaanse rekening te nemen.[42] Terwijl voor 1949 ruim ƒ 25 miljoen was toegestaan voor de aankoop van vliegtuigen werd in de begroting voor 1950 dit bedrag in verband met de aankoop van Meteors verhoogd tot ƒ 43 miljoen, waarvan ƒ 10 miljoen van België terug te ontvangen.[43]

Weliswaar had het Defensiecomité van de WU op 15 juli 1949 het *Air Defence Plan* met ook daarin de Nederlandse bijdrage goedgekeurd, op diezelfde vergadering kwam de militaire leiding van de WUDO met een plan voor uitrusting van de tactische luchtstrijdkrachten. Daarin werd de totale behoefte aan 4.200 tactische vliegtuigen voor de ondersteuning van de grondtroepen neergelegd. De defensieministers keurden de eerste fase van 2.000 vliegtuigen goed, waarin van Nederland werd gevraagd er 176 bij te dragen.[44] Inmiddels was op 4 april 1949 in Washington het NAVO-verdrag ondertekend, waardoor de WU opging in een

[42] Van der Vegt, *Take-Off*, 43-45.
[43] TK 1949-1950, 1400 VIIIA nr. 5: Begrotingsstaat, artikel 152.
[44] Van der Vegt, *Take-Off*, 45.

bondgenootschap waaraan ook de Verenigde Staten, Canada, Italië, Noorwegen, Denemarken en IJsland deelnamen. De WU-plannen voor de opbouw van de verdediging van West-Europa werden in eerste instantie door de NAVO overgenomen.



Eind 1948 waren de eerste Gloster Meteor F.Mk.4 dagjagers op vliegbasis Leeuwarden operationeel inzetbaar voor de verdediging van het Nederlandse luchtruim. [NIMH]

HOOFDSTUK 4
LUCHTMACHTOPBOUW
IN NAVO-KADER

De totstandkoming van de NAVO

Nadat president Truman op 17 maart 1948 de vorming van de Westerse Unie had verwelkomd, stelde Groot-Brittannië de Amerikanen op 31 maart voor om gezamenlijk een stevige verdediging op te zetten tegen een Russische inval. Op 17 april 1948 nodigden de WU-landen de VS uit voor militair overleg op basis van een door het Militair Comité van WU opgesteld strategisch concept. Dat ging uit van een verdediging zover mogelijk oostwaarts in Duitsland en in samenhang met een wereldwijde strategische planning. Op 22 juli 1948 begonnen de militaire besprekingen tussen de WU, de VS en Canada, maar deze gingen gebukt onder de opdracht van de *Joint Chiefs of Staff* (JCS) de Europeanen geen inzage te geven in de Amerikaanse militaire plannen en alle directe militaire steunverlening af te wijzen. Slechts in de volgende situatie kon een Amerikaanse bijdrage worden toegezegd:

- Inzet van de bezettingstroepen in Duitsland zonder versterking van de landstrijdkrachten op korte termijn;
- Inzet van het *Strategic Air Command* (SAC) van de Amerikaanse luchtmacht;
- Wereldwijde inzet van Amerikaanse strijdkrachten elders ter bescherming van de zeeverbindingen;
- Mobilisatie van het Amerikaanse potentieel als arsenaal voor de bondgenoten.[45]



De belangrijkste bijdrage die de Amerikanen anno 1948 aan de verdediging van West-Europa konden bijdragen was de afschrikking met atoombommenwerpers, zoals als de hier afgebeelde Convair B-36 waarvan de aflevering toen nog moest beginnen. [zianet.com]

Zodra de gesprekken tussen de WU en de VS waren aangevangen, legden de Britten op 7 augustus 1948 een Strategisch Concept voor de Verdediging van West-Europa op tafel waarin aan de Anglo-Amerikaanse lijn en de West-Europese wensen zoveel mogelijk recht werd gedaan. De besprekingen tussen de WU-landen, de VS en Canada over hoe deze landen de zwakke verdediging aan de Rijn konden versterken kregen een steun in de rug toen het

[45] NSC 9/4, 20 juli 1948.

Amerikaanse Congres de Vandenberg-resolutie in juni 1948 aannam. Hierdoor konden onderhandelingen over een grotere Amerikaanse betrokkenheid bij de verdediging van West-Europa worden geopend die op 4 april 1949 tot de ondertekening van het Noord-Atlantisch verdrag leidde. Daarin kwamen twaalf landen – de Verenigde Staten, Canada, de vijf WU-leden, Noorwegen, Denemarken, IJsland, Portugal en Italië – overeen een gezamenlijke verdediging tegen een mogelijke aanval voor te bereiden en elkaar in zo'n geval bij te staan.



De Nederlandse minister van Buitenlandse Zaken mr. D.U. Stikker ondertekent op 4 april 1949 het Noord Atlantisch Verdrag in Washington. Hij zou tussen 1961 en 1964 als secretaris-generaal het bondgenootschap leiden. [US Dept. Of Defense]

Het gezamenlijke planningsproces voor de verdediging van West-Europa begon na ratificering van het NAVO-verdrag begin augustus 1949 met bezoeken van de Amerikaanse JCS aan de nieuwe bondgenoten. Allereerst moest naar Amerikaans plan van juni 1949 daarvoor een organisatie worden opgezet, die de Amerikanen de leidende rol met grote vrijheid van handelen gaf. Tijdens de eerste vergadering van de NAVO-raad op 17 september 1949 werd de organisatie, beschreven in rapport D-1/1, goedgekeurd. Daarin vormde de NAVO-raad (*Council*) het hoogste besluitvormingsorgaan. Net als de WU kreeg de NAVO ook een *Defence Committee* (DC), bestaande uit ministers van Defensie en een Militair Comité (*Military Committee*, MC), waarin de nationale stafchefs zaten. Om dagelijks leiding te geven aan het militaire planningsproces kwam onder het MC een permanente *Standing Group* (SG) die bestond uit hoge militaire vertegenwoordigers van de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk. Deze SG gaf de taak van de daadwerkelijke planning en voorbereiding van de NAVO-verdediging aan een vijftal *Regional Planning Groups* (RPG's) voor de volgende regio's: Noord-Europa, West-Europa, Zuid-Europa en het Westelijke Middellandse Zeegebied, Canada-VS en de Noord-Atlantische Oceaan. [46] De West-Europese RPG verkeerde in de gunstige omstandigheid in het Bevelhebberscomité van de WU een reeds ontwikkelde organisatie te bezitten, maar de VS wilde die sterk scheiden van de NAVO. Daardoor bleven het Defensie Comité en de *Military Supply Board* van de WU voorlopig bestaan, terwijl het MC en de SG van de NAVO de eigen planningstructuur ontwierpen. Deze regeling werd in oktober 1949 door het DC vastgesteld en in de NAVO-raad van 6 januari 1950 goedgekeurd.[47]
Een dag na ondertekening van het NAVO verdrag legden de WU-landen en andere nieuwe lidstaten een verzoek om militaire en financiële hulp aan de Amerikanen voor. Binnen enkele weken had de Amerikaanse regering een omvangrijk plan uitgewerkt om in 1950 voor een bedrag van één miljard dollar aan hulp voor de Europese NAVO-landen te kunnen verstrekken in het kader van de in het NAVO-verdrag vastgelegde beginselen van "self-help and

[46] NATO Archives Online (NAO), Council document D-1/1, 17 september 1949.
[47] NAO, DC 10 en C/3-R/1.

mutual aid." Na goedkeuring van deze plannen door het Congres tekende president Truman op 6 oktober 1949 de wet die het *Mutual Defense Assistance Program* (MDAP) regelde.[48]



Presidant Harry S. Truman tekent op 6 oktober 1949 de wet die in navolging van het *Marshall-plan* de Amerikaanse militaire hulpverlening aan de eerder dat jaar opgerichte NAVO regelde. [Life Time]

Het strategisch concept van de NAVO

De NAVO wilde in tegenstelling tot het kortetermijnplan van de WU eerst een algemeen fundament leggen voor de militair-strategische planning. Het DC stelde op 5 oktober 1949 een opdracht vast voor het MC om te komen tot een "broad concept for the over-all defense of the North Atlantic Area in order to ensure early completion and integration of regional defense plans."[49] Hiertoe stelde de SG op 19 oktober 1949 in document SG 1 een ontwerptekst op.[50]

Als richtsnoer voor de hierna aanvangende planningsprocessen gold: "A successful defense of the North Atlantic Treaty nations through maximum efficiency of their armed forces, with the minimum necessary expenditure of manpower, money and materials, is the goal of defense planning." Paragraaf 7 somde de belangrijkste taken van de militaire verdediging op: [51]

> a. Insure our ability to deliver the atomic bomb promptly. This is primarily a U.S. responsibility assisted as practicable by other nations.
> b. Arrest and counter as soon as practicable the enemy offensives against North Atlantic Treaty Powers by all means available, Including air, naval, land and psychological operations. In this undertaking, we recognize that the hard core of ground power in being will come from the European nations aided by other nations as they can mobilize.
> c. Neutralize as soon as practicable enemy air operations against North Atlantic Treaty Powers. In this undertaking we recognize that the European nations should provide the bulk of the tactical air support and air defense in being, other nations aiding as they can mobilize.
> d. Secure and control sea and air lines of communication, and ports and harbors, essential to the implementation of common defense plans. It is recognized that this will be primarily a responsibility of the United States and United Kingdom. Other nations will secure and maintain their own harbor defense and coastal sea lines and will assist in the maintenance of other lines of communications as their means permit.
> e. Secure, maintain and defend such main support areas, air bases, and naval bases as are essential to the successful accomplishment of the basic undertaking. These undertakings will be a responsibility of the nations having sovereignty over these essential bases and areas, aided as , necessary and to the extent set forth in collective defense plans.
> f. Mobilize and expand the over-all power of the Allied nations in accordance with their planned contribution to later offensive operations designed to maintain security of the North Atlantic Treaty area.

[48] Lord Ismay, *NATO, The first Five Years, 1949-1954* (Parijs 1954) 23-24.
[49] NAO, DC 1/2, 25 oktober 1949.
[50] NAO, SG 1, 10 oktober 1949.
[51] NAO, SG 1, 10 oktober 1949, para 5e en 7.

Het stempel dat de VS op dit strategisch concept drukte kwam vooral in de taakverdeling tot uitdrukking. Met SG 1/1 stelden de JCS nog scherpere teksten voor in met name punt 7.[52] Deze teksten vonden hun weg in het strategisch concept dat de SG later aan het MC voorlegde als MC 3.[53] In een dezelfde dag neergelegd rapport MC 3/1 stonden de door de MC-leden voorgestelde wijzigingen op MC 3. De continentale leden – Frankrijk voorop – wensten te zien dat zij weliswaar de eerste militaire klap met land- en luchtstrijdkrachten moesten opvangen, maar dat zij zo spoedig mogelijk daarin door de andere landen zouden worden bijgestaan.[54] Daarover vond discussie plaats in het DC van 1 december 1949 en dat betrof vooral de vraag of de inzet van nucleaire wapens in alle duidelijkheid moest worden genoemd. Het DC wijzigde op Deens aandringen de tekst van paragraaf 7a in: "Insure the ability to carry out strategic bombing promptly by all means possible with all types of weapons, without exception. This is primarily a U.S. responsibility assisted as practicable by other nations."[55] De VS-voorzitter ging hiermee akkoord, ervan uitgaande dat "all of us understand that the elimination of the words in no way changes or modifies the intention to use the bomb in our defense when and where necessary."[56] Ook de hoofdtaak van de Europese lidstaten in paragraaf 7b werd door het DC als volgt aangescherpt: "Arrest and counter as soon as practicable the enemy offensives against North Atlantic Treaty powers by all means available, including air, naval, land and psychological operations. Initially, the hard core of ground forces will come from the European nations. Other nations will give aid with the least possible delay and in accordance with over-all plans." De NAVO-raad keurde het strategisch concept op 6 januari 1950 goed als DC 6/1.[57] Nadat met de verschillende lidstaten ook bilaterale overeenkomsten over de militaire hulpverlening waren getekend en het strategisch concept op 27 januari door president Truman was goedgekeurd, kon het budget van $ 1 miljard van de *Mutual Defense Assistance Act 1949* worden vrijgegeven.[58]

De militaire plannen van de NAVO

Ondertussen had de SG op 29 november 1949 van het MC opdracht gekregen de door de RPG's op te stellen regionale verdedigingsplannen te bundelen tot een defensieplan voor de middellange termijn (tot 1 juli 1954). Dit document werd op 11 maart 1950 door de SG aan het MC voorgelegd als *Medium Term Defense Plan* (MTDP).[59] Zonder wezenlijke aanpassingen stuurde het MC dit MTDP op 28 maart 1950 als DC 13[60] door naar de defensieministers in het DC, die het op 1 april in de Haagse Julianakazerne vaststelden als basis voor de behoefte aan strijdkrachten.[61] De Amerikaanse JCS hielden in hun voorstellen voor het MTDP vast aan hun strategisch doel in een oorlog met de Sovjet-Unie, namelijk met een offensief om de militaire macht ervan te breken, waarvoor het oorlogsplan OFFTACKLE de basis was.[62]

---

[52] NAO, SG 1/1, 17 oktober 1949.
[53] NAO, MC 3, 19 oktober 1949.
[54] NAO, MC 3/1, 19 oktober 1949.
[55] NAO, DC 6/1, 1 december 1949, para 7a.
[56] NAO, Minutes Second DC meeting, 1 December 1949, blz. 12; FRUS 1949 Vol. IV, blz. 352-356: DC/1, 1 december 1949 en 362-363: Overleg Acheson-Johnson, 16 december 1949.
[57] NAO, DC 6/1, 1 december 1949, para 7b.
[58] Lord Ismay, *NATO, The First Five Years, 1949-1950* (Parijs 1954) 27.
[59] NAO, SG 20/2, 11 maart 1950.
[60] NAO, DC 13, 28 maart 1950.
[61] NAO, Minutes Third DC Meeting, 1 April 1950, 5-8; Kenneth W. Condit, *The Joint Chiefs of Staff and National Policy, Vol. II: 1947-1949* (Washington 1996) 212-217.
[62] JCS 1844/46, Joint Outline Emergency War Plan OFFTACKLE, 8 november 1949.

Niettemin kon dat plan op korte termijn worden aangepast om de Europese landen tegemoet te komen. Het plan besloeg de eerste fase (ongeveer 90 dagen) van een mogelijke oorlog, namelijk vanaf *D-Day* tot de stabilisatie van de Sovjet-strijdkrachten.



De Rijn-IJssellinie anno 1949: de doorgetrokken rode lijn is de aanvankelijke Rijnlinie en de onderbroken rode lijn geeft de door Nederland geëiste aanvulling met de IJssellinie aan. De blauwe lijn is de grens tussen de het NAVO-territoir en de Russische bezettingszone. [zienenweten.blogspot.com]

De NAVO moest in staat zijn een Sovjet-aanval in West-Duitsland tot staan te brengen aan de Rijn-IJssellinie conform WU-plan, alsook in de Italiaans-Oostenrijkse Alpen en aan de Isonzo in Zuid-Europa en tenslotte tussen het Kielerkanaal en Noord-Noorwegen, in ieder geval de belangrijkste gebieden daar. Om deze defensieve operatie mogelijk te maken moesten de zee- en luchtwegen over de Atlantische Oceaan worden verzekerd door lokale (lucht-)verdediging van Portugal, Groenland, IJsland en de Azoren. Het strategisch luchtoffensief, zijnde een verantwoordelijkheid van alleen de VS, maakte geen deel uit van het MTDP.[63]
Indien de afschrikkende werking van de NAVO zou falen dan wilde het bondgenootschap, met het West-Europese vasteland als zwaartepunt, de verdediging zover mogelijk naar het oosten voeren.[64] Dat vergde de inzet van alle beschikbare middelen en de andere regio's moesten daarbij hulp bieden. DC 13 vatte dat als volgt samen:

> 53. In summary, the three European Regions will devote their primary effort during the first phase of operations to the arresting of enemy advances through the exploitation of all possible geographical, and other advantages which might offset the anticipated numerical superiority of Soviet D-Day forces. While pursuing this objective, they will mobilize to the maximum extent possible, and defend those areas and lines of communication essential to the deployment and support of reinforcements from other regional areas and to the support, of their own forces.
>
> 54. For the defense of Western Europe, and particularly Continental Europe, it will be necessary to make a maximum initial effort with all available resources even though it may not be possible to sustain this effort, provided, by so doing, sufficient delay may be achieved to allow for reinforcement, and for the strategic air offensive to take effect.[65]

[63] Greiner, 248.
[64] NAO, DC 13, blz. 9.
[65] Ibid., blz. 61.



Terwijl de Europese NAVO-landen een Russische aanval moesten opvangen, zouden de Amerikaanse strategische bommenwerpers met atoombommen de steden van de Sovjet-Unie bombarderen. Vanaf 1951 gingen B-47 bommenwerpers de ruggengraat van het Amerikaanse *Strategic Air Command* vormen. [USAF]

De Europese hoop op snelle versterking van buitenaf binnen 90 dagen stond haaks op de Amerikaanse berekening dat na mobilisatie de eerste troepen pas na twaalf maanden beschikbaar konden zijn. Tot dat tijdstip was alle hoop gebaseerd op het strategische luchtoffensief. Door de nadruk op de verdediging van de Centraal-Europese sector zo ver mogelijk naar het oosten te leggen, moest tijd en ruimte worden geschapen om het economisch belangrijke potentieel te kunnen verdedigen. Dit diende te geschieden met defensief-offensieve operaties zo ver mogelijk oostwaarts vanuit obstakels en defensieve posities.[66] De VS hadden echter ook meer oog voor het behoud van de westelijke Middellandse Zee en Scandinavië.
Het strategisch concept voor de verdediging van de West-Europese regio luidde als volgt:

> 6. The strategic concept is to hold the enemy as far to the east in Germany as possible, and by using all offensive and defensive means available, to deny them freedom of action, in order to cover the mobilization and concentration of Regional and Allied military potential required to reinforce the defence forces and assume the offensive.
>
> 7. It is evident that it is strategically desirable to push the line of defense as far to the east as possible.
>
> a. To cover the whole of the Netherlands, Italy and Denmark and assist the demands of the other European Regions.
> b. To retain the considerable potential of Western Germany.
> c. To deny the enemy the use of bases on the North Sea Coast and to give us the opportunity to act offensively in the Baltic.
> d. To give depth to the ground and air demands of Western Europe.

[66] Ibid., blz. 57.

> 8. The most efficient offensive means, likely to be available at the outbreak of the war, is the employment of Airpower, both Tactical and Strategical. In addition to destroying the enemy war potential, these Air Forces have the capability, if vigorously engaged against the enemy's Ground Forces, his lines of communication and his rear areas, of slowing down and contributing to the halting of the offensive.[67]

In een aanhangsel bij DC 13 werden de in 1954 benodigde NAVO-strijdkrachten opgesomd: meer dan 90 divisies, 8.676 vliegtuigen, ruim 1.000 schepen en 3.264 marinevliegtuigen op land en op vliegkampschepen. Voor West-Europa alleen waren 53 divisies en 4.200 vliegtuigen benodigd. [68]
Naast het MTDP werd sinds januari 1950 ook aan het *Short Term Defense Plan* (STDP) gewerkt, waarin naar de stand van beschikbare strijdkrachten per 1 september 1950 een plan moest worden opgesteld waarop door de Europese lidstaten sterk werd aangedrongen.[69] De verdediging moest zover mogelijk naar het oosten beginnen om de vastberadenheid van de NAVO-landen hun territoir te verdedigen te tonen. Dit vooral door Frankrijk en de Beneluxlanden voorgestane plan was onveranderd van de WU overgenomen en de hoofdweerstand moest in de Rijn-IJssellinie worden geleverd. Volgens de JCS was dit geen evacuatieplan maar een op politieke en psychologische gronden bepaalde vertwijfelde poging in de linie stand te houden in afwachting van hulp van buiten.[70] De NAVO-raad van 15 mei 1950 kon echter geen goedkeuring hechten aan de opgestelde plannen en vond dat "separate national plans were insufficiënt to meet the peril. What was needed was a balanced Atlantic Force."[71]

Ontwikkelingen in Nederland

Terwijl de NAVO in 1949 en de eerste helft van 1950 druk was met het ontwikkelen van de eerste militaire plannen voor het bondgenootschap, gebeurde er in Nederland weinig. De op Prinsjesdag 1949 uitgebrachte Oorlogsbegroting van totaal bijna ƒ 650 miljoen bevatte geen nieuwe besluiten van de regering op het gebied van defensie.[72] Wat de LSK betrof was het budget voor de aankoop van vliegtuigen flink verhoogd in verband met de kort tevoren afgesloten contracten met Fokker en de Belgen voor de levering van 300 Meteor F.Mk.8 dagjagers. Met de nog in Engeland aangekochte Meteors F.Mk.4 en T.Mk.7 waren in 1948 en 1949 de Jachtvliegschool (JVS) op vliegbasis Twenthe en drie squadrons (323, 324 en 325) op vliegbasis Leeuwarden geformeerd, zij het nog niet in de beoogde sterkte.
Met de soevereiniteitsoverdracht van de archipel aan Indonesië eind 1949 kwam er een eind aan de militaire verplichtingen aldaar die de opbouw van de defensie in Europa in de weg hadden gestaan. Op 27 januari 1950 schreef minister Schokking aan de Tweede Kamer dat vanwege de afwikkeling van het conflict in Indonesië, de gevolgen van de in september 1949 doorgevoerde devaluatie van de gulden en de verwachte MDAP-hulp in 1950, een nieuwe Oorlogsbegroting voor 1950 moest worden opgesteld.[73] Deze verscheen op 10 juni 1950 met een eindcijfer van ƒ 852 miljoen,[74] samen met het eindcijfer voor de marine van ƒ 313 miljoen dus in totaal ƒ 1.165 miljoen voor defensie.

---

[67] Ibid., blz. 43-44.
[68] Ibid., blz. 66.
[69] NAO, Minutes Third DC Meeting, 4.
[70] JCS 2073/106, Report on the Western European Regional Short Term Plan, 28 december 1950.
[71] NAO, R 4/2(S), Summary Council Record, 15 mei 1950; D-4/3, Report from DC on Defence Planning, 15 mei 1950; D-4/12(Final), Council Resolution Nr. 2, 18 mei 1950.
[72] Brouwer en Megens, 'Het debat'', 486-500.
[73] TK 1949-1950, 1400 VIIIA nr. 8: Brief van de minister van Oorlog van 27 januari 1950.
[74] TK 1949-1950, 1672 nr. 3: MvT gewijzigde Oorlogsbegroting 1950 van 10 juni 1950.

Beide begrotingen werden gevolgd door een Defensienota van 27 juni waarin het in 1950 en volgende jaren te volgen defensiebeleid door Schokking uit de doeken werd gedaan. Daarvoor was als totaal defensiebudget voor 1951 een bedrag van ƒ 850 miljoen door het kabinet als maximum vastgesteld. Voor latere jaren moesten de militaire voorzieningen ook rekening houden met "het belang van een ongestoorde voortzetting van het nationaal herstel."[75] Als taakstelling van de Nederlandse krijgsmacht die in bondgenootschappelijk verband was vastgesteld, vermeldde de Defensienota:

> *a. het in hoger geallieerd verband tegenhouden van 's vijands landstrijdkrachten* – ook wanneer zij door de lucht komen – waar voor nodig zijn: eigen land- en daarmee samenwerkende tactische luchtstrijdkrachten en eventueel zeestrijdkrachten;
>
> *b. het bestrijden van 's vijands luchtstrijdkrachten*, waarvoor nodig zijn: eigen luchtstrijdkrachten en luchtdoelartillerie, en de bijbehorende waarschuwings- en directie-organen;
>
> *c. het openhouden en beschermen van onze havens en zeever bindingen*, met inbegrip van het bestrijden van 's vijands zeestrijdkrachten voorzover daarvoor noodzakelijk en waarvoor nodig zijn: eigen zeestrijdkrachten (met inbegrip van Marine Luchtvaart Dienst) en luchtstrijdkrachten;
>
> *d. zorgen, dat het achterland rustig blijft*, waarvoor landstrijd krachten nodig zijn.



Voor de uitrusting van de luchtverdediging lieten België en Nederland 330 Gloster Meteor-jachtvliegtuigen in beide landen in licentie bouwen, waarvan hier een formatie van 326 Squadron. [NIMH]

[75] TK 1949-1950, 1672 nr. 11: Nota inzake het defensiebeleid van 27 juni 1950.

Over de opbouw van de luchtmacht in de Defensienota was de minister evenwel vaag:

> Het plan van opbouw van de Luchtmacht is gebaseerd op de taak, welke de Nederlandse luchtstrijdkrachten in het bondgenootschappelijk verband te vervullen hebben voor de verdediging van West-Europa in het algemeen en van Nederland in het bijzonder. Tot deze taken behoren:
> - de luchtverdediging van Nederland als onderdeel van de luchtverdediging van West-Europa;
> - het leveren van een deel van de tactische luchtstrijdkrachten bestemd voor het verlenen van steun aan de landstrijdkrachten.
>
> Het plan voor de luchtverdediging van Nederland omvat de opbouw van een aantal squadrons dagjagers en nachtjagers, een alarmeringsapparaat bestaande uit de nodige radarstations, een luchtwachtdienst en een net van telefoonverbindingen. Hand in hand met de opbouw van de squadrons zullen de nodige bataljons luchtvaarttroepen voor de rechtstreekse bewaking en verdediging van de vliegvelden worden gevormd. Bovendien is het nodig te beschikken over eenheden voor luchttransport, luchtfotografie en voor artillerieverkenning, de laatste bestemd voor werkzaamheid ten behoeve van de artillerie in het verband van de landmacht.
>
> De (operationele) gevechtssquadrons voor luchtverdediging en tactische Luchtmacht zullen met de organen voor alarmering worden samengevoegd in een Luchtverdedigingscommando. Met de vorming van de gevechtssquadrons en de opbouw van de radarstations is in 1948 en 1949 een aanvang gemaakt.[76]

Internationale ontwikkelingen

De behandeling van de Defensienota-1950 in het parlement werd al spoedig achterhaald als gevolg van elkaar opvolgende internationale gebeurtenissen die een verscherping van de Koude Oorlog teweegbrachten en tenslotte uitmondden in de Koreaanse oorlog die op 25 juni 1950 uitbrak.



Het waren vooral de Douglas C-54 Skymaster transportvliegtuigen van de USAF die de Berlijnse luchtbrug tot een succes maakten. [Warfare History Network]

Op 12 mei 1949 beëindigde Stalin de blokkade van Berlijn en elf dagen later werd met goedvinden van de westelijke bezettingsmachten de Bondsrepubliek Duitsland gesticht. Ondanks de verminderde spanning na het opheffen van de Berlijnse blokkade zorgde de Sovjet-Unie spoedig voor een nieuwe verrassing: eind augustus 1949 verzamelden Amerikaanse verkenningsvliegtuigen luchtmonsters uit de atmosfeer die bewezen dat de Sovjet-Unie een atoombom tot ontploffing had gebracht. Deze ontdekking werd op 23 september 1949 door president Truman wereldkundig gemaakt. Die ontwikkeling kwam jaren eerder dan in de VS was verwacht en had een nadelig effect op de afschrikkende werking van het Amerikaanse kernwapenarsenaal.
Al op 26 juli 1949 had Truman de NSC gevraagd in samenwerking met de AEC de aanmaak van atoombommen te versnellen.[77] Ook vanuit het Congres ontstond druk[78] en ook de JCS vroegen om versnelde productie van atoombommen.[79] Zo wilde men een numerieke voorsprong op de Sovjets behouden. De in 1949 gehouden kernproeven te Eniwetok in de Stille

[76] Ibid.
[77] FRUS 1949 Vol. I, blz 501-503: Truman to NSC, 26 juli 1949.
[78] Ibid., blz. 482-484: McMahon (Ch. JCAE) to Johnson (SecDef), 14 juli 1949.
[79] JCS 1823/16, 28 oktober 1949.

Oceaan hadden bovendien aangetoond dat kleinere kernwapens ook tegen kleinere militaire doelen konden worden ingezet. Dit veroorzaakte een omschakeling naar het denken over tactische kernwapens bij de Europese verdediging. Op 10 oktober 1949 kreeg Truman een rapport voorgelegd waarin werd geadviseerd tot acceleratie van het atoomprogramma.[80] Dit was deze voor de president aanleiding op 31 januari 1950 opdracht te geven tot versnelde aanmaak van atoombommen en tot de verdere ontwikkeling van thermonucleaire wapens (waterstofbommen). Ook verzocht hij zijn ministers van Buitenlandse Zaken en Defensie "to undertake a reexamination of our objective in peace and war and of the effect of these objectives on our strategic plans, in the light of the probable fission bomb capability and possible thermonuclear bomb capability of the Soviet Union." Het resultaat van deze studie was NSC 68 van 7 april 1950, dat Truman op 12 april aan de NSC voorlegde voor nadere studie en standpuntbepaling. [81] NSC 68 adviseerde zowel de nucleaire als de conventionele strijdkrachten te versterken, waarvoor op 1 augustus 1950 een plan moest worden ingediend. Daarin kregen de groei van het nucleaire arsenaal en de verdediging van de VS meer nadruk dan de opbouw van conventionele strijdkrachten voor de verdediging van Europa, maar het uitbreken van de oorlog in Korea veranderde alles.



Op 25 juni 1950 begon de Koreaanse Oorlog, waarbij de Noord-Koreaanse invasietroepen mede dankzij de luchtsteun van onder andere deze Amerikaanse Thunderjets ternauwernood tot staan gebracht konden worden bij het laatste bolwerk rond Pusan. [USAF Museum]

Onmiddellijk na het uitbreken van de Koreaanse oorlog op 25 juni 1950 zag de NAVO onder ogen dat West-Europa eenzelfde lot zou kunnen treffen. De VS besloten eind juli tot een drastische verhoging van hun defensiebudget, niet alleen om hun strijdkrachten in Korea in te zetten, maar ook om hun in Europa aanwezige strijdkrachten te versterken. Dit ging gepaard met een oproep aan de overige NAVO-landen de opbouw van hun strijdkrachten per 1

[80] FRUS 1949 Vol. I, blz. 559 e.v.: Special Committee NSC to President, 10 oktober 1949.
[81] FRUS 1950 Vol. I, blz. 141-142: Truman to Acheson, 31 januari 1950 en blz. 235 e.v.: NSC 68 Report, 7 april 1950. Greiner, 277.

juli 1951 eveneens te versnellen en uit te breiden, waarvoor ook de Amerikaanse militaire hulp zou worden opgevoerd. De NAVO-raad, op 15 september 1950 in New York bijeen, stond in het teken van de verdediging van het NAVO-verdragsgebied tegen agressie als die in het Verre Oosten had plaatsgevonden. Daartoe moest het MTDP worden herzien en aangevuld met de extra bijdragen die van de landen werden verwacht. Daarbij moest niet per land worden gestreefd naar gebalanceerde bijdragen, maar naar een totale geïntegreerde gebalanceerde strijdmacht onder een geallieerde opperbevelhebber.[82]



***Air Chief Marshal* Sir Arthur William Tedder was in de Tweede Wereldoorlog Eisenhowers plaatsvervanger en werd in 1950 het Britse (en luchtmacht-)lid van de driehoofdige *Standing Group*, het permanente orgaan van het Militair Comité van de NAVO in Washington. [D-Day Info]**

De herziening van het MTDP geschiedde in hoog tempo onder supervisie van de SG, waarbij medio 1954 als einddatum gold. Het herziene MTDP werd in document DC 28 op 26 oktober 1950 door het MC ter goedkeuring voorgelegd aan de defensieministers in het DC. Daarin was een behoefte aan 9.356 vliegtuigen per 1 juli 1954 neergelegd, waarvan op grond van de in 1950 bekende nationale plannen 5.913 vliegtuigen beschikbaar zouden komen. De Nederlandse bijdrage in de eindsterkte van DC 28 was het totale aantal van 304 dag/nachtjagers en tactische jachtbommenwerpers uit het verkleinde luchtmachtplan dat in april 1949 aan de WU was toegezegd, aangevuld met 16 vliegtuigen voor tactische fotoverkenning.[83]

Moeizame besluitvorming in Nederland

De besluiten van de Amerikaanse regering en de NAVO-raad tot intensivering van de militaire verdediging van West-Europa waren voor de Nederlandse regering ook aanleiding tot extra maatregelen op korte termijn. Zo besloot de ministerraad op 2 augustus 1950 tot het mobiliseerbaar maken van de Indonesië-veteranen en het opnieuw onder de wapenen roepen van eerder dat jaar met verlof gestuurde dienstplichtigen. Om deze maatregelen te financieren mocht de limiet van ƒ 850 miljoen voor 1951 uit de defensienota met 10 à 15 procent overschreden worden. De kritiek uit het parlement zwol aan over de besluiteloosheid van het kabinet en minister Schokking kreeg het verwijt dat hij in de ministerraad geen vuist kon maken om de opbouw van de krijgsmacht door te zetten. Het gebrek aan vertrouwen bij de coalitiepartijen in de Tweede Kamer en in het bijzonder de kritische reactie uit de Eerste Kamer op 11 oktober 1950 over de defensienota en begroting[84] maakten dat Schokking een dag later zijn ontslag aanbood. Als zijn opvolger werd op 16 oktober 1950 mr. H.L. s' Jacob benoemd.[85]

Een van de eerste zaken waarmee de nieuwe minister werd geconfronteerd was de bijeenkomst van de defensieministers van de NAVO op 26 oktober 1950 te Washington. Eerder had minister Schokking generaal Kruls gemachtigd tijdens het overleg in het MC en het DC

[82] Ismay, *NATO*, 31-32.
[83] NAO, DC 28, Medium Term Plan Force Requirements, 26 oktober 1950, Appendix "F" to Enclosure "B".
[84] EK 1949-1950, 1672, Voorlopig verslag over de Oorlogs- en Marinebegrotingen 1950 van 11 oktober 1950.
[85] Brouwer en Megens, 'Het debat'.

als luchtmachtbijdrage op basis van de extra 10 à 15 procent bovenop de ƒ 850 miljoen een in 1954 te bereiken eindsterkte naar voren te brengen:[86]

gevechtsvliegtuigen:				
9 squadrons dagjagers	à	16 UE	=	144 vliegtuigen
6 squadrons nachtjagers	à	8 UE	=	48 vliegtuigen
8 squadrons tactische jagers	à	25 UE	=	200 vliegtuigen
totaal gevechtsvliegtuigen				392 vliegtuigen
overige vliegtuigen:				
2 squadrons verkenners	à	8 UE	=	16 vliegtuigen
1 squadron transportvliegtuigen	à	16 UE	=	16 vliegtuigen
totaal aan vliegtuigen				424 vliegtuigen

Ten opzichte van het in april 1949 door het kabinet aanvaarde luchtmachtplan waren in deze machtiging twee extra nachtjagersquadrons ten koste van twee dagjagersquadrons opgenomen, alsmede twee extra tactische squadrons ter ondersteuning van de grondstrijdkrachten. Minister s' Jacob ging in de DC-vergadering van 28-31 oktober 1950 niet verder dan in te stemmen met het aantal van 320 vliegtuigen volgens document DC 28 en hij zegde toe voor 1 februari 1951 aan te geven tot welke extra inspanning Nederland – gelet op het grote verschil tussen behoefte en plannen – bereid was te leveren.[87]



De nieuw benoemde minister van Oorlog Hans s' Jacob voor zijn beëdiging op Paleis Noordeinde op 16 oktober 1950. Tien dagen later ging hij in Washington tijdens de NAVO-bijeenkomst van defensieministers akkoord met een Nederlandse luchtmachtbijdrage van 320 vliegtuigen conform DC 28. [Wikipedia]

Niet alleen vanuit het parlement klonk kritiek op de magere extra middelen (10 à 15 procent bovenop de ƒ 850 miljoen voor 1951), maar ook vanuit de VS waar de Europese inspanningen nauwlettend werden gevolgd. Het was de Amerikanen niet ontgaan dat het oorspronkelijke defensiebudget voor 1951 tussen ƒ 50 en ƒ 60 miljoen lager was dan de uitgaven voor 1950 en dat de extra 15 procent in dat licht onvoldoende werd geacht.[88] Ook op het departement van Oorlog was in augustus uitgerekend dat de beoogde extra maatregelen een grotere toename van het defensiebudget vergden, waarbij steevast een bedrag van anderhalf miljard gulden per jaar over een periode van vier jaar klonk. In oktober opperde staatssecretaris Fockema Andreae dat bedrag in de Raad MAK, waar het vooralsnog door Drees en Lieftinck van tafel werd geveegd. In de beantwoording van vragen uit de Eerste Kamer kon minister s' Jacob melden dat met de in 1951 en 1952 te verwachten militaire hulp iets concreter dan in de defensienota kon worden aangegeven hoe de opbouw van de krijgsmacht eruit zou zien. Daarin werd – voor het eerst publiekelijk – aangegeven dat voor de luchtstrijdkrachten eind 1954 gereed moesten zijn: "21 squadrons gevechtsvliegtuigen, deels

[86] Nota minister van Oorlog aan Raad MAK van 29 maart 1951, nr. 75-Z (volledig afgedrukt in bijlage 5).
[87] Ibid.
[88] FRUS 1950, Vol. III, 230: Acheson aan Spofford, 21 augustus 1950.

bestemd voor de luchtverdediging en deels voor steun aan de landstrijdkrachten; daarenboven een beperkt aantal squadrons voor andere opdrachten (artilleriewaarneming en luchttransport),"[89] ofwel het in april 1949 door het kabinet aanvaarde luchtmachtplan dat ook in DC 28 was opgenomen.
Van Amerikaanse zijde werd eind november 1950 duidelijk aangegeven dat de mate waarin een land zijn defensie-inspanning wist te verhogen een belangrijke maatstaf zou zijn voor de verdeling van de voor militaire hulp beschikbare middelen. Toen in december de NAVO-raad generaal Eisenhower tot *Supreme Allied Commander Europe* (SACEUR) benoemde, zette het bondgenootschap een belangrijke stap in de integratie van de krijgsmachten van de landen onder geallieerd opperbevel. Om zich voor te bereiden bezocht Eisenhower in januari 1951 alle Europese lidstaten om de regeringen te doordringen van de urgentie van de verhoging van de uitgaven voor de gezamenlijke verdediging. Op 10 en 11 januari was hij in Den Haag en sprak hij met leden van de regering en de militaire leiding, waarbij het verschil van inzicht tussen beide duidelijk werd.



Generaal H.J. Kruls was als chef van de Generale Staf ook de hoogste Nederlandse militaire vertegenwoordiger. Hij lag regelmatig met het kabinet overhoop en werd in januari 1951 ontslagen na tegenover Eisenhower de geschillen tussen de regering en de militaire leiding te hebben aangegeven. [Wikimedia Commons]

Terwijl het kabinet de nadruk legde op de uitgavenbeheersing, kreeg Eisenhower van met name Kruls het idee dat Nederland onvoldoende bereidheid toonde tot intensivering van de opbouwplannen. Via de ambassade liet Eisenhower weten dat "Dutch Government does not seem to have clearly defined goal commensurate with obvious needs, to be rapidly attained. Consequently, no description of current program would convince American Government that Hague was showing sense of urgency, readiness to sacrifice, and determination to pull its full share of load."[90] Toen Eisenhower later verslag uitbracht aan president Truman was hij over Nederland negatief: "Every country, Eisenhower said, seemed to him to be trying hard except Holland. He can't understand Holland or the attitude of the Dutch. All they seem interested in is a navy, which doesn't make any sense to him, when they ought to be worrying about the land defenses of Holland."[91]
Toen Kruls een dag na het bezoek van Eisenhower in een memorandum meer geld eiste voor de opbouw van het leger en de vereiste paraatheid, wekte dit grote wrevel. Omdat het kabinet Kruls, die al eerder met de ministers overhoop had gelegen over de hoogte van de militaire uitgaven, ervan verdacht Eisenhower te hebben ingefluisterd, kreeg hij op 23 januari ontslag. Inmiddels was het kabinet ook gevallen over de Nieuw-Guineapolitiek, zodat de formatie van een nieuw kabinet zich moest richten op de oplossing van de defensieproblematiek. Ondertussen had de Amerikaanse regering via de ambassade laten weten dat het nakomen van de NAVO-verplichtingen een defensiebudget van tenminste ƒ 1,5 miljard per jaar zou vergen. Al snel kwam in de formatiebesprekingen het besluit daartoe tot stand.[92]

[89] EK 1949-1950, 1672, Memorie van antwoord op de Oorlogsbegroting 1950 van 22 november 1950.
[90] FRUS 1951, Vol. III, 416: Eisenhower tot Chapin, 13 januari 1951.
[91] FRUS 1951, Vol. III, 452: Notes meeting White House, 31 jaunuari 1951.
[92] Brouwer en Megens, 'Het debat'.

HOOFDSTUK 5
HET DEFINITIEVE LUCHTMACHTOPBOUWPLAN
IN HET BREDERE KADER VAN DE NAVO LUCHTSTRIJDKRACHTEN



Premier dr. Willem Drees (links) en minister van Oorlog ir. Cees Staf (rechts) ontvangen generaal Matthew B. Ridgeway als nieuwe *Supreme Allied Commander Europe* (SACEUR) in 1952. [NIMH]

Het tweede kabinet-Drees trad op 15 maart 1951 aan en daarin werden de ministersposten van Oorlog en Marine vervuld door ir. C. Staf. In de regeringsverklaring die premier Drees op 17 maart 1951 in de Tweede Kamer aflegde, gaf hij aan dat in aanvulling op de reeds genomen maatregelen, de dienstplichttijd zou worden verhoogd van twaalf naar achttien maanden om zo ook over parate troepen te kunnen beschikken en om op den duur niet drie, maar vijf divisies te vormen. Ook aan de versterking van de luchtmacht werd volgens de regeringsverklaring ernstig gewerkt. Daarom moest in de komende vier jaar in plaats van ƒ 1 miljard per jaar worden gerekend op ƒ 500 miljoen per jaar extra voor de Nederlandse bijdrage aan de NAVO-verdediging.[93]

Het Luchtmachtplan 1951-1954 van 29 maart 1951

Nog dezelfde maand legde minister Staf als eerste het aan de nieuwe financiële ruimte aangepaste luchtmachtplan voor de jaren 1951 t/m 1954 voor aan de Raad MAK. Dit plan ging vergezeld van een vliegveldenplan. Het beslag dat de luchtmacht op de totale defensiegelden bedroeg ƒ 270 à ƒ 300 miljoen per jaar. Beide plannen werden op 6 april door de ministers besproken en goedgekeurd met dien verstande dat de uitvoering ervan niet tot verhoging van het defensiebudget van ƒ 1,5 miljard per jaar mocht leiden.[94]
Het nu aanvaarde luchtmachtplan[95] voorzag in de vorming in de periode van vier jaar tot eind 1954 van de volgende vliegende eenheden als bijdrage aan de NAVO-luchtvloot:

9 dagjagersquadrons	à 16 UE =	144		
6 nachtjagersquadrons	à 8 UE =	48		
6 tactische squadrons	à 25 UE =	150	342	vliegtuigen
Bovendien:				
1 transportsquadron	à 16 UE =	16		
2 recco squadrons	à 8 UE =	16	32	vliegtuigen
			374	vliegtuigen

[93] HTK 1950-1951, 17 maart 1951, 1238-1239.
[94] J.W.L. Brouwer, "Oorlog en Marine: een einde aan de impasse' in: J.J.M. Ramakers (red.), *Parlementaire Geschiedenis van Nederland na 1945*, deel 4, *Het kabinet Drees II, 1951-1952, In de schaduw van de Korea-crisis* (Nijmegen 1997) 612-613.
[95] Bijlage I van nota minister van Oorlog aan de Raad MAK van 29 maart 1951, nr. 75-2 Z.G. (zie bijlage 5).

Tevens zou voor artillerie-waarneming ten behoeve van de landmaht gebruik gemaakt worden van 4 squadrons à 18 UE = 72 lichte spottervliegtuigen.
Bij deze opgave tekende minister Staf aan dat met realisatie van deze plannen slechts deels tegemoet werd gekomen aan wat militair noodzakelijk was:

> Zoals uit vorenstaande opgave volgt, voorziet het plan voor de *luchtverdediging* in 15 squadrons. Volgens het Air Defence Plan worden noodzakelijk geacht 25 squadrons. Het huidige plan voorziet dus in 60% der behoefte. Voor de *tactische luchtmacht* geldt dat internationaal wordt aangenomen, dat voor tactische steun per divisie aanwezig moeten zijn 3 squadrons jagers. Het legerplan voorziet in de vorming van 5 divisies, dus hiervoor zouden op deze grondslag benodigd zijn 15 squadrons tactische jagers. Het huidige plan voorziet dus voor wat betreft de *tactische luchtmacht* in 40% der behoefte.

De minister achtte deze tekorten evenwel aanvaardbaar omdat deze luchtmachtbijdragen internationaal waren ingebed in de NAVO-strijdkrachten in Noordwest-Europa. Ook het vliegveldenplan dat voorzag in dertien vliegvelden voor militair gebruik door de eigen en NAVO-luchtstrijdkrachten was slechts een gedeeltelijke invulling van de oorspronkelijke WU-behoefte aan 21 vliegvelden.[96]
Nadat ook de leger- en marineplannen door de ministers waren goedgekeurd, kon minister Staf op 5 mei 1951 de goedgekeurde plannen in een nieuwe defensienota aan het parlement presenteren. Daarin werd het budget van ƒ 6 miljard in de jaren 1951-1954, waartoe in het regeerakkoord was besloten, als volgt toebedeeld:

zeemacht	ƒ 1.295 mln. (inclusief Nieuw-Guinea en de Nederlandse Antillen, enz.)
leger	ƒ 3.545 mln. (inclusief legerkosten Nieuw-Guinea en Nederlandse Antillen, enz.)
luchtmacht	ƒ 1.080 mln.
burgerlijke verdediging	ƒ 80 mln.

Deze verdeling was mede beïnvloed door de in de planperiode te verwachten militaire hulp uit het buitenland, die voor de luchtmacht de uitrusting van de tactische luchtstrijdkrachten, de transportvloot en de lichte vliegtuigen voor artilleriewaarneming met Amerikaans MDAP-materieel betrof. Omdat in deze eerste jaren van de Koude Oorlog grote geheimhouding over de in opbouw zijnde NAVO-strijdkrachten gold, werden goedgekeurde plannen slechts in vage bewoordingen in de defensienota weergegeven. Zo werd de vorming van de luchtmacht vermeld als:

- 21 squadrons gevechtsvliegtuigen (dagjagers, nachtjagers en tactische jachtvliegtuigen, alsmede een aantal squadrons verkennings-, artilleriewaarnemings- en transportvliegtuigen en
- de aanleg van de nodige operationele vliegvelden.

Hieraan voegde de minister toe dat hij gelet op het gewijzigde karakter van de militaire luchtvaart overwoog “de luchtmacht tot een zelfstandige organisatie te doen verklaren en het wapen der militaire luchtvaart als zodanig op te heffen.”[97]
Ten aanzien van vragen in de Eerste Kamer of de beoogde luchtmacht wel voldoende was om het veldleger te steunen en de luchtverdediging te voeren, antwoordde minister Staf:

[96] Ibid.
[97] TK 1950-1951, 1900 VIIIA nr. 10: Tweede nota inzake het defensiebeleid van 5 mei 1951.

> Als men zou vragen: Is de Nederlandse luchtmacht alleen voldoende om het Nederlandse veldleger te steunen en de luchtverdediging te voeren, dan moet ik zeggen: Neen. Maar dat is ook nooit de bedoeling geweest. Wij zijn èn voor het leger èn voor de luchtmacht een onderdeel van de geallieerde opzet, waarin wij een bijzondere taak hebben en waarin het ene onderdeel misschien meer de ene kant en het andere onderdeel misschien meer de andere kant uit zal moeten gaan. In het bijzonder voor de luchtmacht is de uitwisseling zo gemakkelijk, dat gerekend kan worden op het internationale verband en de aantallen, die daarin ter beschikking staan voor de steun aan het veldleger en het voeren van de luchtverdediging.
> Daarbij moet bovendien worden bedacht, dat voor ons kleine land met zijn geringe diepte, zeker in een aantal gevallen, de tactische luchtmacht en de luchtverdediging zeer nauw met elkander samenhangen en met elkander te maken hebben.[98]

De opbouw van de NAVO-luchtstrijdkrachten

Terwijl in Nederland het luchtmachtopbouwplan vaste vorm kreeg, begon SACEUR's staf, aangeduid als *Supreme Headquarters Allied Powers Europe* (SHAPE) te functioneren te Rocquentcourt bij Versailles.

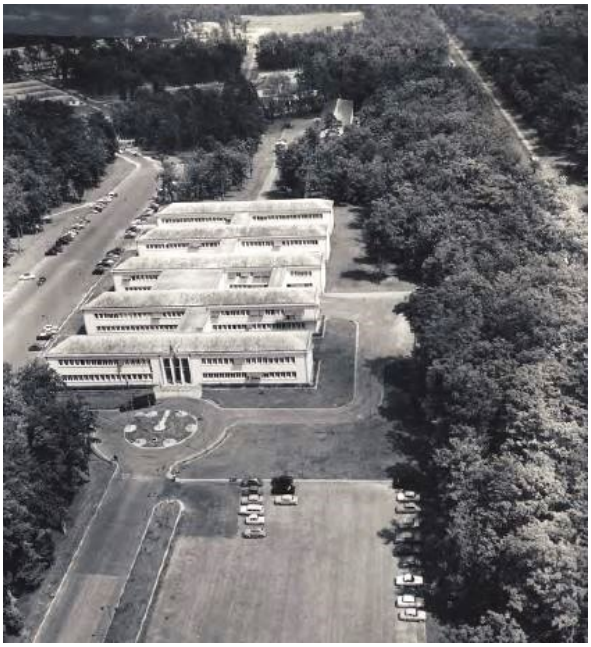


Generaal Dwight D. Eisenhower ondertekent als SACEUR op 2 april 1951 het oprichtingbevel van SHAPE, waarmee hij ook het opperbevel van de West-Europese NAVO-verdediging op zich neemt. [SHAPE]

Op 2 april 1951 werd SHAPE als hoofdkwartier van SACEUR officieel geactiveerd, gelijktijdig met die van de drie ondergeschikte commando's in Noord-, Centraal- en Zuid-Europa te respectievelijk Oslo, Fontainebleau en Napels. Daar in het Noordelijk commando een grote Britse, naast de Noorse en Deense, rol lag, werd een Britse admiraal aangesteld tot *Commander-in-Chief Northern Europe* (CINCNORTH). Eisenhower zelf nam voorlopig ook de rol van *Commander-in-Chief Central Europe* (CINCENT) op zich met drie ondercommandanten: voor grondstrijdkrachten de Franse generaal Juin, voor zeestrijdkrachten de Franse admiraal Jaujard en voor de luchtstrijdkrachten de Amerikaanse generaal Lauris Norstad.
Deze laatste was sinds begin 1951 ook commandant van de Amerikaanse luchtstrijdkrachten in Europa (USAFE) met hoofdkwartier te Wiesbaden. Norstad vestigde zich als commandant van de *Allied Air Forces Central Europe* (AAFCE) in Fontainebleau, waar hij in eerste instantie dertig stafofficieren van UNIAIR van de WUDO overnam als onderdeel van de overdracht van het Comité van Bevelhebbers van de WUDO aan de verschillende NAVO-staven. Ook nam SHAPE de taken van de drie Europese RPG's over en de SG fungeerde voortaan als controlerend beleidsorgaan ook voor SACEUR. Tenslotte was in de SHAPE-organisatie een *Air Deputy to SACEUR* opgenomen, waarvoor *Air Chief Marshal* Sir Hugh Saunders werd benoemd die kort tevoren zijn collega Robb was opgevolgd als WU-bevelhebber luchtstrijdkrachten.[99]

[98] HEK 1950-1951, 2 augustus 1951, 818.
[99] SHAPE History, *Origin and Development of SHAPE, 1951-1952* (Parijs 1953), 96-102.

De staf van AAFCE groeide snel[100] door de komst van Amerikaanse en andere nationale staf-officieren. Bij de oprichting van AAFCE voerde Norstad in eerste instantie het bevel over de drie luchtmachtformaties van de bezettingsmachten in Duitsland: de *British Air Forces of Occupation* (BAFO), de Amerikaanse *Twelfth Air Force* (12 AF) en de Franse *Premier Division Aérienne* (1 DA). Zijn plan was binnen AAFCE drie formaties te vormen: twee *Tactical Air Forces* en één *Air Defence Force*. In september 1951 werd de BAFO omgevormd tot de *2nd Tactical Air Force* (2nd TAF), met de tactische luchtstrijdkrachten van de RAF in Noord-Duitsland, alsmede met die van België en Nederland. Op soortgelijke wijze kreeg de commandant van 12 AF ook het bevel over de Franse en Canadese luchtstrijdkrachten in Zuid-Duitsland en Noord-Frankrijk. De *Air Defence Force* was bedoeld om de nationale luchtverdedigingseenheden in Noordoost-Frankrijk en België en Nederland onder één organisatie te brengen, hetgeen bij plannen is gebleven.[101] In juli 1951 werd AAFCE omgedoopt tot AIRCENT om in lijn te zijn met soortgelijke organisatieaanduidingen in Noord- en Zuid-Europa.[102]



Het in 1952 nieuw gebouwde AIRCENT-hoofdkwartier in het Camp Guynemer te Fontainebleau. [SHAPE]

Terwijl SHAPE in het leven werd geroepen begonnen de eerste resultaten van de gezamenlijke aanpak van de NAVO-verdediging in Centraal-Europa zichtbaar te worden. Kon Montgomery begin 1949 voor de WUDO nog maar over tien divisies, enkele losse brigades en 370 vliegtuigen beschikken, toen SHAPE op 2 april 1951 van start ging had SACEUR zestien divisies en minder dan 1.000 vliegtuigen onder zijn bevel. Eind 1951 was deze strijdmacht al opgelopen tot 35 (actieve en reserve-)divisies en bijna 3.000 vliegtuigen. Ook functioneerden op dat moment al de hiervoor beschreven ondercommando's.[103] De belangrijkste taak van SHAPE was in 1951 het opstellen van een *Emergency Defense Plan* (EDP) voor deze groeiende militaire NAVO-strijdmacht. Daarnaast kreeg SHAPE door overname van het werk van de drie Europese RPG's een belangrijke taak in het formuleren van de toekomstige behoeften aan SACEUR's strijdkrachten.[104]

Voor het opstellen van de operationele plannen en de projectie van in de toekomst benodigde strijdkrachten, had *Deputy SACEUR* Montgomery op 18 mei 1951 een conferentie met de nieuwe ondercommandanten belegd met als resultaat de uitgifte van *Strategic Guidance No. 1*. Hierin waren de volgende richtlijnen en doelstellingen geformuleerd:

> 2. Until the forces required can be provided, it will not be possible to implement in full the forward strategy necessary to achieve this objective.

[100] Medio 1951 bedroeg de staf en ondersteuning van AAFCE reeds 1.761 personen.
[101] SHAPE History 1951-1952, 168-168.
[102] NAO, SG 120/7, 20 augustus 1951.
[103] Poole, *JCS History Vol. IV*, 117.
[104] SHAPE History, *1951-1952*, 176.

3. If, therefore, the enemy should launch an attack, our minimum requirements are that we shall be capable of:

a. Withstanding the initial shock.
b. Holding certain key areas.
c. Mounting with the minimum delay, a counter-offensive from the key areas.

4. These minimum requirements must derive from and form an integral part of the forward strategic concept. This concept will form the broad framework within which plans are to be developed.

5. An emergency plan capable of immediate implementation with the forces currently available, must be developed and coordinated. This plan will require constant modification as forces increase.

Strategic Concept.
6. The main principles on which the broad strategic concept will be based and which will govern all planning involve:

a. Strong flanks in the North and South, dominating the contiguous sea areas.
b. A series of strongly held areas linking the North and South flanks.

7. These principles will be met as set out below, by making the maximum use of conventional forces and all other means.

8. On the Northern Flank – the object will be to:

a. Hold base areas in Denmark and Norway for offensive and counter-attack operations.
b. Close the Baltic.
c. After stabilization of any Russian attack, destroy enemy forces in the region.

9. In the Center – the object will be to:

a. Hold as far to the East as possible with the general line of the Elbe as the forward limit.
b. Develop the defense of key areas along this general line which will be held at all costs, Switzerland being regarded as the Southern bastion.
c. Conduct offensive naval and air operations and ground operations to the extent practicable.

10. On the Southern Flank – the object will be to:

a. Keep open the Mediterranean and Western Mediterranean in particular.
b. Ensure the defense of the Italian Alps.
c. Stop any Russian attack through Northeast Italy, blocking the Gorizia Gap.
d. Conduct offensive naval and air operations and ground operations to the extent practicable.[105]

Herziening MTDP en het Paris Plan

Zodra de NAVO-raad in december 1950 het in verband met de Koreaanse Oorlog herziene MTDP in DC 28 had vastgesteld, kregen de SG en de lidstaten de opdracht zo spoedig mogelijk met maatregelen te komen om het verschil tussen de in DC 28 neergelegde behoeften aan strijdkrachten en de toegezegde nationale bijdragen te dichten. Nu SHAPE in het leven was geroepen kreeg SACEUR opdracht daarbij zijn inbreng te leveren, op basis van het eerder aanvaarde concept van een voorwaartse verdediging. Eind maart 1951 had het Britse lid

[105] Ibid., 208-209.

van de SG, *Air Chief Marshal* George Clark Pirie, ongetwijfeld na overleg met SACEUR's *Air Deputy* Saunders, in een memorandum zijn grote zorg geuit over de geringe voortgang bij de opbouw van de NAVO-luchtstrijdkrachten.



***Air Chief Marshal* George Clark Pirie stelde de problemen bij de opbouw van de NAVO-luchtstrijdkrachten in de SG aan de orde, hetgeen leidde tot het *Paris Plan*. [RAF Web]**

Tegenover de in DC 28 neergelegde behoefte aan 9.356 (later aangepast tot 9.212) vliegtuigen hadden de landen voor 1 juli 1954 niet meer dan 5.913 vliegtuigen toegezegd en hij twijfelde eraan dat deze aantallen ook konden worden gerealiseerd. Omdat SHAPE nog niet over de nodige luchtmachtdeskundigheid beschikte, stelde hij voor dat de luchtmachtchefs van Canada, Frankrijk, Groot-Brittannië en de Verenigde Staten een ad-hoc commissie zouden vormen om SACEUR en de SG van advies te dienen omtrent de opbouw van de voor het MTDP benodigde luchtstrijdkrachten.[106]
De commissie van vier luchtmachtchefs[107] kwam op 30 april 1951 in het Pentagon bijeen en presenteerde op 8 mei een voorlopig rapport aan SACEUR en de SG. Daarin gaven zij aan dat

> an air force of 9212 aircraft is the absolute minimum required. We have determined that unless major changes in national policies occur, there is no chance of meeting this strength. We are concerned that an unbalance is appearing in that the requisite air forces are not capable of being supplied in phase with the planned land forces. It is our opinion that it is dangerous to have a condition in 1954 in which the air forces are not in position and capable of insuring air superiority and capable of providing sufficient cover and support to the ground forces.[108]

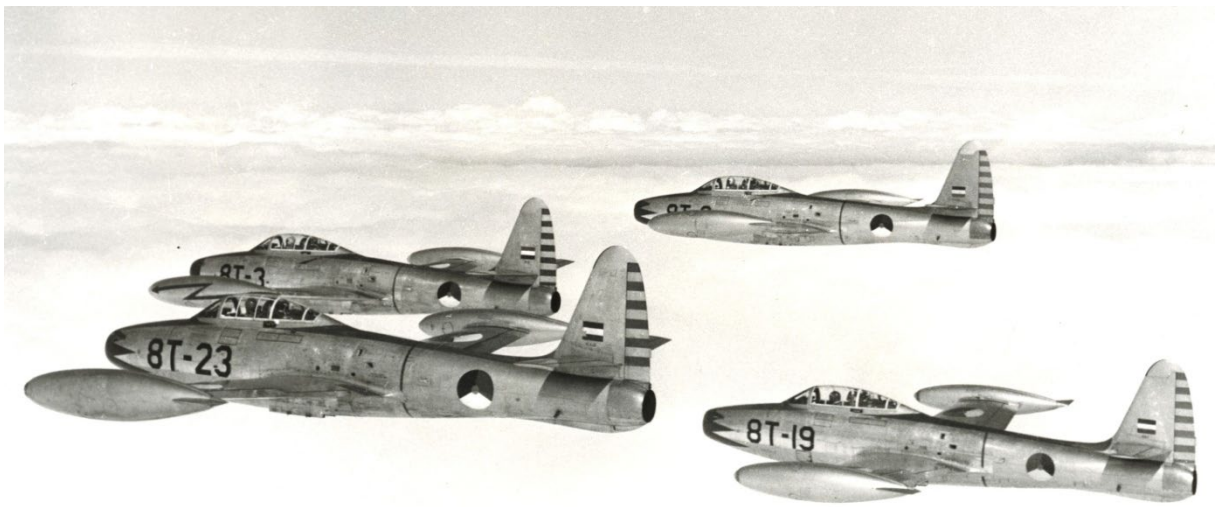
Voor zover de door de landen toegezegde opbouw van de NAVO-luchtmacht op dat moment bekend was, kwam die neer op 4.003 vliegtuigen in december 1952 (43% van de DC 28-behoefte), 5.028 in december 1953 (54%) en 5.769 in december 1954 (62%). Om hierin de nodige versnelling te kunnen brengen zagen zij dat het industrieel potentieel in hun vier landen in december 1954 zeker 2.000 extra vliegtuigen kon voortbrengen, mits daarvoor de nodige middelen werden aangewend. Ook adviseerden zij tijdelijk vliegtuigen uit de reserve in eerste lijn in te zetten en deze tijdelijk met één in plaats van anderhalve vlieger te bemannen, waarmee in december 1954 zo'n 1.700 extra vliegtuigen aan de sterkte konden worden toegevoegd. Dat alles moest gepaard gaan met grote extra inspanningen op gebied van opleiding en training van vliegend en grondpersoneel, aanleg en inrichting van voldoende vliegvelden op het West-Europese vasteland en van de nodige commandofaciliteiten. Tenslotte gaven de vier generaals SACEUR in overweging vast te stellen in hoeverre de luchtstrijdkrachten op zee (zo'n 1.500 vliegtuigen op Amerikaanse vliegkampschepen in het Atlantisch gebied) konden bijdragen aan de verdediging van de flanken in Scandinavië en in de Middel-

[106] NAO, SG 117, 8 maart 1951.
[107] *Air Marshal* Wilfred A. Curtiss (Canada), *Général de Corps d'Armé Aérienne* C. François Lecheres (Frankrijk), *Marshal of the Royal Air Force* Sir John Slessor (Verenigd Koninklijk) en *General* Hoyt S. Vandenberg (Verenigde Staten).
[108] NAO, SG 136/1, Acceleration of NATO Air Force Program, 8 mei 1951.

landse Zee.[109] Hun rapport bevatte ook een suggestie van USAF-zijde voor een mogelijke verdeling van het aantal vliegtuigen met een totaal van 9.273 vliegtuigen, die aan SHAPE en de nationale regeringen kon worden voorgelegd. Deze verdeling zag er als volgt uit:

België	522
Canada	492
Denemarken	309
Frankrijk	2283
Italië	876
Nederland	486
Noorwegen	336
Verenigd Koninkrijk	2571
Verenigde Staten	1398

Terwijl voor Nederland in DC 28 een totaal van 320 vliegtuigen (304 gevechts- en 16 verkenningsvliegtuigen) was opgenomen, kwam deze voorlopige verdeling dus neer op 166 vliegtuigen extra. Juist een maand eerder had het Nederlandse kabinet het op DC 28 gebaseerde Luchtmachtplan 1951-1954 vastgesteld, hetgeen begin juni door het parlement als basis voor de luchtmachtbijdrage aan de NAVO werd goedgekeurd. Dit plan omvatte de opbouw in 1954 van 374 vliegtuigen en werd in de NAVO-fora als politiek afgezegend plan naar voren gebracht. Inderdaad zou dit Nederlandse aandeel van 374 vliegtuigen ondanks alle planaanpassingen binnen de NAVO vast overeind blijven.



De eerste versie van het 'Paris Plan' bevatte een Nederlandse inbreng van 486 vliegtuigen, maar de regering wist dat terug te brengen tot de 374 vliegtuigen van het enkele maanden eerder door het parlement afgezegende Luchtmachtplan 1951-1954, waarin zes squadrons met 150 Thunderjet tactische jachtbommenwerpers als deze van 314 Squadron waren opgenomen. [NIMH]

Nadat verschillende werkgroepen binnen SHAPE en de SG zich over hun rapport hadden gebogen, kwamen de vier luchtmachtchefs op 7 juni 1951 weer bijeen in Parijs om hun plan – dat het 'Paris Plan' werd genoemd – af te ronden om het vier dagen later aan generaal Eisenhower te presenteren. Deze zegde toe de commentaren van de individuele landen en van

[109] Ibid.

zijn staf te verzamelen en het hierop aangepaste Paris Plan te verwerken in SHAPE's herziening van het MTDP.[110]
In het definitieve Paris Plan van 7 juni 1951 oordeelden de vier luchtmachtchefs dat een behoefte aan 9.141 vliegtuigen in december 1954 toereikend was voor de verdediging van Europa. Dit aantal bestond uit 3.432 dagjagers, 880 *all-weather*-jagers, 2.602 jachtbommenwerpers, 1.252 lichte bommenwerpers, 152 middelzware bommenwerpers, 507 tactische verkenningsvliegtuigen en 316 transportvliegtuigen.[111]
Op 20 augustus 1951 ontving de SG de voorstellen van SACEUR tot herziening van het eerder in DC 28 neergelegde MTDP.[112] Het aantal op 1 juli 1954 benodigde divisies bedroeg 97, waarvan 46 op D-Day, 77 op D+15 en 97 op D+30. Op zee waren zowel op de noord- als op de zuidflank vier en op D+30 acht vliegkampschepen met hun entourage nodig. Als behoefte aan luchtstrijdkrachten had SHAPE het Paris Plan op enkele punten aangepast, zoals blijkt uit onderstaande vergelijking:

Taken	**DC 28**	**Paris Plan**	**SHAPE 333**
IDF	6.636	2.413	2.339
AWX	684	535	1.067
FB/GA	*	2.341	2.552
LB	1.184	1.252	1.252
MB	88	152	152
REC	424	507	479
TPT	196	316	344
Totaal SACEUR	9.212	7.774	8.185
LVD Groot-Brittannië		956	956
LVD Frankrijk		411	
LVD Portugal	144		
Totaal aantal vliegtuigen	9.212	9.141	9.141

* In DC 28 vermeld onder IDF/FB/GA.

In zijn toelichting gaf SACEUR aan dat hij op grond van de nationale commentaren op zijn plannen mocht verwachten dat de landen in december 1954 in totaal 7.293 van de benodigde 9.141 vliegtuigen konden inbrengen, hetgeen een verbetering was ten opzichte van de 5.769 vliegtuigen die een jaar eerder in DC 28 waren toegezegd. De verdeling over de landen was als volgt, waarbij Portugal niet was meegerekend:[113]

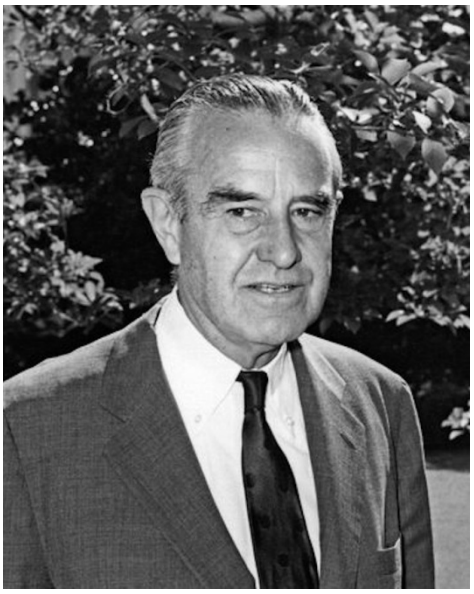
	BE	**CA**	**DA**	**FR**	**IT**	**NE**	**NO**	**UK**	**US**	**Totaal**
DC 28 behoefte										9.212
Nationale bijdragen	464	203	131	1.156	558	320	187	1.750	1.000	5.769
Paris Plan behoefte	531	492	293	2.289	876	358	352	2.552	1.398	9.141
Nationale bijdragen	531	203	131	1.422	876	374	226	2.132	1.398	7.293

[110] NAO, SGM-964-51, 20 juni 1951.
[111] NAO, SG 20/31, 15 augustus 1951.
[112] NAO, SHAPE/333/51, bijlage van SG 20/32, 20 augustus 1951.
[113] NAO, SHAPE/331/51, bijlage van SG 20/33, 31 augustus 1951.

De Temporary Council Committee (TCC)

Niettemin was het eind augustus 1951 duidelijk dat de NAVO-landen niet in staat waren alle benodigde strijdkrachten te leveren. De herziene behoeften van en bijdragen aan het MTDP en de last die deze legden op de individuele landen waren in de zomer van 1951 onderwerp van beoordeling door verscheidene NAVO-instanties. Behalve de SG en het MC waren dat de *Council Deputies* met de aan hen rapporterende *Defence Production Board* (DPB) en *Financial and Economic Board* (FEB). Beide laatste organen produceerden in de aanloop van de medio september in Ottawa te houden NAVO-raad uitvoerige rapporten over de productie van de uitrusting en bewapening van de defensie-opbouw, alsook over de financiële en economische dimensie van deze opbouw, waarbij de defensielasten per land sterk uiteenliepen van 2,9% (Denemarken) tot 18% (VS) van het bnp. Nederland nam hierbij met 7,9% een middenpositie in. De *Deputies* bepleitten in hun rapport aan de NAVO-raad dan ook een meer gecoördineerde aanpak van de realisatie van het MTDP.[114]

Tijdens de bijeenkomst van de raad in Ottawa besloten de ministers van Buitenlandse Zaken, Defensie en Economische Zaken van het bondgenootschap tot instelling van een *Temporary Commission of the Council* (TCC). Deze TCC kreeg als opdracht: "an analysis of the issues involved in reconciling on the one hand the requirements of external security, in particular of fulfilling a militarily acceptable NATO plan for the defence of Western Europe with, on the other hand, the realistic politico-economic capabilities of member countries."[115]



William Averell Harriman was voorzitter van de TCC en de uitvoerende commissie van drie 'wijze mannen'. De TCC deed aanbevelingen voor een evenredige verdeling van de lasten die de verschillende landen gezien hun economische positie aan de NAVO moesten leveren. [imdb.com]

Hoewel alle lidstaten deelnamen aan de TCC werd het werk gedaan door een commissie van drie 'wijze mannen', de Amerikaans W. Averell Harriman (voorzitter TCC), de Fransman Jean Monnet en de Britse Sir Edwin Plowden, bijgestaan door een deskundige staf met militairen en economen. Zij bezochten alle hoofdsteden en verzamelden zeer veel militaire en economische gegevens en baseerden daarop hun aanbevelingen voor de verschillende landen in een lijvig rapport van 18 december 1951.

Uitgangspunt voor de TCC was de door de SG en het MC in november 1951 vastgestelde behoeftestelling aan strijdkrachten voor 1 juli 1954 in het herziene MTDP. Dit had het MC neergelegd in document MC 26/1, waarin wat de luchtstrijdkrachten betreft het door SHAPE aangepaste Paris Plan was verwerkt. Dit document bevatte nu als behoefte aan vliegtuigen voor eind december 1954: 7.588 vliegtuigen voor SACEUR (5.532 in de Centrale sector; 934 in de Noordelijke sector en 1.122 in de Zuidelijke Sector). Daarenboven waren voor de nationale luchtverdediging van Frankrijk, Groot-Brittannië en Portugal nog eens 1.728 vliegtuigen benodigd, waardoor de behoefte in MC 26/1 in totaal 9.316 vliegtuigen bedroeg. Daarvan hadden de landen per eind 1954 in totaal 6.738 vliegtuigen toegezegd, ofwel ruim 72%.[116]

[114] NAO, C7-D/1, Report by the North Atlantic Council Deputies, 1 september 1951. Zie ook Ismay, 43-44.
[115] NAO, C7-D/19(Final), Resolution For Coordinated Analysis of NATO Defence Plans, 19 september 1951.
[116] NAO, MC 26/1, 12 november 1951.

Naast de behoefte van 9.316 vliegtuigen gaf SACEUR in MC 26/1 ook aan dat hij in de toekomst rekende op een Duitse luchtmachtbijdrage van 1.000 vliegtuigen. Bovendien was de behoefte in MC 26/1 slechts afgestemd op de eerste defensieve fase van een conflict. Voor het ondersteunen van het tegenoffensief waren circa 2.000 extra vliegtuigen benodigd, met name jachtbommenwerpers. Deze behoefte moest nog nader bestudeerd worden. Tenslotte wenste SACEUR dat de einddatum voor het bereiken van de benodigde sterkte werd vervroegd van eind december 1954 naar 1 juli 1954, hetgeen een versnelling van 1.139 vliegtuigen met zich mee zou brengen.[117]
Op basis van MC 26/1 en de nationale defensieplannen ging de TCC aan de slag en dat resulteerde in een omvangrijke bijdrage van de *Screening and Costing Staff* (SCS) aan het eindrapport van de TCC van 18 december 1951. De op dat moment (eind-1951) voor de NAVO-verdediging van West-Europa terstond (d.w.z. tot M+3) beschikbare strijdkrachten bestonden uit achttien gevechtsvaardige divisies plus acht losse *regimental combat teams* (RCT's). Aan luchtstrijdkrachten kon de NAVO op dat moment beschikken over 2.907 vliegtuigen in eerste lijn.[118] Op zee waren zeven grote en vijftien lichte vliegkampschepen met 415 vliegtuigen beschikbaar met de nodige beschermende schepen. De SCS kwam tot de volgende conclusie voor wat betreft de staat van de NAVO-defensie eind 1951:

> Although there is a small "hard core" of good military strength effective for NATO in Europe, they are far too few in numbers to compete with the Soviet forces which could operate quickly in the same area. Lack of ammunition and the non-operational deployment of many of them would further limit their effectiveness for combat. They would fight hard and well, but it would be only a question of a very short time before they would be overwhelmed by weight of numbers. This state of affairs means that the U.S. Strategic Air Force remains the main NATO military deterrent to war.[119]

Indien de landen de aanbevelingen van de SCS en de TCC voor de jaren 1952-1954 zouden aanvaarden bestond er uitzicht op een toenemend "effective covering force in being with the back-up furnished by quickly mobilising trained reserve formations", met een eigen afschrikkende werking naast die van SAC. De aanbevelingen van de TCC werden gepresenteerd als drie stappen: als *firm goals* voor 1952, als *provisional goals* voor 1953 en als *planning guidance* voor 1954. De landen zouden ieder najaar de voortgang moeten rapporteren, waarna de door NAVO-organen beoordeelde voortgang in de NAVO-raad kon worden besproken en aanvullende benodigde acties in gang worden gezet: de zogeheten *Annual Review*.
De SCS had per land uitgerekend hoe een maximale bijdrage aan de opbouw van de NAVO-strijdkrachten tegen evenredige kosten en naar draagkracht van de economie kon worden bereikt in drie stappen per eind 1952, eind 1953 en eind 1954. Terwijl de landstrijdkrachten volgens de SCS op die momenten in staat waren na dertig dagen 94-96% van vereiste sterkte van MC 26/1 te ontplooien, zag de opbouw van de luchtstrijdkrachten er, inclusief vanaf 1953 ook met een Duitse bijdrage, er als volgt uit: 4,230 vliegtuigen eind 1952, 7.005 eind 1953 en 9.956 eind 1954. Daarvoor was dan wel een uiterste krachtsinspanning nodig op het gebied van opleiding, training, logistiek en infrastructuur. Voor Nederland was dat nog steeds de volgens het Luchtmachtplan in 1954 te bereiken sterkte van 374 vliegtuigen:

[117] Ibid.
[118] België 172; Canada 16; Denemarken 51; Frankrijk 308; Italië 270; Nederland 86; Noorwegen 115; Portugal 50; Verenigd Koninkrijk 1.052; Verenigde Staten 787.
[119] NAO, SCS/33 FINAL, Part I, 18 december 1951.



De Nederlandse bijdrage aan de NAVO-luchtverdediging bestond begin jaren vijftig uit zes squadrons Gloster Meteor F.Mk.8 dagjagers, zoals deze van 326 Squadron op Woensdrecht. [NIMH]

	IDF	AWX	FBA	TRF	TPT	TOTAAL
Vereiste sterkte MC 26/1	144	48	150	16	16	374
TCC-doel ultimo 1952	80	24	75	12	16	207
TCC-doel ultimo 1953	96	36	100	12	16	260
TCC-doel ultimo 1954	144	48	150	16	16	374[120]

Nadat alle NAVO-landen hun reacties op het rapport van de TCC hadden gegeven, bracht de commissie ten behoeve van de NAVO-raad nog een aanvullend rapport uit waarin bleek dat de NAVO eind 1952 zo'n 50 divisies en zo'n 4.000 vliegtuigen op de been kon brengen.[121] Over de luchtstrijdkrachten was daarin de volgende passage opgenomen:

> All countries have indicated that they accept the SCS recommended build-up for 1952 in number of units, assuming MDAP deliveries as scheduled. The possible total slippage in relation to present plans should not be greater than 10%. One of the major problems in achieving or exceeding the 1952 air targets is neither units nor delivery of equipment, but provision of adequate air infrastructure to make the units operationally effective. Unless the infrastructure keeps pace with equipment and provision of trained units, the statement of availability, of operational aircraft loses its meaning. It is noted that, while pilot training will not seriously affect the air build-up in 1952, the deficiency in training this year can have very serious effects on the continuing build-up in 1953 and 1954 It is understood that certain steps are being taken toward strengthening the pilot training programme.[122]

Tijdens de NAVO-raad van ministers van Buitenlandse Zaken, Defensie en Financiën van 20 t/m 25 februari 1952 te Lissabon werden de rapporten van de TCC en de aanbevelingen

[120] Ibid., Part I, Section B (volledige opsomming van NAVO-landen in bijlage 6).
[121] Ismay, 47.
[122] NAO, TCC Supplementary Report, 19 februari 1952.

goedgekeurd. De *firm goals* voor 1952, en de voorlopige *goals* voor 1953 en 1954, zouden als de *Lisbon Goals* de geschiedenis ingaan.[123]

De luchtmacht in de Defensienota 1954

Eind 1952 waren zes squadrons (à 12 UE) met 72 Meteors operationeel. Eerder dat jaar was in de Luchtmachtraad besloten het plan om door te groeien naar negen squadrons à 16 UE dagjagers los te laten en te volstaan met zes squadrons dagjagers à 24 UE, omdat de luchtmacht kampte met een tekort aan ervaren squadron- en vluchtcommandanten. Om dezelfde reden werd in de plannen ook het aantal te formeren nachtjager- en fotoverkenningssquadrons gehalveerd onder verhoging van de sterkte van 8 naar 16 UE. In mei 1954 keek minister Staf in de lijvige defensienota van dat moment terug op de jaren van opbouw, waarbij over de luchtmacht – voor het eerst – het volgende openbaar werd gemaakt:

> Het luchtmachtopbouwplan, dat tenslotte als gevolg van de ontwikkeling der internationale militaire samenwerking in April 1951 werd vastgesteld en kort daarop bij de tweede defensienota aan de Staten-Generaal werd medegedeeld, voorzag in de vorming van:
>
> 9 dagjagersquadrons;
> 6 nachtjagersquadrons;
> 6 tactische squadrons;
> 1 transportsquadron;
> 2 verkenningssquadrons,
>
> terwijl voor de artillerie waarneming bovendien nog 4 squadrons lichte vliegtuigen zouden worden geformeerd.
>
> Het plan werd ongewijzigd goedgekeurd en gehandhaafd, toen in het najaar van 1951 een groep deskundigen op militair-, productie- en financieel gebied in het kader van het TCC-onderzoek de luchtmachtopbouwplannen van de verschillende NAVO-landen aan een nieuwe, diepgaande beschouwing onderwierp en een de gehele NAVO omvattend opbouwprogramma vaststelde. Dit zogenaamde "Parisplan", dat op de bijeenkomst van de Noord-Atlantische Raad te Lissabon in Februari 1952 formeel werd aanvaard, is nog steeds het grondplan voor de opbouw van de NAVO-luchtmacht. Een wijziging heeft zich sindsdien slechts voorgedaan in de einddatum, welke van eind 1954 naar eind 1955 verschoven moest worden. Andere groeperingen van de vliegtuigen in verband met in de NAVO gewijzigde tactisch-organisatorische inzichten, waardoor het aantal vliegtuigen per luchtverdedigingssquadron werd verhoogd – en dientengevolge het aantal squadrons verminderd (de totale aantallen vliegtuigen bleven gelijk) – hadden niet de betekenis van wijzigingen in het opbouwplan, daar dit op aantallen vliegtuigen en niet op aantallen formaties gebaseerd was. Toen Nederland er dan ook toe overging, de sterkte van de geprojecteerde luchtverdedigings- en verkenningssquadrons op te voeren, onder gelijktijdige vermindering van de aantallen daarvan van 9 dagjagersquadrons op 6, 6 nachtjagersquadrons op 3 en 2 verkenningssquadrons op 1, bleef het luchtmachtopbouwplan geheel in overeenstemming met het "Parisplan".
>
> Het feit, dat rekening moest worden gehouden met een strategische luchtoverval, had reeds in de Westerse Unie geleid tot aandrang om zoveel mogelijk vliegvelden in gebruik te nemen, teneinde door spreiding de uitwerking van een eventuele aanval te beperken. Deze noodzaak werd geacht des te sterker voor Nederland te gelden, omdat hier bij vele velden camouflage zo goed als onmogelijk is, terwijl verspreidingsmogelijkheden op en buiten deze velden beperkt zijn. Op grond van deze overwegingen werd in het Westerse Unie-plan voor wat Nederland betreft, een minimum van 21 vliegvelden voorzien. Dit aantal werd door de Nederlandse Regering echter te hoog geacht, bij welk oordeel de financiële lasten en de bevolkingsdichtheid in verhouding tot de beschikbare cultuurgronden doorslaggevende factoren waren. In het bij het luchtmachtopbouwplan-1951 behorende vliegveldenplan werden 13 velden opgenomen, met welk aantal van geallieerde zijde werd ingestemd. Van deze 13 vliegvelden is of wordt een deel ingericht als oorlogsbases voor geallieerde onderdelen, terwijl de andere meer in het bijzonder voor de Nederlandse luchtstrijdkrachten zijn bestemd. Van de 13 in Nederland geprojecteerde vliegvelden waren in 1950 in gebruik de velden Leeuwarden, Twenthe,

[123] NAO, C9-D/20, Resolution on the TCC Reports, 23 februari 1952.

> Soesterberg, Valkenburg (later een vliegbasis van de Koninklijke Marine), Volkel, alsmede Gilze-Rijen en Woensdrecht. De laatste twee waren in handen van het Commando Luchtvaartopleidingen. Van deze twee had alleen Gilze-Rijen toen operationele waarde. De bases waren juist voor eerste gebruik gerehabiliteerd, doch slechts Leeuwarden en Twenthe hadden startbanen van 2000 meter, terwijl geen van de velden voldoende hangarruimte, mogelijkheid tot brandstofopslag en legeringscapaciteit had.[124]

Behalve bedoeld als verantwoording achteraf van het sinds 1945 gevoerde defensiebeleid was deze defensienota vooral bedoeld om na de periode van vier jaar met een jaarlijks defensiebudget van ƒ 1,5 miljard niet terug te keren naar een budget van ƒ 1 miljard, maar in plaats daarvan in drie jaren (1955-1957) telkens ƒ 1,35 miljard aan defensie uit te geven.[125]



Pas in 1954 kon het probleem van de nachtjager worden opgelost door de keuze op de North American F-86K Sabre, die de Amerikanen via het MDAP leverde. [NIMH]

De daadwerkelijke luchtmachtopbouw eind 1954

De in de Defensienota-1951 aangekondigde verzelfstandiging van de LSK had nog wel wat voeten in de aarde, want veel aangelegenheden van administratieve aard moesten uit de landmacht worden ontvlochten. Op 23 februari 1953 besloot het kabinet op voorstel van Staf per Koninklijk Besluit voor het nieuwe krijgsmachtdeel de naam “Luchtmacht” vast te stellen en de Koningin te vragen daaraan het predicaat “Koninklijke” toe te kennen. Koningin Juliana tekende zodoende op 11 maart 1953 het besluit nr. 18: “overwegende dat bij de landmacht de luchtstrijdkrachten zich hebben ontwikkeld van het Wapen der Militaire Luchtvaart tot een zelfstandig militair orgaan; overwegende de uitmuntende diensten door de luchtstrijdkrachten in tijden van oorlog en gevaar aan Ons en den lande bewezen, [besluit dat] de luchtstrijdkrachten, behoudens die behorende tot de zeemacht, vormen Onze luchtmacht en zullen als zodanig genaamd zijn de Koninklijke Luchtmacht.” Tijdens een grote ceremonie op 27 maart 1953 op vliegbasis Soesterberg werd met het voorlezen van dit

[124] TK 1953-1954, 3200 VIIIA/B nr. 18: Nota inzake het defensiebeleid van 15 mei 1954, 174-177.
[125] Ibid., 259.

Koninklijk Besluit in aanwezigheid van minister Staf, CLS Aler en talrijke autoriteiten en luchtvaartpioniers de definitieve verzelfstandiging tot zelfstandig krijgsmachtdeel gevierd. Een moeizame periode van acht jaren van geleidelijke emancipatie was afgerond.[126]
Uit de rapporten die Nederland jaarlijks aan de NAVO uitbracht in het kader van de *Annual Review* is te volgen hoe de verdere opbouw van de KLu daadwerkelijk verliep. Zo kan de eind 1954 als *NATO Command Force* aan de NAVO toegewezen werkelijke sterkte worden gereconstrueerd.
Meldings- en Gevechtleidingsstelsel. Het SOC te Driebergen en de vijf Navigatiestations waren sedert eind 1950 alle operationeel en sedert 1952 vormde de Nederlandse en Belgische luchtverdedigingssectoren samen de *No. 69 Group* met hoofdkwartier in Deurne bij Antwerpen. Aanvankelijk was het Nederlandse luchtverdedigingsstelsel alleen overdag operationeel, maar met de komst van nachtjagers ging het M&G-stelsel in 1955 over op continue dienst. Reeds vanaf 1947 drongen de Philips Gloeilampenfabrieken en Hazemeijer Signaalapparaten bij de regering aan op financiering voor de ontwikkeling van radarapparatuur voor de Nederlandse strijdkrachten in eigen land. De overheid stelde vier jaar lang één miljoen gulden per jaar beschikbaar voor ontwikkeling van verschillende typen radars in nauwe samenwerking met TNO. Voor de luchtverdediging werden door de Philips Telecommunicatie Industrie (PTI) te Hilversum drie radars ontwikkeld: de SGR-109 radar voor hoogtemeting, de SGR-110 rondzoekradar voor onderscheppingen en de SGR-114 waarschuwingsradar voor grotere afstanden. In 1952 kocht de luchtmacht negentien SGR-109, zeven SGR-110 en vier SGR-114 radars, waarvan de aflevering overigens de nodige vertraging opliep en ze pas vanaf 1955 in gebruik kwamen. Om toch tijdig de verouderde Britse mobiele ARES-apparatuur te kunnen vervangen ontving de luchtmacht via het MDAP vier Amerikaanse AN/TPS-1D rondzoekradars, vier AN/TPS-10D hoogtemeetradars en twee AN/FPS-8 rondzoekradars die de gaten konden dichten.[127]



Om de tijd tussen de vervanging van de Britse mobiele radars en de komst van de bij Philips ontwikkelde rondzoek- en hoogtemeetradars te overbruggen ontving Nederland via het MDAP radar van Amerikaanse makelij, zoals deze AN/TPD-10D hoogtemeetradars. [NIMH]

Dagjagers. De zes tussen 1948 en 1951 gevormde Meteor-dagjagersquadrons (323 t/m 328) beschikten eind 1954 over in totaal 112 vliegtuigen en zouden in 1955 op de geplande sterkte van 144 zijn. Omdat de Meteor in de Korea-oorlog niet opgewassen bleek tegen de Sovjet-jager MiG-15, begon de Nederlandse luchtmachtstaf daarom al in 1950 met de evaluatie van een opvolger voor de Meteor. Deze zou zich vooral moeten kenmerken door een hogere snelheid en een beter klimvermogen. Gelet op de nauwe samenwerking van de Belgische en Nederlandse luchtstrijdkrachten met de in Duitsland gestationeerde 2nd TAF van de Britse luchtmacht, was het voor de hand liggend dat vooral de ontwikkelingen in Groot-Britannië nauwlettend werden gevolgd. Toen in 1952 de Hawker Hunter in massaproductie werd genomen voor de RAF, knoopten de beide Benelux-landen onderhandelingen aan met de Britse overheid over mogelijke licentiebouw

[126] De Winter en Doreleijers, *Luchtmachtstructuren*, 73.
[127] Hoogendijk en Nijssen, *Bandbox*, 40-41.

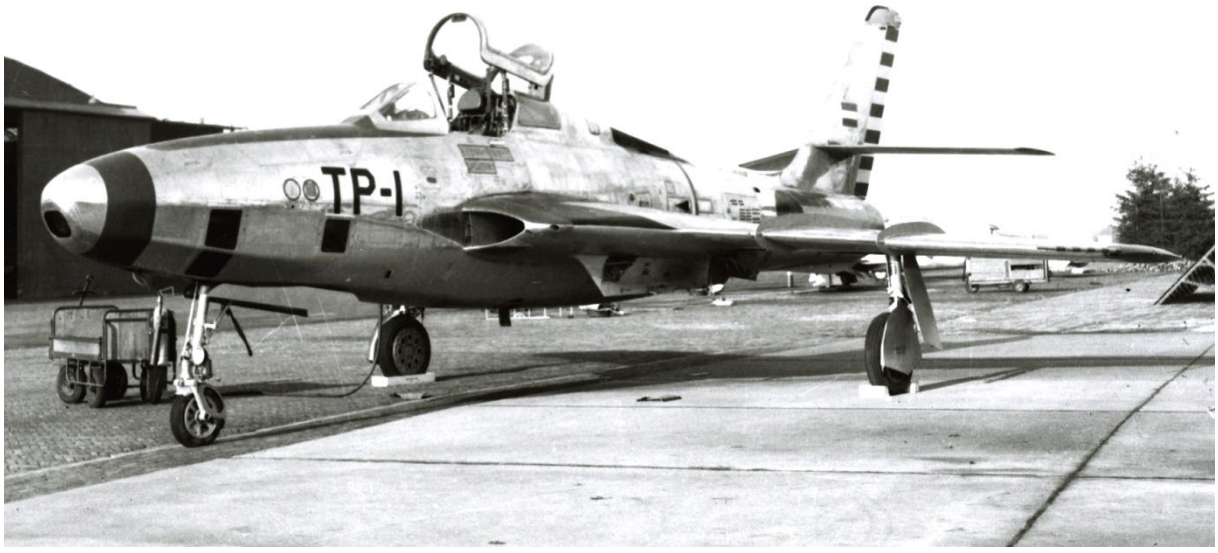
van de Hunter en met de Amerikaanse overheid over steun in het kader van het militaire hulpprogramma. Na afloop van de vergadering van de NAVO-raad te Parijs in december 1952 kon worden bekendgemaakt dat een principeovereenkomst was gesloten als onderdeel van het NAVO-plan voor de verdediging van de Westeuropese defensie. Het totale programma ter verbetering van de luchtmachten bedroeg ca. $ 550 miljoen, voor de helft door de Verenigde Staten te financieren in de vorm van “off-shore procument”. Nederland en België zouden opnieuw samen de productie van 465 Hunters in beide landen ter hand nemen. In totaal zouden vanaf eind 1955 in totaal 198 Nederlandse Hunters de Meteors in de zes dagjagersquadrons gaan vervangen.



In 1952 werd in NAVO-verband besloten de eerste generatie dagjagers te vervangen door betere en snellere types met pijlvleugels. Voor Nederland en België betekende dit de gezamenlijke bouw in beide landen van 485 Hunters en hun Rolls Royce Avon-motoren. [NIMH]

Nachtjagers. Eind 1954 beschikte Nederland nog over geen enkele nachtjager. Niet alleen de NAVO maar ook in de Tweede Kamer drongen verschillende partijen na het uitbrengen van de Defensienota-1951 aan op spoedige invoering van nachtjagers. Een voorstel uit begin 1951 om een eerste bestelling van elf Meteor Mk.11’s te plaatsen was in het kabinet door Drees afgeschoten. In oktober van dat jaar blies CLS Aler de onderhandelingen over deze Meteor af in de hoop dat de Amerikanen hun eerdere standpunt zouden herzien dat via het MDAP geen nachtjagers zouden worden geleverd. In de zomer van 1952 leek even sprake van aankoop van nachtjagers als onderdeel van het geïntegreerde Europese vliegtuigprogramma van de NAVO. Canada had een zware tweemotorige nachtjager ontwikkeld, de Canadair CF-100 Canuck, die ook door België werd aangekocht. Canada bood in 1953 Nederland aan om 35 nachtjagerbemanningen (vliegers en radarwaarnemers) voor dat type op te leiden, maar Nederland hield de boot af. Pas in de loop van 1954 – er waren inmiddels verschillende grote NAVO-oefeningen gehouden waarin het gebrek aan nachtjagers schrijnend duidelijk was – boden de VS aan 56 éénpersoons North American F-86K Sabres te leveren, waarvan Nederland de helft zou moeten financieren. Uiteindelijk kwamen beide landen in april 1955 overeen dat Nederland de 48 voor Amerikaanse rekening bij Fokker gebouwde Hunters zelf zou betalen in ruil voor levering van alle Sabres via het MDAP. Nog voor de jaarwisseling 1955/56 arriveerden de eerste twee Sabre-nachtjagers op Soesterberg en wa-

ren een jaar later de drie AWX-squadrons (700, 701 en 702) gevormd, elk uitgerust met 16 toestellen van dit type, dat in Nederland de bijnaam 'Kaasjager' kreeg.[128]
Jachtbommenwerpers. Eind 1954 waren de zes tactische squadrons (311, 312, 313, 314, 315 en 316) opgericht en uitgerust met in totaal 120 F-84E Thunderjet-vliegtuigen, waarvan Nederland er 187 via het MDAP had verkregen; de volledige sterkte van 150 zou eind 1955 worden bereikt. In 1954 waren de VS overigens al druk doende met de voorbereidingen om de Thunderjets vanaf 1955 – eveneens via het MDAP – te vervangen door de F-84F Thunderstreak.
Tactische fotoverkenners. In oktober 1953 was het 306 Squadron opgericht dat met Thunderjets werd uitgerust en waarbij de fotocamera's in de rechter tiptank van deze vliegtuigen waren aangebracht. Eind 1954 bedroeg de sterkte van dit squadron 8 vliegtuigen; de groei naar de inmiddels door de NAVO gevraagde verhoging van 16 naar 18 vliegtuigen was voorzien eind 1955. Vanaf 1956 was in het kader van het MDAP de vervanging van de Thunderjets door 24 stuks van de speciale fotoverkenningsversie RF-84F Thunderflash gepland waarmee een sterkte van 18 UE mogelijk was.



Aanvankelijk bestond het 306 Fotoverkenningssquadron uit omgebouwde Thunderjet met enkele camera's in de tiptank. Vanaf 1956 kreeg Nederland via het MDAP de beschikking over 24 RF-84F Thunderflashes, de hier afgebeelde speciale fotoverkenningsversie van de F-84F Thunderstreak.

Luchttransportvliegtuigen. Het reeds bestaande 334 Squadron kreeg via het MDAP in de loop van 1952 de eerste van 16 C-47B Dakota transportvliegtuigen, zodat eind 1954 de volledige sterkte was bereikt.
Lichte vliegtuigen. Op 1 maart 1950 was op Soesterberg de Groep Lichte Vliegtuigen (GPLV) opgericht met één operationeel squadron (298) nog uitgerust met Auster Mk.3 lichte vliegtuien. De GPLV zou in oorlogstijd niet zoals de hiervoor besproken squadron onder NAVO-bevel komen maar stond ten dienst van het 1e Legerkorps van de landmacht. Vanaf 1952 kreeg Nederland via het MDAP de beschikking over 155 Piper Super Cub lichte vliegtuigen

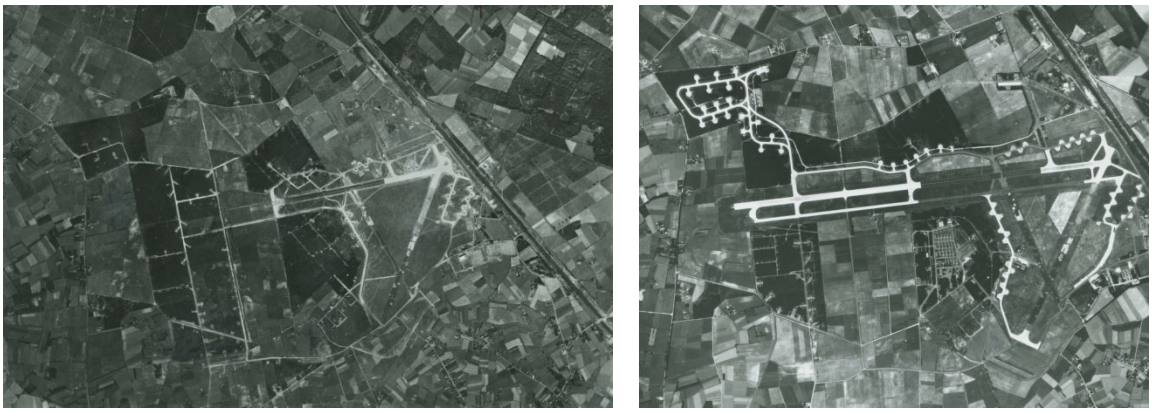
[128] Van der Vegt, *Take Off*, 129-132.

voor (artillerie)verkenningen en liaison, waarmee niet alleen 298 Squadron werd uitgerust, maar in de loop van 1955 ook het 299 Squadron. Beide squadrons kregen dat jaar via het MDAP ook de beschikking over 36 Hiller OH-23B/C Raven lichte helikopters. Behalve deze twee squadrons bestond de GPLV vanaf 1955 bovendien nog uit drie mobilisabele squadrons (300, 301 en 302) waarvan de Piper Super Cubs in mobilisatieopslag te Gilze-Rijen waren opgelegd. In aanvulling op de Pipers en Hillers kwamen via het MDAP vanaf november 1956 nog negen De Havilland L-20B Beaver voor de GPLV beschikbaar die in vredestijd voor personentransport werden geëxploiteerd door het 334 Squadron.



Als onderdeel van de uitrusting voor de Groep Lichte Vliegtuigen kreeg Nederland via het MDAP in 1956 ook de beschikking over negen De Havilland L-20B Beaver lichte transportvliegen, die in vredestijd vlogen bij het 334 Transportsquadron

Vliegvelden. Het aantal van dertien vliegvelden met startbanen van tenminste 2.400 meter lengte zoals in het luchtmachtplan vermeld, was eind 1954 grotendeels gerealiseerd, mede dankzij het NAVO-infrastructuurfonds. Operationeel waren: Leeuwarden, Twenthe, Soesterberg, Volkel, Eindhoven, Gilze-Rijen en Deelen. Nog in aanleg waren Woensdrecht, Ypenburg en de Peel. In oorlogstijd konden de Nederlandse en geallieerde luchtstrijdkrachten tevens beschikken over het marinevliegkamp Valkenburg en de burgerluchthavens Schiphol, Beek en Eelde.



Deze foto's tonen links de vliegbasis Eindhoven in 1951 (voordat het een basis werd voor tactische jachtvliegtuigen) en rechts in 1958, nadat de baan in westelijke richting was verlengd en er opstelplaatsen voor drie squadrons waren aangelegd met financiering uit het NAVO-infrastructuurfonds. [NIMH]

Met de oprichting van het 702 (AWX) Squadron op 1 december 1956 met Sabre-nachtjagers was de luchtmachtopbouw volgens het plan voltooid. Op het hoogtepunt van eind 1957 kon de luchtmacht beschikken over ongeveer 400 gevechtsvliegtuigen voor de luchtverdediging en tactische ondersteuning, voor een groot deel van de tweede generatie en aangevuld met ongeveer 100 lesvliegtuigen met straalaandrijving voor opleiding en training van de vliegers (zie onderstaand overzicht). Daarnaast beschikte de luchtmacht nog over ongeveer 350 lichte vliegtuigen en helikopters, alsmede les- en transportvliegtuigen met zuigermotoren.

Vliegbasis	Eenheden	Sterkte (ca.)	Taak*	Bijzonderheden
Leeuwarden	324 Squadron	25 Hunter 4	IDF	
	325 Squadron	25 Hunter 4/6	IDF	
	323 Squadron	10 Hunter 4	IDF	tevens Hunter-conversie
	25 Meteor 7/8	IDF		tevens schietopleiding, doelvliegen en instrumentvliegen
Soesterberg	322 Squadron	35 Meteor 7/8	IDF	maandvliegerssquadron**
	327 Squadron	25 Hunter 4	IDF	
	700 Squadron	20 F-86K	AWX	
	Basisvlucht	5 Meteor 7		instrumentvliegen en onderhoud vliegvaardigheid stafvliegers
		5 S.14		
Twenthe	701 Squadron	20 F-86K	AWX	
	702 Squadron	20 F-86K	AWX	tevens F-86K-conversie
	Basisvlucht	8 S.14		instrumentvliegen
Woensdrecht	326 Squadron	15 Meteor 8	IDF	omschakelend naar Hunter 4
		10 Hunter 4	IDF	
	Jachtvliegopl.	30 Meteor 7/8		laatste fase jachtvliegeropleiding
Ypenburg	Basisvlucht	6 S.14		onderhoud vliegvaardigheid stafvliegers
Volkel	311 Squadron	25 F-84F	FBA	
	312 Squadron	25 F-84F	FBA	
	313 Squadron	15 F-84F	FBA	tevens F-84F-conversie
		15 T-33A		theaterconversie en instrumentvliegen
Eindhoven	314 Squadron	25 F-84F	FBA	
	315 Squadron	25 F-84F	FBA	
	316 Squadron	25 F-84F	FBA	maandvliegerssquadron**
	Basisvlucht	10 T-33A		instrumentvliegen en onderhoud vliegvaardigheid stafvliegers
Deelen	306 Squadron	20 RF-84F	TRF	
		5 (R)T-33A		instrumentvliegen
Totaal ongeveer:	400 gevechtsvliegtuigen Meteor, Hunter, F-86K en (R)F-84F			
	100 trainingsvliegtuigen Meteor, Hunter, S.14 en (R)T-33A			

* IDF: *interceptor day fighter*, AWX: *all-weather interceptor*, FBA: *fighter-bomber attack*, TRF: *tactical reconnaissance fighter*.
** Reserve-vliegers die hun contract hadden uitgediend konden hier iedere maand enkele uren vliegen om hun vaardigheid te onderhouden.

Bron: D. Starink, 'Gevechtsvliegtuigen voor de KLu: 1. De jaren 50', *Militaire Spectator* 159 (1990) (11) 488.

Epiloog

De opbouw van de Nederlandse luchtstrijdkrachten na de Tweede Wereldoorlog verliep aanvankelijk stroef doordat alle aandacht van de Nederlandse militaire opbouw op de strijd in Indië was gericht. Voor de verdediging van het moederland in Europa was alleen het opzetten van de luchtverdediging van belang, niet alleen voor Nederland maar ook voor Groot-Brittannië. Het luchtverdedigingsplan dat in nauwe samenwerking met de Britten tot stand kwam, kon voor wat betreft de grondorganisatie van vijf radar-gevechtleidingsstation met een centrale operatiekamer met overtollig Brits oorlogsmaterieel snel worden uitgevoerd en was in principe in 1950 afgerond.

De uitrusting van squadrons met dag- en nachtjagers hield daarmee geen gelijke tred. Hoewel vroegtijdig was besloten tot verwerving van Meteor-dagjagers in plaats van Spitfires stonden de door het kabinet gehanteerde beperkingen op de defensie-uitgaven en op de deviezen een snelle uitrusting in de weg. Daar brachten de gebeurtenissen in 1948 waardoor ons land lid werd van de Westerse Unie en een jaar later ook van de NAVO, nauwelijks verandering in. Pas nadat in Korea de oorlog was uitgebroken en de NAVO-bondgenoten tot versnelling van de opbouwplannen besloten, kon Nederland niet achterblijven. Bovendien was het Indië-hoofdstuk toen afgesloten en wilden de Amerikanen alleen bij voldoende eigen bijdragen militaire hulp verstrekken. Dit mondde in april 1951 uit in het vastleggen van het Luchtmachtopbouwplan voor de jaren 1951-1954. Aan de in dit plan neergelegde sterkte van de luchtmacht van 374 vliegtuigen, vijf radar/gevechtleidingsstations en dertien vliegvelden werd in de uiteenlopende planningsrondes van de NAVO niet meer getornd. De uiteindelijk in februari 1952 in Lissabon vastgestelde *force goals* waren voor wat de Nederlandse luchtmacht betreft dan ook gelijk aan het een jaar eerder nationaal goedgekeurde plan.

Mede dankzij de samen met België opgezette productie van Meteor-jagers en de ruimhartige toebedeling van vliegtuigen via het MDAP kon de verdere realisatie van het Luchtmachtopbouwplan betrekkelijk vlot worden gerealiseerd, met uitzondering van nachtjagers waarover pas in 1954 een besluit viel. Daardoor kon pas eind 1956 worden gesproken van een voltooid plan. Ondertussen begon de vervanging van de jachtvliegtuigen van de eerste generatie (Meteor en Thunderjet) in de tweede helft van de jaren vijftig zijn stempel op de modernisering van de luchtmacht te drukken.

Het Luchtmachtopbouwplan heeft tot eind 1957 standgehouden. In december van dat jaar besloot de eerste NAVO-top met staatshoofden en regeringsleiders in Parijs tot grote veranderingen in de verdedigingsplannen als gevolg van al enkele jaren eerder ingezette beleidswijzigingen in de NAVO, zoals de uitrusting met tactische kernwapens, geleide wapens, *all-weather*-vliegtuigen en de herinrichting van de luchtverdediging onder NAVO-bevel. De uitwerking van de consequenties hiervan voor de luchtmachtplannen valt buiten het bestek van dit artikel, maar is uitvoerig beschreven in *Mars et Historia*.[129]

[129] Dr. Dirk Starink, 'De metamorfose van de Koninklijke Luchtmacht in de jaren 1958-1968, Deel 1: De transformatie binnen de NAVO', *Mars et Historia* 59 (2024) (3) 3-17 en 'Deel 2: Grote veranderingen bij de Nederlandse luchtstrijdkrachten', *Mars et Historia* 58 (2024) (4) 4-16.

BIJLAGE 1

RAPPORT LUCHTVERDEDIGING NEDERLAND VAN JANUARI 1946

Deel I: Algemeen.

Bij het organiseren van de toekomstige luchtverdediging van Nederland zullen vele punten aangenomen moeten worden, die in dit rapport verwerkt zullen moeten worden, doch v.z.s. aan goedkeuring van de Nederlandsche Regering onderhevig zijn.

1. De luchtverdediging van Nederland zal in nauw verband staan met de operatieve plannen van de bondgenootschappelijke militaire staven. Het is dus noodzakelijk, dat een systeem, dat op samenwerking (w.s. onder een commando) met bedoelde bondgenoten gebaseerd is, ten uitvoer gebracht wordt.
De organisatie zal om die redenen dezelfde zijn als die van de R.A.F. De wijze van werken zal gelijk zijn aan het systeem gebruikt in de R.A.F., zoodat moeilijkheden bij gecoordineerd optreden tot een minimum gereduceerd zullen worden.

2. Geographisch zal de opstelling van gevechtseenheden en apparaten moeten passen in het groote geheel van een bondgenootschappelijke strijd. Hierbij te denken aan Britsch bezet Duitschland (B.A.F.O.).

3. De mogelijkheden van vijandelijke aanvallen moeten zoo ruim mogelijk gezien worden.
a. Een toekomstige vijand kan vanuit Oostelijke richting opdagen, doch het invliegen van vijandelijke vliegtuigen kan van alle richtingen verwacht worden.
b. Een toekomstige oorlog zou mogelijker wijze aanvangen kunnen in de vorm van een burgeroorlog, zoodat van een bepaalde richting geen sprake kan zijn.
c. De zeewegen voor aanvoer enz. zullen in ieder denkbaar geval open gehouden moeten worden.

De punten a., b. en c. wijzen er duidelijk op, dat een luchtverdedigingsplan niet naar een aanval uit een bepaalde richting mag uitzien, doch rekening moet houden met een zoo ruim mogelijk begrip van militair optreden naar alle richtingen.

4. Principieel zal worden vastgehouden aan de belangen van het eigen land, doch in de practijk zal blijken, dat de gecombineerde Nederlandsche strijdmiddelen, ingeschakeld zullen worden in een geallieerde strijdmacht. Dit zal met een minimum aan verlies van tijd en energie moeten geschieden, zoodat bij voorbaat daarmede rekening zal moeten worden gehouden.

5. Het luchtverdedigingssysteem berust op een waarschuwings- en verbindingsdienst d.m.v. Radar. Vroege waarschuwing van vijandelijke bewegingen is essentieel. Nederland zou in dit verband gezien kunnen worden als vooruit geschoven basis van het, door een eventuele vijand zoo veel moeilijker te bereiken, eiland van de Engelsche bondgenooten.
Vroegtijdige Radar waarschuwing is dus niet alleen voor ons, doch ook voor de bondgenooten van het allergrootste belang. De R.A.F. zou

wellicht geneigd zijn in dit opzicht groote medewerking te verleenen.

6. Ingeschakeld in het groote geheel der geallieerde strijdmiddelen zullen onze vliegvelden moeten voldoen aan de eischen, die gesteld kunnen worden betreffende toevoer van materiaal. Hierbij te denken aan B.A.F.O. organisatie, aantal en grootte van vliegvelden, operationele uitrusting van vliegvelden, enz.

7. De training van personeel moet rekening houden met deze eventuele mogelijkheden, dus gebruik en kennis van R.A.F. systemen.

Deel II: RADAR CONTROLE.

1. De Radar apparaten welke voor de Luchtverdediging van Nederland gebruikt kunnen worden, kunnen in de vorm van vaste, semi mobiele en mobiele uitvoeringen geleverd worden.
Vaste stations, welke slecht gecamoufleerd kunnen worden zijn minder geschikt dan mobiele stations. De operatieve werkingssfeer van beide uitvoeringen is nagenoeg gelijk.
Een voordeel van vaste stations is dat, in vredestijd, de opleiding vergemakkelijkt wordt. De ruimte en accommodatie van operateurs in mobiele Radar apparaten is zeer beperkt en daardoor minder geschikt voor opleidingsdoeleinden.
Een minimum aan vaste Radar stations is aan te bevelen. Dit minimum moet echter correspondeeren met het opleidingsprogramma, zoowel voor vliegend personeel als voor het Radar en operatiekamer personeel.
Het gebied Nederland moet dus met een minimum aantal apparaten geheel bestreken worden.
Dit "geheel bestrijken" is relatief te beschouwen hetgeen zal blijken uit de bespreking omtrent de te gebruiken apparaten. Een theoretisch "geheel bestrijken" op iedere hoogte en ruime afstand buiten 's lands grenzen zou wel zeer wenschelijk zijn maar is practisch onbereikbaar. Door naast de vaste stations een zoo groot mogelijk aantal mobiele apparaten in te schakelen voor de Tactische Luchtmacht welke, ingeval deze T.L.M. boven Nederland zou werken, de geheele Radar waarschuwingsdienst en luchtbevelsvoering zouden kunnen overnemen, ontloopt men het gevaar dat de Radar dienst zou falen indien de permanente stations, welke w.s. bij de vijand bekend zullen zijn, uitgeschakeld worden door vijandelijke actie.

2. Vaste Radar stations zijn in directe telephonische verbinding met de centraal gelegen operatiekamer (Hilversum). Er moet rekening gehouden worden met deze directe verbinding in geval de mobiele Radar apparaten overnemen.
De operatiekamer heeft directe verbinding met de jagervliegvelden.
De Radar stations en de operatiekamer hebben steeds verschillende golflengte ter beschikking om de verbinding met de opereerende vliegtuigen in stand te houden.

3. In verband met advies van R.A.F. autoriteiten komen twee Engelsche type Radar apparaten in aanmerking voor de Luchtverdediging van Nederland.

a. AMES Type 15.

Antenne hoogte 10 voet

Actieradius	48	km.	op	3000 voet
	80	km.	op	9000 voet
	130	km.	op	25000 voet
	176	km.	op	45000 voet

Antenne hoogte 100 voet

actieradius	64	km.	op	2000 voet
	160	km.	op	10000 voet

b. AMES Type 21.

Apparaat is een combinatie van typen 13 en 14.

Antenne hoogte 200 voet.

actieradius	45	km.	op	50 voet
	80	km.	op	1000 voet
	180	km.	op	10000 voet

(AMES Type 13 is een direct afleesbare hoogtezoeker, welke niet zelfstandig gebruikt kan worden).

4. Het type 15 vertoont gunstige cijfers bij een hooge antenne. In verband echter, met het grootste gewicht van de antenne dezer installatie is het zeer moeilijk om een antenne van dit type op een hoogte van ca. 30 meter te installeeren.
Door de apparaten hoog te plaatsen zou men in Nederland, dat toch al geschikt is voor Radar, vliegtuigen op groote afstand kunnen “zien”. Een technisch bezwaar treedt op bij de hooge opstelling in verband met de velden welke actief zijn.
Er bestaat n.l. een mogelijkheid, dat vliegtuigen niet op het scherm verschijnen doordat zij juist buiten de actieve velden zich bevinden. Dit is een groot tactisch bezwaar, daar deze hiaten gemakkelijk door de vijand te registreren zijn. De lage opstelling heeft dus voorkeur daar deze hiaten daar minder tot uiting komen.
Een Radar aflezing staat in nauw verband met de hoogte waarop het vliegtuig vliegt. De actie radius voor laagvliegende toestellen is zeer veel kleiner dan voor hoogvliegende toestellen. Een geheele bestrijking van het grondgebied met ruime werkingssfeer buiten ’s lands grenzen voor alle hoogten is daarom practisch zeer moeilijk te bereiken, daar men een zeer groot aantal apparaten op korte afstand van elkaar zou moeten plaatsen. Dit brengt weder met zich mede, dat het gecoordineerd optreden met al deze stations zeer ingewikkeld en moeilijk wordt.

Deel III: OPERATIES.

1. Vier permanente Radar stations zullen worden geïnstalleerd, zoodat de werkingssfeeren gunstig gelegen zijn in verband met tactische eischen:

Sector Dokkum
Sector Arnhem
Sector Haamstede
Sector Bergen aan Zee

Deze stations staan in constante en directe telephonische verbinding met de "Operatie Kamer", welke te Hilversum is opgesteld. Zie appendix "A".
In de operatie kamer wordt een beeld gevormd van de geheele luchtsituatie boven het operatiegebied. Van hieruit zijn directe telefoon (en telex) verbindingen met de jagervliegvelden. Ieder Radar station, de operatie kamer en de vliegveld Hoofdkwartieren beschikken steeds over Radio telephonie verbindingen met de opereerende vliegtuigen. Overzicht van telefoon en telex verbindingen, zie appendix "B".

2. De vliegtuigafdelingen zijn uitgerust met snelle jachtvliegtuigen en zijn gestationeerd op 4 vliegvelden.

A. Leeuwarden
B. Twenthe
C. Woensdrecht
D. Valkenburg

Ieder vliegtuig is voorzien van een radio-telephonie ontvang-zender en heeft beschikking over 4 golflengtes. Afzonderlijke vliegtuigen of formaties kunnen gedirigeerd worden door de Operatie Kamer direct of door een van de Radar Stations. De 4 Radar stations kunnen vliegtuigen (indien zij binnen bereik zijn) van elkaar "overnemen".

Deel IV: DOELSTELLING EN TIJDSBEPALING

1. Een bovenbeschreven systeem voor de luchtverdediging van Nederland is voor uitbreiding vatbaar. Het voldoet aan de minimum eischen, die gesteld kunnen worden aan een eenigszins doeltreffende afweer tegen luchtaanvallen, zoals wij deze in den oorlog gezien hebben.
Om tot dit doel te geraken is het aan te bevelen gelijke tred te houden met de opbouw van andere luchtvaartafdelingen. Practisch zou zijn in bepaalde tijdsbestekken een vastgesteld programma af te werken, zooals dit ook elders in de opbouw van de Nederlandse luchtvaart gedaan wordt.

2. Als eerste doel is aan te bevelen, het aanschaffen van een Radar apparaat, dat voorlopig mobiel wordt uitgerust. Dit apparaat moet gemonteerd zijn en kunnen werken, zoodra de eerste jachtvliegtuigen in eigen Nederlandse organisatie in Nederland zullen vliegen. Mogelijkerwijze zou dit Juni 1946 kunnen zijn. Eventueele moeilijkheden bij de opstelling, keuze van plaats (in verband met geographische

storingen) en andere kinderziekten kunnen dan geregeld zijn en aanvang kan worden gemaakt met het eerste vaste station te Arnhem, dat eind 1946 gereed zal moeten zijn.

Dus: "Target I" zal zijn voor 31 December 1946:
a. 1 Mobiele Radar Set. AMES type 21.
b. 1 Vast Radar Station AMES type 21.
c. Training personeel voor Target I en gedeeltelijk voor Target II.
d. Voorbereidend werk voor de afbouw van de te gebruiken vliegvelden.

Voor het tweede jaar zou het programma als volgt kunnen worden samengesteld:

"Target II" voor 31 December 1947:
a. Bouw van 3 vaste Radar Stations
    1. Leeuwarden.
    2. Haamstede.
    3. Valkenburg.
b. bouw van operatiekamer met verbindingssysteem.
c. aankoop 1 Mobiel Radar apparaat.
d. training personeel voor Target II.
e. voorbereidingen voor de uitvoering van het uiteindelijk Luchtverdedigingsplan.
f. afbouw van de te gebruiken vliegvelden.

Daar de luchtverdediging van Nederland een zaak van urgent belang is, wordt in een tijdsbestek van twee jaar gepoogd een mogelijkheid te scheppen tot een succesvol operatief systeem. Het is duidelijk dat de programma's voor 1946 en 1947 hoog gegrepen zijn doch in het licht van de algemeene rumoerige toestand in deze wereld verdient het een hooge prioriteit.

BIJLAGE 2

NOTA VAN DE CHEF LUCHTMACHTSTAF AAN Z.E. DE MINISTER VAN OORLOG VAN 3 MAART 1948 (L1/00/01 Z.G.) INZAKE VLIEGBASES VOOR DE NEDERLANDSE LUCHTMACHT

1. Naar aanleiding van Uw schrijven van 2 Maart j.l. Kabinet nr. 491A moge ik U het volgende berichten.

2. Het opbouwplan voor de Luchtmacht Nederland, hetgeen ik U één dezer dagen moge doen toekomen omvat aan vliegende eenheden:

a. tot 1954 (jaar voltooiing voorlopig opbouwplan K.L.):
12 squadrons jagers,
2 squadrons tactische luchtmacht,
2 squadrons voor artilleriewaarneming,
1 squadron transportvliegtuigen
17 squadrons;

b. uiteindelijke sterkte:
als onder a. vermeerderd met 6 squadrons tactische luchtmacht, dus in totaal 23 squadrons.

3. Als algemene norm geldt, dat per vliegveld maximum 3 squadrons worden gebaseerd. In verband met de eis van onmiddellijke paraatheid zullen de squadrons reeds in vredestijd op hun oorlogsbases moeten zijn gestationneerd.

4. Het vliegveld Eindhoven wordt zeer vermoedelijk burgerluchthaven tevens uitwijkhaven voor Schiphol. Aldaar zal bovendien worden gevestigd de voortgezette vliegopleiding van burgerpiloten, terwijl het in de bedoeling ligt de aanvullende vliegopleiding op meermotorige vliegtuigen voor militaire vliegers, thans tezamen met de jachtvliegschool op het vliegveld Twenthe gevestigd, naar Eindhoven over te brengen. Onderbrenging van gevechtssquadrons op Eindhoven zal in verband met het vorenstaande niet mogelijk zijn.

5. Het vliegveld Woensdrecht is een opleidingsveld. Als operationeel veld is het onbruikbaar. Het vliegveld Gilze-Rijen is een opleidingsveld en wordt thans reeds tot zijn maximum startbaan capaciteit gebruikt. Toevoeging van gevechtseenheden in vredestijd aan de bezetting van dit vliegveld is derhalve uitgesloten.

6. Er van uitgaande, dat het vliegveld Valkenburg in vredestijd weder ter beschikking komt van de Luchtmacht in Nederland, heb ik mij de verdeling van de onder punt 2a. genoemde 17 squadrons als volgt gedacht:

Leeuwarden	3	squadrons
Twenthe	3	"
Volkel	3	"
Valkenburg	3	"
Soesterberg	3	"
Deelen	2	"
	17	squadrons.

Indien na 1954 de totale sterkte van de Luchtmacht Nederland op 23 squadrons zal zijn gebracht, zullen alle beschikbare vliegvelden reeds overbelegd zijn. Een aantal van zes operationele vliegvelden, waaronder Deelen, moet dan ook in feite reeds als onvoldoende worden beschouwd. Het vliegveld Deelen zal derhalve onder geen omstandigheden als militaire basis in vredestijd kunnen worden gemist.

7. Ik moge hierbij nog het volgende aantekenen:

a. Van Engelse zijde worden voor de luchtverdediging van ons land 20 squadrons jagers nodig geacht. Het hiervoren vermelde aantal van 12 squadrons kan derhalve niet overdreven worden genoemd;

b. het is niet te verwachten, dat geallieerden genegen zullen zijn nog squadrons toe te voegen aan de reeds overbelegde vliegbases ter ondersteuning van onze verdediging in de lucht. Voor de geallieerde eenheden waren derhalve te bestemmen de burgerluchthavens en opleidingsvelden (Eindhoven, Gilze-Rijen en c.q. de Marine-vliegbasis Bergen), waarvan mag worden aangenomen, dat zij in geval van oorlog zullen vrijkomen.

De Chef Luchtmachtstaf

(w.g.)

C. Giebel
Generaal-Majoor

BIJLAGE 3

NOTA VAN DE CHEF LUCHTMACHTSTAF AAN Z.E. DE MINISTER VAN OORLOG VAN 9 APRIL 1948 (L1/00/01 Z.G.) INZAKE DE OPBOUW VAN DE LUCHTSTRIJDKRACHTEN

1. Als doelstelling van de te vormen Luchtmacht Nederland dient te worden gesteld:
   a. beveiliging van het Nederlandse grondgebied tegen luchtaanvallen;
   b. het verlenen van steun aan de Landmacht.

2. Referte het Rapport van de Commissie "Samenvoeging Luchtstrijdkrachten" van 26 October 1946 wordt ter bereiking van bovenstaande doelstelling een uiteindelijke sterkte nodig geacht van:
   12 squadrons jagers(8 squadrons dagjagers en 4 squadrons nachtjagers);
   8 squadrons Tactische Luchtmacht;
   2 squadrons voor artilleriewaarneming;
   1 transportsquadron.

3. Volgens de nota van Ch.G.S. van 19 Januari 1948 nr. 30/3/2/S.-Ch.G.S. Zeer Geheim zullen de daarbij vermelde onderdelen 1 Januari 1954 zijn gevormd. In aanmerking nemend:
   a. dat voorshands geen grotere operatieve eenheden zullen worden gevormd;
   b. dat de Landmacht het meest zal zijn gediend bij een goede luchtverdediging;
   c. dat het organisatorisch en financieel niet mogelijk zal zijn op 1 Januari 1954 vorenbedoelde, uiteindelijk nodig geachte sterkte aan squadrons te bereiken,

stel ik voor de in 1954 te bereiken sterkte van de Luchtmacht Nederland voorlopig te beperken tot:
   12 squadrons jagers (8 dag- en 4 nachtjagersquadrons);
   2 squadrons tactische luchtmacht;
   2 squadrons voor artilleriewaarneming;
   1 transportsquadron.

4. Rekening houdende met de op de begroting 1948 opgebrachte beide squadrons dagjagers en met de thans nog in bewerking zijnde voorstellen voor de begroting 1949 zullen in 1951 mobiliseerbaar zijn:
   1 staf luchtverdediging met centraal radarstation,
   4 gewestelijke radarstations met staven,
   4 squadrons dagjagers,
   1 squadron nachtjagers,
   1 squadron artillerieverkenners,
   1 transportsquadron.

5. Het ligt in het voornemen in 1952 te geraken tot:
   1 staf luchtverdediging met centraal radarstation,
   4 gewestelijke radarstations met staven,
   6 squadrons dagjagers,
   2 squadrons nachtjagers,
   2 squadrons artillerieverkenners,
   1 transportsquadron,

terwijl in 1954 ware te bereiken de onder punt 3 aangegeven sterkte aan vliegende eenheden, alsmede 2 bataljons luchtvaarttroepen en 2 afdn. Lt. Lua.

6. Ter doorvoering van bovenbedoelde organisatie zullen aan eigenlijke gevechtssquadrons, behalve de reeds op de begroting 1948 voorziene beide squadrons jagers, op elk van de begrotingen 1949 t/m 1952 drie squadrons jagers moeten worden opgebracht.

7. De dislocatie van de onder punt 3 genoemde eenheden is als volgt gedacht:

Leeuwarden	3	squadrons
Twenthe	3	"
Volkel	3	"
Valkenburg	3	"
Soesterberg	3	"
Deelen	2	"

8. Ult. 1948 zijn in Indië 1 Spitfire en 1 Arva squadron, alsmede 1 bataljon luchtvaarttroepen, het laatste wordt in Nederland terugverwacht medio 1949. Door de te verwachten uitdunning mag er niet op worden gerekend, dat uit dit bataljon een mobiliseerbaar bataljon kan worden gevormd.

9. Op het personeel en materieel van de in 1949 uit Indië teruggekeerde squadrons mag niet worden gerekend voor indeling bij mobiliseerbare eenheden. Het materieel ware in Indië achter te laten. Het personeel dient bij de opleidingsinrichtingen te worden gemobiliseerd.

10. Bijgevolg dienen de onder punt 3 bedoelde eenheden te worden gevormd uit het aanwezige beroepspersoneel plus de lichtingen 1948 t/m 1953. De totaal benodigde personeelssterkte voor deze eenheden zal omvatten ruim 9500 man vredessterkte terwijl de oorlogssterkte ongeveer het dubbele aantal zal bedragen.

11. De bataljons luchtvaarttroepen zullen dienen te worden georganiseerd in de geest van de gemotoriseerde bataljons voor plaatselijke actie van de K.L. (referte de reeds aangehaalde nota van Ch.G.S.). De afdelingen lua. zullen elk bestaan uit 3 batterijen lichte luchtdoelartillerie.

12. Voor de luchtverdediging van havens en steden zal uiteindelijk moeten worden beschikt over middelen van de grond af. Van welke aard deze middelen zullen zijn, is thans niet te voorspellen. Ik neem aan, dat lichte luchtdoelartillerie voorshands nog het enige bruikbare middel zal zijn tegen aanvallen van lage hoogte. Het is thans niet te zeggen, of zware luchtdoelartillerie dan wel raket batterijen nodig zullen zijn voor verdediging tegen aanvallen op grote hoogte. Wel mag worden verwacht, dat zoeklichten hebben afgedaan en dat hun taak kan worden overgenomen door radar. Mogelijk is er plaats voor sperballons.

13. Squadrons en radarstations zullen ook in vredestijd in bedrijf zijn. Om de gedachte te bepalen zal elke eenheid voor 1/4 à 1/2 uit beroepspersoneel bestaan en voor het overige uit reserve- en dienst-

plichtig personeel. De luchtvaarttroepen zullen in vredestijd niet in bedrijf zijn. Het daarbij in te delen beroepspersoneel is in vredestijd ingedeeld bij het Commando Luchtvaarttroepen.

14. Wordt jaarlijks een luchtvaartbataljon opgeleid en één afdeling lua. (samen plm. 1500 man), dan moet daarvoor de nodige kazerneruimte worden gebouwd, die ult. 1951 gereed moet zijn. Deze kazerne ware te plaatsen bij Soesterberg.

15. Omtrent de doelstelling van de luchtmacht in Indonesië is thans nog geen omschrijving te geven. Voorshands zal moeten worden volstaan met de instandhouding van de in Indië aanwezige 9 squadrons. Aanschaffing van het voor de vernieuwing van deze 9 squadrons benodigde materieel is een aangelegenheid die het Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen aangaat. De jaarlijkse verplichtingen t.o.v. de luchtmacht in Indië zullen derhalve voorshands nog alleen op personeelsgebied zijn gelegen. Voorlopig kan worden aangenomen, dat voor 1949 zal kunnen worden volstaan met de uitzending naar Indië van 1000 man, waaronder begrepen de aflossing van 800 man, die reeds langer dan 2½ jaar in Indië zullen verblijven, terwijl na 1949 kan worden aangenomen, dat het aantal van 1000 man geleidelijk zal teruglopen.

16. Gaarne zal ik van Uwe Excellentie vernemen in hoeverre op vorenstaande basis kan worden voortgewerkt, waarbij ik aanteken, dat bij de met de bondgenoten gehouden besprekingen ten aanzien van het luchtverdedigingssysteem voor West-Europa reeds van het hiervoren vermelde opbouwplan van de Luchtmacht in Nederland is uitgegaan.

DE CHEF LUCHTMACHTSTAF,
De Generaal-Majoor,
w.g.)
C. Giebel.

BIJLAGE 4

NOTA VAN DE MINISTER VAN OORLOG AAN DE LEDEN VAN HET KABINET VAN 22 OKTOBER 1948 NR. 404/48 Z.G. INZAKE HET OPBOUWPLAN VAN DE LUCHTSTRIJDKRACHTEN

1. In mijn aan Uwe Excellenties gericht schrijven van 15 October j.l. Kabinet Nr. 651 Geheim, mocht ik onder Uw aandacht brengen, dat in het kader van het Vijfmogendheden Pact van Nederland wordt verwacht, dat alle inspanning wordt besteed aan het nakomen der verplichtingen op het gebied van de luchtverdediging. Tijdens de conferentie van de ministers van Defensie te Parijs op 27 en 28 September j.l. hebben de Ministers in beginsel goedkeuring gehecht aan een plan voor de gezamenlijke luchtverdediging van West-Europa, onder voorbehoud, dat de financiële middelen van de bij het Vijfmogendheden Pact betrokken landen wellicht onvoldoende zullen blijken om zonder steun van andere landen tot de volledige uitvoering van dit plan te geraken.

2. De Nederlandse bijdrage aan vliegende eenheden zou volgens dit plan moeten bedragen 15 squadrons dagjagers (ieder van 24 vliegtuigen, dus in totaal 360 dagjagers) en 10 squadrons nachtjagers (ieder van 12 vliegtuigen, dus in totaal 120 nachtjagers). Uiteraard zal van Nederlandse zijde tevens moeten worden zorggedragen voor de inrichting van de daarvoor benodigde vliegbases, van een waarschuwings- en alarmeringssysteem en van andere daarmede samenhangende inrichtingen en gronddiensten.
Een globale berekening van de jaarlijkse wederkerende kosten verbonden aan de instandhouding van een dergelijk luchtverdedigingsapparaat heeft uitgewezen, dat deze in de orde van grootte van ƒ 225.000.000,- zullen liggen, niet medegerekend de kosten voor de instandhouding van de in het luchtverdedigingsplan nog op te nemen luchtdoelartillerie, waaromtrent door de Verenigde Chefs van Staven nog voorstellen zullen worden gedaan.

3. Door mij is tijdens vorenbedoelde bijeenkomst te Parijs medegedeeld, dat het tijdschema, volgens welke het West-Europees Luchtverdedigingsplan tot stand zal moeten worden gebracht, door Nederland op financiële gronden en uit personeelsoverwegingen niet uitvoerbaar zal zijn. Afgezien van de financiële consequenties, waarvoor in internationaal verband een regeling zal moeten worden gevonden, acht ik het noodzakelijk, dat door de Nederlandse Regering voor de eerstkomende jaren een opbouwplan voor de luchtstrijdkrachten wordt aanvaard en tot uitvoering worden gebracht, opdat zowel voor de Nederlandse vliegtuigindustrie als voor de militaire instanties een geëigende basis wordt gelegd, gelegen binnen het raam van het opbouwschema van het Vijfmogendhedenplan, doch anderzijds berekend met hetgeen met het oog op de personeelsvoorziening in de eerstvolgende jaren uitvoerbaar wordt geacht.

4. Uit personeelsoverwegingen wordt het mogelijk geacht telkenjare de luchtverdediging uit te breiden met minstens 2 squadrons dagjagers en 1 squadron nachtjagers. Indien dit tempo van uitbreiding door U zou worden aanvaard voor de begrotingsjaren 1950 t/m 1952 zouden, rekening houdende met een zeker aantal voor opleidings-

doeleinden benodigde dag- en nachtjagers en met een jaarlijkse afschrijving van 1/6 van de aanwezige sterkte, in 1950, 1951 en 1952 in totaal moeten worden aangeschaft:

196 dagjagers en
50 nachtjagers.

Aangetekend zij hierbij, dat bij aanvaarding van dit uitbreidingstempo nog een belangrijke achterstand zal bestaan ten opzichte van hetgeen van ons wordt verwacht.

5. De keuze van het type dagjager voor Nederland is bepaald op het twee-motorige Meteor-vliegtuig van de Britse Glosterfabrieken, terwijl voor de nachtjager voorlopig is aangenomen het Mosquito-vliegtuig van de Britse De Havilland-fabrieken.
Voor wat betreft het Meteor-vliegtuig is door de N.V. Verenigde Vliegtuigfabrieken Fokker de licentie verkregen voor de bouw van dit type vliegtuig in Nederland, terwijl de Belgische Regering doende is de licentie te verkrijgen voor de daarbij behorende Rolls Royce Derwent motoren. Hierdoor is de mogelijkheid geopend om over de jaren 1950 t/m 1952 in totaal 150 dagjagers van het type Meteor ten behoeve van de Nederlandse Luchtmacht en een gelijk aantal ten behoeve van de Belgische Luchtmacht te doen leveren door de Nederlands-Belgische industrie. Een meer uitvoerig betoog terzake en van de daaraan voor Nederland verbonden voordelen moge ik als afzonderlijke bijlage hierbij voegen.
Aangezien de Nederlandse industrie naar verwachting niet in staat zal blijken om over genoemd tijdvak een groter aantal vliegtuigen te produceren, zal het resterende aantal voor 1952 benodigde dagjagers, zijnde 196 – 150 = 46 Meteor-vliegtuigen in Engeland dienen te worden aangeschaft. Hetzelfde zal het geval moeten zijn met de nachtjagers. Voor de aanschaffing hiervan en van de Mosquito-vliegtuigen, die uitsluitend door Engeland kunnen worden geleverd, zal in totaal tot 1952 voor een bedrag van rond 50 millioen gulden aan bestellingen in Engeland moeten worden geplaatst, mede inbegrepen de nodige reservedelen.

6. Uitbreiding van het aantal in ons land aanwezige vliegvelden met het oog op de luchtverdediging – behoudens de aanleg van een vliegveld voor de Marine Luchtvaartdienst – wordt door mij niet nodig geacht. Anderzijds zal echter onder geen omstandigheden mogen worden overgegaan tot opheffing van een der bestaande vliegvelden, wil de onderbrenging van het uiteindelijk te bereiken aantal squadrons, alsmede van in voorkomend geval eventueel ter versterking alhier te plaatsen buitenlandse squadrons in de toekomst zijn verzekerd.

7. De begroting van de Luchtmacht voor 1949 verhoogd met een bedrag van 10 millioen voor het thans geschrapte tweede squadron, bedraagt rond 120 millioen. Bij jaarlijkse uitbreiding met 3 squadrons zal de begroting telkenjare stijgen met een bedrag van de orde van 15 à 25 millioen, totdat zij in 1953 of 1954 het vorenbedoeld niveau van 225 millioen per jaar heeft bereikt.

8. Samenvattend, stel ik U voor:

a. In beginsel te besluiten tot de uitbreiding van de Luchtmacht in de jaren 1950 t/m 1952 met minstens 3 squadrons per jaar en wel 2 squadrons dag- en 1 squadron nachtjagers. Omtrent het tempo van uitbreiding na 1952 ware t.z.t. een nadere beslissing te nemen.

b. Te besluiten tot aanschaffing van Meteor-vliegtuigen bij de Belgisch-Nederlandse industrie, waartoe de Regering zich zal moeten verbinden tot een contract met Fokker op de grondslag van het in de bijlage van deze nota neergelegde betoog.

DE MINISTER VAN OORLOG,

(w.g.)

W.F. Schokking

BIJLAGE, behorende bij schrijven
Minister van Oorlog d.d. 22 October
194,nr.404/48 Z.G.

1. Uitgaande van het beginsel, dat onze industrie zoveel mogelijk zal dienen te worden ingeschakeld in de voorziening van het voor de Nederlandse krijgsmacht benodigde materieel, zijn met de Britse industrie onderhandelingen gevoerd, die er toe hebben geleid, dat Nederland ten behoeve van de N.V. Verenigde Nederlandse Vliegtuigfabrieken "Fokker" de licentie heeft verworven voor de bouw van Meteorvliegtuigen.

2. Het terzake met de Glosterfabrieken afgesloten contract verschaft de Fokkerfabrieken het recht om het Meteorvliegtuig (zonder motoren) te bouwen, met dien verstande, dat alle verbeteringen, die in de loop der jaren door de Glosterfabrieken aan dit vliegtuig zullen worden aangebracht, mede onder de licentie zullen vallen en wel in de meest uitgebreide zin, waardoor de Fokkerfabriek in staat zal zijn om in de toekomst te allen tijde het nieuwste type Glosterjachtvliegtuig te leveren.

3. Evenals Nederland heeft Belgie als dagjager voor de luchtverdediging het Meteorvliegtuig gekozen. Niet beschikkende over een nationale vliegtuigindustrie doch wel over een industrie, die in staat is tot het bouwen in licentie van de bij dit tweemotorig vliegtuig behorende Rolls Royce Derwent motoren, is de Belgische Regering, eveneens uitgaande van het onder punt 1 vermelde beginsel, doende de licentie voor deze motoren te verwerven.

4. Tijdens binnen het kader van het Vijf Mogendheden Pact gevoerde besprekingen is gebleken, dat de Britse industrie voorshands niet in staat is in de totale behoefte aan jachtvliegtuigen voor West-Europa te voorzien. Derhalve wordt het als een groot voordeel gezien, indien de industrieën van andere landen de productie van deze vliegtuigen ter hand kunnen nemen, teneinde sneller te geraken tot de verwezenlijking van het West-Europees luchtverdedigingsplan. Voornamelijk met het oog op onze nationale belangen zijn dezerzijds met de Belgische autoriteiten besprekingen gevoerd, waarbij in beginsel tot overeenstemming is gekomen omtrent een regeling, waarbij Belgie de voor haar luchtverdediging bestemde Meteorvliegtuigen zal betrekken van de Nederlandse Fokkerfabrieken, terwijl Nederland de voor de Meteorvliegtuigen benodigde motoren zal betrekken van de Belgische industrie.

5. Van Belgische zijde is echter reeds dadelijk naar voren gebracht, dat een zodanige Belgisch-Nederlandse overeenkomst alleen aanvaardbaar is, indien de prijzen, waarvoor vliegtuigen en motoren door de nationale industrieën kunnen worden geleverd, niet uitgaan boven de prijzen, thans berekend door de Britse industrie, hetgeen alleen kan worden verwezenlijkt bij voldoende grote bestellingen. Een berekening heeft uitgewezen, dat hiervoor nodig is een bestelling ineens van minstens 300 vliegtuigen met daarbij behorende motoren – respectievelijk in Nederland en Belgie te bouwen -, waarvan dan de helft door elk van deze landen af te nemen in drie jaar tijds, zo mogelijk te beginnen in 1950. Door Nederland zouden derhalve volgens een zo-

danige bestelling over elk der jaren 1950 tot en met 1952 gemiddeld 50 vliegtuigen van de Fokkerfabrieken en 100 motoren van de Belgische industrie moeten worden afgenomen.

6. In verband met de tijd, die de Fokkerfabriek nodig heeft om te komen tot een zodanige uitbreiding, dat 100 Meteorvliegtuigen per jaar kunnen worden afgeleverd, kan met de aflevering niet voor 1950 worden begonnen, en dan nog slechts indien de bestelling op korte termijn wordt geplaatst. Indien de beslissing tot een later tijdstip wordt verschoven, zal de aflevering eerst zoveel later kunnen aanvangen, hetgeen zeer waarschijnlijk tengevolge zal hebben, dat van Belgische zijde de voor 1950 benodigde vliegtuigen in Engeland worden aangeschaft. Het is derhalve van belang, dat de Nederlandse en de Belgische Regering zo spoedig mogelijk tot overeenstemming komen tot de gezamenlijke bestelling van 300 Meteorvliegtuigen bij de Nederlandse en van 600 motoren bij de Belgische industrie.

7. Aan de aanschaffing van 300 complete vliegtuigen is een prijs verbonden van de orde van ƒ 60.000.000,- voor de vliegtuigen en van ƒ 30.000.000,- voor 600 motoren, waarbij beide bedragen met ongeveer 40% zullen moeten worden verhoogd voor de aanschaffing van reservedelen.
Aan deze overeenkomst met Belgie zijn voor ons land niet onbelangrijke voordelen verbonden. Voor elk vliegtuig, dat Belgie in Nederland aanschaft, wordt rond ƒ 200.000,- in Belgische francs ontvangen, terwijl voor elk vliegtuig, dat Nederland in dienst stelt, aan Belgie rond ƒ 100.000,- in Belgische francs voor de motoren zal moeten worden betaald.
Aangezien de Belgische luchtverdediging volgens het aangenomen plan, wat dagjagers betreft, dezelfde omvang zal hebben als de Nederlandse luchtverdediging, kan deze overeenkomst met Belgie ook voor de toekomst een belangrijke deviezenbron opleveren, waarbij nog moet worden opgemerkt, dat ook na 1952 mag worden verwacht, dat Belgie en Nederland de benodigde Meteorvliegtuigen van de Belgisch-Nederlandse industrie zullen betrekken.

8. Een indirect voordeel van de eventuele totstandkoming van deze overeenkomst is, dat Nederland en Belgie het in de hand zullen hebben de aanschaffingsprijs van Meteorvliegtuigen en bijbehorende onderdelen zelf te bepalen onafhankelijk van de prijs van de Glosterfabrieken, waarvan is te verwachten, dat zij zal stijgen, indien alle afnemers uitsluitend op deze fabriek zijn aangewezen.

9. Hoewel de Nederlandse begrotingswetgever, bij het aangaan van een gemeenschappelijke bestelling van 300 complete Meteorvliegtuigen voor de begrotingsjaren 1950 tot en met 1952 gedeeltelijk wordt gebonden, zijn de financiële en industriële voordelen, welke met deze wijze van aanschaffing van de voor de luchtverdediging noodzakelijke dagjagers kunnen worden verkregen, dermate in het oog vallend, dat de totstandkoming van deze bestelling zoveel mogelijk dient te worden bevorderd.

10. Ter toelichting op de tussen Belgie en Nederland terzake aan te gane overeenkomst moge nog dienen, dat een bepaling is voorzien, waarbij Belgie het recht heeft om, bij niet aflevering van de door Belgie bij de Nederlandse industrie te bestellen vliegtuigen, deze

vliegtuigen van de Glosterfabrieken te betrekken. Ten aanzien van de bestelling van motoren in Belgie door Nederland zal omgekeerd Nederland het recht hebben motoren van de Rolls Royce fabriek in Engeland te betrekken, indien Belgie niet in staat is de voor Nederland benodigde Derwent-motoren te leveren.

BIJLAGE 5

HET LUCHTMACHTPLAN 1951-1954 (BIJLAGE 1 VAN NOTA MINISTER VAN OORLOG AAN DE MINISTER-PRESIDENT, VOORZITTER DER RAAD M.A.K. VAN 29 MAART 1951, ZEER GEHEIM NO. 75-2)

Inleiding, aangevende de basis, waarop het hierna volgende Luchtmachtplan berust.

Het plan, dat thans aangeboden wordt, vindt zijn basis, voor wat betreft de **luchtverdediging**, in de besprekingen van de Ministers van Defensie van de W.U., gehouden op 27 en 28 September 1948 te Parijs. In deze besprekingen verklaarden de Ministers van Defensie zich accoord (MD(48) d.d. 27 September 1948) met het Air Defence Plan, zoals vastgelegd in het rapport van de Stafchefs aan de Ministers of Defence FP(48)20 d.d. 17 Augustus 1948. Minister Schokking maakte toen het voorbehoud van de financiële mogelijkheden, welk voorbehoud thans is opgevangen in het raam van het 1½ milliard plan.

Dit Air Defence Plan omvatte de vorming van:

5 Radarstations
1 Forward Cover Station
5 Fighter Wings (een wing is samengesteld uit 3 dagjager- en 2 nachtjagersquadrons).

Voor wat betreft de **tactische luchtmacht**, verklaarden de Ministers van Defensie van de W.U. in de vergadering, gehouden op 15 en 16 Juli 1949 te Parijs, zich accoord (MD 49) met het gestelde in MD(49)16 en MD(49)21. Hierin werd voor Nederland een bijdrage bepaald van 176 tactische vliegtuigen voor 1954.

In de door de Raad M.A.K. op 13 October 1950 geformuleerde opdracht aan de Staatssecretaris van Oorlog en Generaal Kruls voor de op 28 October 1950 te Washington gehouden besprekingen van de North Atlantic Defence Committee, kwam geen passage inzake de Luchtmacht voor.

Door de toenmalige Minister van Oorlog en van Marine is daarom aan Generaal Kruls een aanvullende opdracht inzake de Luchtmacht verstrekt. Hierin machtigt Minister Schokking Generaal Kruls om tijdens bovengenoemde besprekingen het aandeel, dat de Nederlandse Luchtmacht zal bijdragen aan de gezamenlijke inspanning voor het jaar 1954, als volgt te vermelden:

9	dagjagersquadrons	à 16 UE =	144	
6	nachtjagersquadrons	à 8 UE =	48	
8	tactische squadrons	à 25 UE =	200	392 vliegtuigen
1	transportsquadron	à 16 UE =	16	
2	recce squadrons	à 8 UE =	16	32 vliegtuigen
26	squadrons			424 vliegtuigen

Tijdens de besprekingen te Washington op 28 October 1950 stond Nederland nog op 850 millioen plus 10 à 15% basis. Op grond daarvan kon, ondanks de hiervoor gememoreerde in W.U. verband gedane toezeggingen en de aan Generaal Kruls verstrekte machtiging, door

Minister s'Jacob geen verdere toezegging worden gedaan inzake de realisatie van het plan, dan dat in de officiële stukken DC 28 van 26 October 1950 het oude aantal (320, i.e. de sterkte der hierboven vermelde **luchtverdediging**) zou worden opgenomen onder toezegging dat vóór 1 Februari 1951 zou worden opgegeven, tot welke meerdere inspanning – gelet op het grote totale deficit – de NATO-landen bereid en in staat zouden zijn en welke uitbreiding nog aan het opbouwprogramma gegeven zou kunnen worden, indien de daarvoor benodigde buitenlandse steun zou worden verstrekt. Per 1 Februari 1951 werd medegedeeld, dat in verband met de Kabinetscrisis deze toezegging niet gestand kon worden gedaan, aangezien het nieuwe Kabinet zich eerst over het te voeren defensiebeleid zou moeten beraden.

Inmiddels werd in Nederland besloten tot de verhoging der nationale inspanning tot 1½ milliard voor 4 jaren, mits voldoende M.D.A.P.-steun zou worden verkregen.

Op grond daarvan werd het hierboven geschetste, originele W.U.-plan, dat nu binnen de limiet van 1½ milliard met bijbehorende buitenlandse steun realiseerbaar leek, weer naar voren gebracht, met de wijzigingen, welke krijgskundig aanbevelenswaardig voorkwamen, gelet op de recente ontwikkelingen.

In verband met de grote betekenis, die moet worden gehecht aan de vorming van divisies en de verplichting, welke Nederland op zich heeft genomen om in 1954 te beschikken over een vijftal divisies, is het noodzakelijk dat voor een operationeel geschikt maken van deze divisies een bepaald (minimum) aantal tactische jagersquadrons, synchroon met de opbouw der divisies, worden geformeerd.

Deze noodzaak heeft er toe geleid het aantal luchtverdedigingssquadrons ten behoeve van een snellere opbouw der tactische luchtstrijdkrachten te verminderen van 15 dag- en 10 nachtjagersquadrons tot respectievelijk 9 dag- en 6 nachtjagersquadrons.

Het U thans aangeboden plan omvat:

9 dagjagersquadrons	à 16 UE =	144	
6 nachtjagersquadrons	à 8 UE =	48	
6 tactische squadrons	à 25 UE =	150	342 vliegtuigen
Bovendien:			
1 transportsquadron	à 16 UE =	16	
2 recco squadrons	à 8 UE =	16	32 vliegtuigen
			374 vliegtuigen

Tevens zal voor artillerie-waarneming gebruik gemaakt worden van 4 squadrons à 18 UE = 72 lichte spottervliegtuigen.

Zoals uit vorenstaande opgave volgt, voorziet het plan voor de **luchtverdediging** in 15 squadrons. Volgens het Air Defence Plan worden noodzakelijk geacht 25 squadrons. Het huidige plan voorziet dus in 60% der behoefte. Voor de **tactische luchtmacht** geldt dat internationaal wordt aangenomen, dat voor tactische steun per divisie aanwezig moeten zijn 3 squadrons jagers. Het legerplan voorziet in de vorming van 5 divisies, dus hiervoor zouden op deze grondslag

benodigd zijn 15 squadrons tactische jagers. Het huidige plan voorziet dus voor wat betreft de **tactische luchtmacht** in 40% der behoefte.

In verband met de indeling van het Nederlandse leger en de Nederlandse Tactische Luchtmacht resp. in de "Northern Army Group" en de "Northern Tactical Air Force", wil het ondergetekende voorkomen, dat voorlopig met deze 60% en 40% genoegen kan worden genomen.

's-Gravenhage, 30 Maart 1951.

DE MINISTER VAN OORLOG,

(w.g.)

C. Staf.

BIJLAGE 6

STAND VAN ZAKEN AANGAANDE DE NAVO-LUCHTSTRIJDKRACTEN – DECEMBER 1951 (APPENDIX C, SCS ASSESSMENT OF NATO FORCE CAPABILITIES, SCS/33 FINAL, D.D. 18 DECEMBER 1951)

1. Although great strides have been made during 1951 in building up the NATO air forces, they have many shortcomings. The force as a whole is incapable of sustained operations due to serious deficiencies in equipment, explosives, ammunition and, to some extent, P.O.L. There is a high proportion of obsolete and obsolescent piston-engined aircraft which, though valuable in some of the less exposed areas, cannot be regarded as battle worthy frontline aircraft in all respects. The ability of the force to conduct sustained operations is further prejudiced by a paucity of long-term regular personnel and experienced N.C.O.s, and by deficiencies in some of the important trades, notably those dealing with electronic equipment. Air crew strengths are generally adequate for peace-time purposes but not sufficient to bring units up to war establishments without delay. This is another reason why the force would be unable to conduct intensive and sustained operations at the present time.

2. There are some serious delays in providing infrastructure to match the expansion of the force. It has already been necessary to delay the transfer of certain U.S. squadrons to Europe for this reason, and the provision of base facilities in Europe is generally lagging somewhat behind the build up of forces.

3. As far as command and control of the air forces is concerned, the tactical forces under the direct command of SACEUR could operate with a fair degree of efficiency under the regional organisations being evolved. Other NATO air forces not under SACEUR's direct control, such as Bomber Command and S.A.C. have not yet been tied in to SACEUR's organisation, and there would probably be considerable delays and loss of efficiency in the coordination of operations should war break out in 1951.

4. The composition of the NATO air forces in December 1951 has been assessed from the national replies to TCC 5, and is as follows:

Belgium	172
Canada	16
Denmark	51
France	308
Netherlands	86
Norway	115
Portugal	50
Italy	270
U.K.	1052
U.S.	787
Germany	-
Total	2907

Maximum Contribution of Forces to NATO

A review of the national replies to TCC-D(51)5 and TCC-D(51)6 indicates that they could, as a maximum, furnish, during the years 1952, 1953, and 1954, the forces shown in the Appendices hereto.

Country	1952	1953	1954
Belgium	409	491	531
Canada	96	203	203
Denmark	131	203	226
France	612	1150	1896
Germany	-	579	1158
Italy	376	579	876
Netherlands	187	252	374
Norway	166	169	226
Portugal	100	175	275
U.K.	1516	1960	2552
U.S.	787	1136	1515
Total	4380	6897	9832

PART II – RECOMMENDATIONS PER COUNTRY: Netherlands Air Forces

Recommendations for the development of Air Forces:

	IDF	AWY	FB	TR	TC	Total
1952 Build-up:						
Country Plan	96		75		16	187
SHAPE Recommendations	80	24	100	12		216
Paris Plan	104	8	100	12		224
SCS Recommendations	80	24	75	12	16	207
1953 Build-up:						
Country Plan	116	8	100	12	16	252
SHAPE Recommendations	96	36	125	18		275
Paris Plan	128	24	150	16		318
MC 26/1						280
SCS Recommendations	96	36	100	12	16	260
1954 Build-up:						
Country Plan	144	48	150	16	16	374
SHAPE Recommendations	128	60	150	16		354
Paris Plan	144	48	150	16		358
MC 26/1						374
SCS Recommendations	144	48	150	16	16	374

Remarks:

1. All Weather Fighters. The variation between the plan submitted by the Netherlands and the S.C.S. recommendations is due to a desire to follow SHAPE's requirement s more closely as far as All Weather Fighter and Tactical Reconnaissance Squadrons are concerned. Although the prospects of obtaining any all weather aircraft by the end of 1952 are remote, it would be of great value if the Netherlands designated two of her IDF Squadrons as A.W. Squadrons, and

gave them as much intensive all weather training as the limitations of aircraft and equipment permit. These squadrons would then be prepared to convert to the A.W. role without delay as soon as suitable aircraft become available.

2. Troop Carriers. The number recommenced is one half of the present planned force. SHAPE has indicated no requirement for Troop Carriers, but it is assumed that such a unit will be required by the Netherlands for national reasons. The effort saved in reducing the size of the troop carrier squadron might be devoted to the organisation of the TAC Recce squadron.

3. 1953 and 1954 Build-up: The expansion of the Netherlands Air Force to 374 aircraft is considered capable of achievement, but it will necessitate a vigorous effort, particularly if stocks of expendable stores such as ammunition and explosives are to be built up to a level which will permit of sustained operations. There are also severe shortages of electronic equipment to be made good.

Action recommended.

1. Production of sufficient additional Meteor 8's to re-equip one squadron of 8 Spitfires to 16 Meteor 8's.

2. The intensive all weather training of two Meteor 4 squadrons in preparation for their conversion to the all weather role when Meteor NF.11's become available.

3. The entry into training of radar personnel to match the delivery of A.W. aircraft.

4. The acquisition of sufficient Fighter Reconnaissance aircraft of either Meteor F.R.9 or F.84 R.F. type to form one squadron of 12 Tac Recce aircraft.

5. The removal of one Transport squadron from SACEUR's command, and its retention under national control.

SAMENVATTING LUCHTMACHTBIJDRAGEN in SCS/33 FINAL, 18 DECEMBER 1951

	IDF	AWX	IDF/FB	FB	LB	MB	TRF	TPT	TOTAAL
België									
MC26/1	192	64		225			18	32	531
TCC 1952	144	24		225					409
TCC 1953	192	40		225			18		491
TCC 1954	192	64		225			18		531
Canada									
MC26/1	203								203
TCC 1952	96								96
TCC 1953	225								225
TCC 1954	300								300
Denemarken									
MC26/1	16	16	96	96			3	23	154
TCC 1952	16	16	96						128
TCC 1953		24	175						199
TCC 1954		48	175						239
Frankrijk									
MC26/1	624	96		450			108	48	1.422
TCC 1952	240	16		284			24		612
TCC 1953	480	72		450	96		72		1.218
TCC 1954	960	110		600	192		108		2.018
Duitsland									
MC26/1									(1000)
TCC 1953	150			375				54	579
TCC 1954	300			750				108	1.158
Italië									
MC26/1	375	72		225	48		108	48	876
TCC 1952	75	12		150			32	32	
TCC 1953	200	36		225	16		54	48	579
TCC 1954	375	84		225	48		72	48	858
Nederland									
MC26/1	144	48		150			16	16	374
TCC 1952	80	24		75			12	16	207
TCC 1953	96	36		100			12	16	260
TCC 1954	144	48		150			12	16	374
Noorwegen									
MC26/1			190				6	10	206
TCC 1952		25	125					6	166
TCC 1953		25	150					9	194
TCC 1954		50	150					16	226
Portugal									
MC26/1	175	50							225
TCC 1952			100						100
TCC 1953			175						175
TCC 1954			200						200
Verenigd Koninkrijk									
MC26/1	820	392		192	450	148	80	50	2.132
TCC 1952	604	274		288	60	160		72	1.516
TCC 1953	776	348		192	370	144		80	1.960
TCC 1954	930	408		352	580	152		80	2.552
Verenigde Staten									
MC26/1	450			675	96	90	108	96	1.515
TCC 1952				435	64			100	695
TCC 1953	300	25		500	96			108	1.125
TCC 1954	450	75		600	96	90		108	1.515
TOTAAL									
MC26/1	2.999	738	190	2.013	690	238	447	323	7.638
TCC 1952	1.255	391	321	1.457	124	160		246	4.230
TCC 1953	2.419	606	500	2.067	578	144		407	7.005
TCC 1954	3.651	887	525	2.902	916	242		526	9.965

IDF – Interceptor Day Fighter; AWX – All Weather Fighter; FB – Fighter Bomber; LB – Light Bomber; MB – Medium bomber; TRF – Tactical Reconnaissance Fighter; TPT – Transport Aircraft.

LIJST VAN AFKORTINGEN

AAFCE	Allied Air Forces Central Europe
AF	Air Force
AIRCENT	Allied Air Forces Central Europe
AMES	Air Ministry Experimental System
AVOT	Aanvullende Vlieger Opleiding Tweemotorigen
AWX	All-Weather Fighter
BAFO	British Air Force of Occupation
CINCENT	Commander-in-Chief Central Europe
CINCNORTH	Commander-in-Chief Northern Europe
CLN	Commando Legerluchtmacht Nederland
CLS	Chef van de Luchtmachtstaf
C-LSK	Commandant Luchtstrijdkrachten
COL	Commando Opleidingen LSK
DA	Division Aérienne
DC	Defence Committee
DNLSK	Directoraat Nederlandse Luchtstrijdkrachten
EDP	Emergency Defense Plan
FBA	Fighter-Bomber Attack
GCI	Ground Controlled Interception
GPLV	Groep Lichte Vliegtuigen
IDF	Interceptor Day Fighter
IML	Inspecteur Militaire Luchtvaart
ITW	Initial Training Wing
JCS	Joint Chiefs of Staff
JVS	Jachtvliegschool
KL	Koninklijke Landmacht
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij
KNIL	Koninklijk Nederlands-Indisch Leger
LA/KNIL	Luchtvaartafdeling van het KNIL
LSK	Luchtstrijdkrachten
LTD	Luchttransportdienst
LVA	Luchtvaartafdeeling
LVD	Luchtverdediging
LVT	Luchtvaarttroepen
LvR	Luchtvaartregiment
MAK	Militaire Aangelegenheden van het Koninkrijk
MC	Military Committee
MDAP	Mutual Defebse Assistance Program
M&G	Melding en Gevechtleiding
ML	Wapen der Militaire Luchtvaart
MLD	Marineluchtvaartdienst
ML/KNIL	Wapen der Militaire Luchtvaart van het KNIL
MRS	Master Radar Station
MTDP	Medium Term Defence Plan
NAO	NATO Archives Online

NAVO	Noord-Atlantische Verdrags Organisatie
NIMH	Nederlands Instituut voor Militaire Historie
NS	Navidatiestation
NSC	National Security Council
PTI	Philips Telecommunicatie Industrie
RAAF	Royal Australian Air Force
RAF	Royal Air Force
RCT	Regimental Combat Team
RPG	Regional Planning Group
SAC	Strategic Air Command
SACEUR	Supreme Allied Commander Europe
SCS	Screening & Costing Staff
SG	Standing Group
SHAPE	Supreme Headqurters Allied Powers Europe
SOC	Sector Operatiën Centrum
STDP	Short Term Defence Plan
TAF	Tactical Air Force
TCC	Temporary Committee of the Council
TNO	Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek
TPA	Track Production Area
TPT	Transport Aircraft
TRF	Tactical Reconnaissance Fighter
UE	Unit Equipment
UNIAIR	Western Union Air Forces
USAF	United States Air Force
USAFE	United States Air Forces in Europe
WU	Westerse Unie
WUDO	Western Union Defence Organisation
VVO	Voortgezette Vlieger Opleiding